

การกำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศแคนาดา

สุวิตา ช่วยพิทักษ์*

ณิชกานต์ รัตนเดช**

บทคัดย่อ

บทความนี้มีความประสงค์ที่จะนำเสนอบทบัญญัติกฎหมายและหน่วยงานในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง เนื่องจากการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งมีความแตกต่างจากการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุรูปแบบอื่น ๆ กล่าวคือ การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งจะกระทำเพื่อแสวงหาข้อเท็จจริงอันเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และนำข้อเท็จจริงดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อหามาตรการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุเช่นนี้อีกในอนาคต โดยบทความนี้ได้นำพระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทย (Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act 1989) และ กฎระเบียบของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง (Transportation Safety Board Regulations) อันเป็นบทบัญญัติกฎหมายของประเทศแคนาดา มาศึกษาการบัญญัติกฎหมายและการจัดตั้งคณะกรรมการในการกำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งทุกรูปแบบ

คำสำคัญ สืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ, การขนส่ง, ประเทศแคนาดา

Abstract

This Article aims to present legal provisions and an institute concerning transport accident investigation because of its distinguish characters comparing to other types of an accident investigation. Transport accident investigation is conducted in order to find factual causes of such accident. It then applies such factual causes to analyze measures to prevent any accident in the future. This Article examines the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act 1989 and Transportation Safety Board Regulations., These Canadian legal provisions are studied in particularly on the establishment of a transportation accident investigation board for accidents in every type of transport.

Keywords Accident investigation, transportation, Canada

* นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, เนติบัณฑิตไทย

** นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น, เนติบัณฑิตไทย

ในปัจจุบันการขนส่งมีบทบาทสำคัญในทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารเพราะระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ยกเว้นการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมของประเทศไปสู่ระดับนานาชาติ¹ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งระหว่างประเทศที่ต้องเดินทางข้ามพรมแดนซึ่งสามารถกระทำได้หลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางราง การขนส่งทางถนนหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ การขนส่งแต่ละประเภทย่อมมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันไป แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งทุกรูปแบบย่อมมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สินค้าหรือผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย ความปลอดภัยในการขนส่งและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งจึงเป็นสาระสำคัญที่ผู้ประกอบการขนส่งทุกรูปแบบต้องคำนึงถึง เพราะหากเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งอาจทำให้ผู้โดยสารหรือสินค้าเดินทางไปไม่ถึงจุดหมายปลายทางและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม ประกอบกับการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบันทรัพย์สินในการขนส่งมีมูลค่าสูงและมีการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น² ความเสียหายจากอุบัติเหตุในการขนส่งจึงมีแนวโน้มว่าจะกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศและระบบการเงินรุนแรงขึ้น ทั้งนี้อุบัติเหตุในการขนส่งยังเป็นสาเหตุนำไปสู่การฟ้องร้องทางแพ่งและทางอาญา เป็นการลดความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยของการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งจึงเป็นสาระสำคัญในการแสวงหาข้อเท็จจริงอันเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นเพื่อหามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุอย่างเดียวกันซ้ำอีกในอนาคต โดยต้องวิเคราะห์ว่ามีเหตุการณ์อะไรเกิดขึ้น อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้อย่างไร จะมีมาตรการในการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นนั้นอีกได้หรือไม่ การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งมีความแตกต่างจากการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุรูปแบบอื่นที่มุ่งพิจารณาเพียงว่าเกิดอะไรขึ้น ใครเป็นผู้กระทำ และจะนำตัวผู้นั้นมาลงโทษได้อย่างไร การสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งจึงสมควรต้องมีหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลเป็นการเฉพาะ

¹ กลุ่มท้องถิ่นและภูมิภาคศึกษา สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, “ความเป็นมาหรือหลักการเหตุผล” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2561, <http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/site.php?go=history>.

² ตัวอย่างเช่น การขนส่งสินค้าทางถนนและทางทะเลจากประเทศไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีน มีปริมาณการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก มูลค่าการนำเข้าจากประเทศไทยผ่านเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ในปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่าเท่ากับ 1,373.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 215 จากปี พ.ศ. 2557 (จาก ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ, ดร.กฤษณา ไสรัตน์ และนางสาวนันทน์หทัย หลงสะ, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการวิเคราะห์และเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ท่าเรือรอบอ่าวเป๋ยปู เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง, มีนาคม 2560) และหลังจากประเทศไทยสามารถปลดธงแดง ICAO ได้สำเร็จ สายการบินของไทยสามารถขยายเส้นทางกรบินระหว่างประเทศมากขึ้น ในช่วงไตรมาสแรกของปีงบประมาณ 2561 ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่งของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีจำนวนเที่ยวบินรวม 214,302 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.64 เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 112,325 เที่ยวบินและเที่ยวบินภายในประเทศ 101,977 เที่ยวบิน ส่วนจำนวนผู้โดยสารรวมทั้ง 34.64 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.76 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 19.77 ล้านคนและผู้โดยสารภายในประเทศ 14.87 ล้านคน มีกำไรสุทธิ 6,219.52 ล้านบาทถือว่าเพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 22.33 (จากคำอธิบายและวิเคราะห์งบการเงิน ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561)

อุบัติเหตุและการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้คำนิยามไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิดหรือความบังเอิญเป็น³

อุบัติเหตุ หมายถึง “...เหตุการณ์ที่ไม่ปกติหรือไม่อาจคาดหมายได้โดยบุคคลซึ่งต้องประสบเหตุ เมื่อเกิดขึ้นแล้วทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย...”⁴

อุบัติเหตุ หมายถึง “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือไม่ได้ตั้งใจ และโดยปกติก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือคนได้รับบาดเจ็บ”⁵

จึงกล่าวได้ว่า “อุบัติเหตุ” เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้มีการคาดการณ์มาก่อน และนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งแก่ชีวิตและทรัพย์สินและในบางครั้งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น

วันที่ 22 พฤษภาคม 2558 เรือลากจูงบรรทุกถ่านหินจำนวน 1,700 ตัน ล่มบริเวณปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยา ต.บางปู อ.เมืองสมุทรปราการ อันเนื่องมาจากคลื่นลมแรงส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและระบบนิเวศชายฝั่ง เนื่องจากความเข้มข้นของละอองถ่านหินแขวนลอยที่เพิ่มขึ้นในแหล่งน้ำบดบังแสงแดดที่ส่องลงไปยังพื้นทะเล การตกตะกอนของเศษผงถ่านหินลดความสามารถในการสังเคราะห์แสงของพืช เกิดการปนเปื้อนของสารเคมีในถ่านหินที่ยังไม่เผาไหม้ในสิ่งแวดล้อมทางน้ำ⁶

วันที่ 3 เมษายน 2559 เกิดอุบัติเหตุรถไฟชนกับรถทัวร์นำเที่ยวบริเวณจุดตัดทางรถไฟ อำเภอนครชัยศรี จังหวัดนครปฐม มีผู้โดยสารเสียชีวิต 3 คนและได้รับบาดเจ็บ 26 คน⁷

วันที่ 1 สิงหาคม 2559 เกิดเหตุเครื่องบินรุ่น Piper PA-31-350 Navajo Chieftain เครื่องบินโดยสารขนาดเล็กซึ่งเป็นบริการให้เช่าเหมาลำของสายการบิน Rabbit Wings เดินทางจากจังหวัดนครราชสีมาไปยังที่สนามบินสุวรรณภูมิ ตกในเขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร มีผู้เสียชีวิต 1 คน บาดเจ็บ 4 คน⁸

เมื่อมีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการสืบสวนสอบสวนต้องทำการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุนั้นและการสืบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation) หมายถึง กระบวนการในการค้นหาความจริง หรือสาเหตุที่แท้จริง (The Root Cause) ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น แล้วนำข้อเท็จจริงที่ได้มาประเมินเพื่อเสนอแนะแนวทางหรือมาตรการควบคุมหรือป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำเดิม

³ สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, “อุบัติเหตุ,” พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561, <http://www.royin.go.th/dictionary/index.ph>.

⁴ Jack Miles, “Accident or Occurrence”, *SOUTH TEXAS LAW* 1, p. 396 (1955).

⁵ สมชาย พิพัชญ์วัฒน์, “การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน,” วารสารกฎหมายนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กันยายน 2559, หน้า 41.

⁶ ธารา บัวคำศรี, “เมื่อเรือขนส่งถ่านหินล่มในทะเล เราก็จะล่มจมไปด้วย,” Greenpeace Thailand, สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560, <http://www.greenpeace.org/seasia/th/news/blog1/blog/52979/>.

⁷ “ม้าเหล็กขี้อรธทัวร์ตาย4เจ็บ26,” ไทยรัฐ, สืบค้นเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560, <https://www.thairath.co.th/content/600741>.

⁸ “TCIJ: สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินโดยในไทยตั้งแต่ปี 2474 รวม 127 ครั้งครั้งเสียชีวิต 1,270 คน,” ประชาไทย, สืบค้นเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560, <https://prachatai.com/journal/2016/08/67574>.

ขึ้นมาอีก⁹ การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งจึงเป็นวิธีการส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งวิธีการหนึ่งที่สามารถใช้ได้ในการขนส่งทุกประเภท ทั้งนี้ การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งต้องมีการดำเนินการที่มีลักษณะเฉพาะ ดังนั้น หน่วยงานที่มีหน้าที่สืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งจึงควรเป็นหน่วยงานอิสระ¹⁰ กล่าวคือความอิสระจากอำนาจกำกับดูแลของระบอบการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ รายงานการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุควรได้รับการเผยแพร่ต่อสาธารณชนโดยไม่มีข้อจำกัดและเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ทรัพยากรบุคคลที่มีหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ ควรเป็นบุคคลที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุแต่ละประเภทเพื่อให้ผลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุเกิดความน่าเชื่อถือ มีประสิทธิภาพ แสดงให้เห็นถึงสภาพของอุบัติเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางการแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุในอนาคตได้อย่างเป็นรูปธรรม¹¹ เช่น การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุของประเทศแคนาดา แต่ประเทศไทยไม่ได้จัดตั้งหน่วยงานอิสระที่มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งเป็นการเฉพาะ เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งรูปแบบใดการกำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุอยู่ภายใต้อำนาจของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการขนส่งรูปแบบนั้นๆ มีลักษณะเป็นทั้งผู้บริหารการประกอบกิจการและผู้สืบสวนสอบสวนเอง ไม่มีการแบ่งแยกและถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน เช่น กรมเจ้าท่ามีหน้าที่กำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางน้ำ, สำนักงานการบินพลเรือน มีหน้าที่กำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแก่อากาศยาน, เจ้าหน้าที่ตำรวจมีหน้าที่สืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางถนน, สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่กำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น ประกอบกับไม่มีกฎหมายที่ใช้บังคับกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งเป็นการเฉพาะ มีเพียงกฎหมายบางฉบับที่กล่าวถึงการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแต่ไม่ได้ครอบคลุมการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งทุกรูปแบบ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติการเดินอากาศพ.ศ. 2497 เป็นต้น การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศไทยส่วนใหญ่จึงเป็นไปตามกฎหมายทั่วไป คือ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งหาตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษเป็นหลัก ไม่ได้เป็นไปเพื่อแสวงหาแนวทางการแก้ไขปัญหาข้อบกพร่องเรื่องความปลอดภัยในการขนส่ง ทำให้การกำกับดูแลและการดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศไทยไม่เป็นอิสระจากหน่วยงานกำกับดูแลการประกอบกิจการการขนส่ง ไม่มีการถ่วงดุลการตรวจสอบหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ผลการสืบสวนสอบสวนขาดความน่าเชื่อถือ ยากแก่การตรวจสอบความโปร่งใส เป็นธรรมในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ

การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศแคนาดา

การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศแคนาดาอยู่ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศไทย (Transportation Safety Board of Canada หรือ TSB) ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระแยกออกจากหน่วยงานอื่นของรัฐ ปราศจากความขัดแย้งทางด้าน

⁹ ศิริพร วันพัน, “การสอบสวนอุบัติเหตุ (Accident Investigation),” Thailand industry, สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560, http://www.thailandindustry.com/indust_newweb/news_preview.php?cid=15912.

¹⁰ European Transport Safety Council, “TRANSPORT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION IN THE EUROPEAN UNION, Accessed December 10, 2017,” <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Transport-accident-and-incident-investigation-in-the-EU.pdf>.

¹¹ *Ibid.*

ผลประโยชน์ต่าง ๆ และขึ้นตรงต่อรัฐสภา จัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทย (Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act 1989) มีหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางท่อ¹²

การดำเนินงานของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศไทยมีลักษณะเป็นการสอบสวนอย่างอิสระ มีอำนาจสอบถามข้อมูลที่จำเป็นเพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยในการขนส่งและแนะนำรูปแบบวิธีการเพื่อขจัดหรือลดความบกพร่องด้านความปลอดภัยดังกล่าวและรายงานต่อสาธารณชนเกี่ยวกับผลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่ตรวจพบ นอกจากนี้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศไทยยังมีหน้าที่ในการพัฒนาระบบความปลอดภัยในการขนส่งและระบุถึงความเสี่ยงด้านความปลอดภัยที่เชื่อว่ารัฐบาลและอุตสาหกรรมขนส่งที่เกี่ยวข้องควรแก้ไขเพื่อลดปัญหาการบาดเจ็บและการสูญเสียต่อบุคคลทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากอุบัติเหตุในการขนส่ง อย่างไรก็ตามการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งของประเทศไทยไม่ได้เป็นไปเพื่อกำหนดความผิดหรือระบุความรับผิดชอบทางแพ่งหรือทางอาญา ผลการสอบสวนของคณะกรรมการไม่มีผลผูกพันคู่กรณีต่อการดำเนินคดีทางกฎหมายแต่อย่างใด¹³ และตลอดระยะเวลา 25 ปี ที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งประเทศไทยได้ค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ ทางท่อ ทางรถไฟและทางอากาศและให้คำแนะนำด้านความปลอดภัยเป็นจำนวนมากจนได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้นำในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ¹⁴

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศไทย

การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งของประเทศไทยอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทย ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 29 มีนาคม ค.ศ. 1990 แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2015 และกฎระเบียบของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง (Transportation Safety Board Regulations และ Transportation Safety Board By-laws) ที่มีขึ้นเพื่อจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งและกำหนดหลักเกณฑ์ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุและวิธีปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการซึ่งมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

¹² Transportation Safety Board of Canada, About the TSB, Accessed December 10, 2017, <http://www.tsb.gc.ca/eng/qui-about/index.asp>

¹³ Transportation Safety Board of Canada, "mandate," Accessed December 10, 2017, <http://www.tsb.gc.ca/eng/qui-about/mission-mandate.asp>,

¹⁴ Transportation Safety Board of Canada, "TSB @ 25", Accessed January 10, 2018, From <http://www.tsb.gc.ca/eng/spec/25/bst-tsb-25-01.htm>, ตัวอย่างเช่น การสอบสวนเหตุการณ์เครื่องบินตก (Swissair 111) เมื่อวันที่ 2 กันยายน 1998 ซึ่งเป็นอุบัติเหตุอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของแคนาดา ภายหลังจากการสอบสวน TSB ได้ส่งรายงานอุบัติเหตุเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2003 และเสียค่าใช้จ่ายไปประมาณ 57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือเป็น การสอบสวนอุบัติเหตุที่ซับซ้อนและมีค่าใช้จ่ายสูงที่สุดในประวัติศาสตร์ของแคนาดา

1. ขอบเขตการใช้บังคับ

พระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทย แคนาดา กำหนดให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการเดินอากาศ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางทะเล อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางท่อและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางรถไฟ เว้นแต่กรณีที่ คณะกรรมการต้องตรวจสอบเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในการขนส่งที่เกี่ยวกับยานพาหนะทางการทหารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งของเอกชนหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทหาร ที่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคงแห่งชาติตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติความมั่นคงแห่งชาติ (National Defence Act)¹⁵

2. คณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทยแคนาดา

คณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทยแคนาดาต้องเป็นบุคคล ผู้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ทางทะเล ทางรถไฟและทางท่อ ประกอบด้วยสมาชิกไม่เกิน ห้าคนซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยผู้สำเร็จราชการแทน (The Governor in Council)¹⁶ และสมาชิกอย่างน้อยสาม คนจะต้องเป็นสมาชิกเต็มเวลา มีวาระการดำรงตำแหน่งไม่เกินเจ็ดปี มีสิทธิได้รับเงินบำนาญเมื่อเกษียณอายุ ได้รับค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าครองชีพอันสมควรที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่¹⁷ และในระหว่างการดำรงตำแหน่งกรรมการต้องไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในการขนส่งทางอากาศ ทางทะเล ทางรถไฟและทางท่อ¹⁸ ทั้งนี้ คณะกรรมการมีสถานะเป็นตัวแทนของประมุขของรัฐและใช้อำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ในนามตัวแทนประมุขของรัฐ¹⁹

2.1 ประธานกรรมการ

ผู้สำเร็จราชการแทนจะแต่งตั้งประธานกรรมการโดยคัดเลือกมาจากกรรมการคนใดคนหนึ่ง ให้มีหน้าที่ บริหารงานด้านบุคลากร การเงิน ทรัพย์สิน และบริหารงานภายในของคณะกรรมการ ควบคุมพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งหมด เป็นประธานในการประชุมและจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่ง ทบทวนพิจารณารายงานการสืบสวนสอบสวนกำหนดผลการ สืบสวนสอบสวนเกี่ยวกับสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่ง รวมถึงระบุข้อบกพร่องด้าน ความปลอดภัยและให้คำแนะนำตามที่เห็นสมควร²⁰

¹⁵ Section 3 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

¹⁶ ในประเทศอันเป็นเครือจักรภพยกเว้นประเทศอังกฤษ สมเด็จพระราชินีนาถแห่งอังกฤษอาจทรงมอบหมายให้ผู้สำเร็จ ราชการแทนพระองค์ประจำประเทศนั้น ๆ เป็นผู้บริหารพระราชอำนาจโดยได้รับคำปรึกษาจากสภาองคมนตรี และเรียก ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ดังกล่าวว่า "ข้าหลวงต่างพระองค์โดยคำแนะนำของสภาองคมนตรี" หรือ "Governor-in-Council" ซึ่งต่อไปขอเรียกว่า "ผู้สำเร็จราชการแทน"

¹⁷ Section 4 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

¹⁸ Section 6 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

¹⁹ Section 11 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

²⁰ Section 8 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่หรือไม่สามารถดำรงตำแหน่งได้หรือถ้าตำแหน่งของประธานกรรมการว่างลง ผู้สำเร็จราชการแทนจะทำหน้าที่เป็นประธานในระหว่างนั้นจนกว่าจะมีการแต่งตั้งประธานกรรมการคนใหม่²¹

2.2 วัตถุประสงค์ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการมีขึ้นเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งโดยดำเนินการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งอย่างเป็นอิสระเพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้เกิดเหตุการณ์นั้นๆ ขึ้น และระบุข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยในขนส่งพร้อมให้คำแนะนำเพื่อขจัดหรือลดความบกพร่องด้านความปลอดภัยดังกล่าว และรายงานต่อสาธารณชนเกี่ยวกับผลการสืบสวนและข้อค้นพบเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม การค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการขนส่งไม่ได้เป็นไปเพื่อกำหนดความรับผิดชอบทางแพ่งหรือทางอาญา และไม่มีผลผูกพันคู่กรณีต่อกระบวนการทางกฎหมาย การลงโทษทางวินัยหรือกระบวนการอื่น ๆ แต่อย่างใด²²

2.3 ผู้อำนวยการการสืบสวนและเจ้าหน้าที่สืบสวน

ผู้อำนวยการการสืบสวนและเจ้าหน้าที่สืบสวนได้รับการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจ้างทำบริการสาธารณะ (Public Service Employment Act)²³ ประกอบด้วย ผู้อำนวยการสืบสวนทางอากาศ, ผู้อำนวยการสืบสวนทางทะเล, ผู้อำนวยการตรวจสอบทางรถไฟและท่อ และพนักงานสืบสวนอื่นๆ โดยผู้อำนวยการการสืบสวนคนหนึ่งในสามคนดังกล่าว มีอำนาจในการกำกับดูแลการสืบสวนในนามของคณะกรรมการเกี่ยวกับเหตุการณ์ทางอากาศ การเดินเรือ เหตุการณ์ทางรถไฟและทางท่อตามนโยบายที่คณะกรรมการกำหนดและรายงานผลการสืบสวนต่อคณะกรรมการ²⁴

3. การสืบสวนและการไต่สวนสาธารณะ (Investigations and Public Inquiries)

3.1 การรายงานอุบัติเหตุ

คณะกรรมการอาศัยอำนาจตามมาตรา 31 และมาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการความปลอดภัยและการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งแห่งประเทศไทย กำหนดระเบียบในการรายงานอุบัติเหตุในการขนส่งไว้ในส่วนที่หนึ่งของระเบียบคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง แยกได้เป็น 2 กรณี ได้แก่ การรายงานอุบัติเหตุโดยหน้าที่ และการรายงานอุบัติเหตุโดยความสมัครใจ

1. การรายงานอุบัติเหตุโดยหน้าที่ (Mandatory Reporting)

กรณีของการรายงานอุบัติเหตุโดยหน้าที่นั้น ตามระเบียบของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง ได้บัญญัติรายละเอียดเกี่ยวกับการรายงานไว้ ได้แก่ บุคคลผู้มีหน้าที่รายงานอุบัติเหตุ ข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องมีในรายงาน กำหนดเวลาในการรายงานต่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง และข้อยกเว้น ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามลักษณะของการขนส่ง ซึ่งสามารถแยกประเภทตามลักษณะของการขนส่งได้เป็น 4 ลักษณะได้แก่ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางท่อ และการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดดังนี้

²¹ Section 5 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

²² Section 7 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

²³ Section 9 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

²⁴ Section 10 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

1.1. อุบัติเหตุทางอากาศ (Aviation Occurrences)

ระเบียบคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง กำหนดให้เจ้าของอากาศยาน ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ นักบินผู้บังคับอากาศยาน (Pilot-in-command) ลูกเรือบนอากาศยาน และผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความรู้โดยตรงเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศที่เกิดขึ้น มีหน้าที่ต้องรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางอากาศต่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง²⁵

ผู้มีหน้าที่รายงานต้องรายงานอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศกรณีที่เป็นผลมาจากการประกอบกิจการขนส่งโดยใช้อากาศยานและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตาย หรืออากาศยานนั้นได้รับความเสียหายหรือขัดข้องเชิงโครงสร้าง (Structural Failure) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความแข็งแรงของโครงสร้าง สมรรถนะหรือลักษณะของการบิน ต้องมีการซ่อมแซมเป็นการใหญ่หรือต้องเปลี่ยนชิ้นส่วนที่ได้รับความเสียหาย หรืออากาศยานนั้นสูญหายหรือไม่สามารถเข้าถึงได้อย่างแน่แท้ นอกจากนี้ กรณีที่มีอุบัติการณ์²⁶ ใด ๆ เกิดขึ้นกับอากาศยานที่มีน้ำหนักมากกว่า 2,250 กิโลกรัม หรืออากาศยานนั้นถูกใช้ประกอบกิจการภายใต้การควบคุมของผู้ประกอบการทางอากาศตามส่วนที่ 7 แห่งระเบียบว่าด้วยการเดินอากาศแห่งประเทศไทยแคนาดา (Part VII of the Canadian Aviation Regulations) ก็ต้องรายงานอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ต่อคณะกรรมการด้วย²⁷

รายงานที่จะเสนอต่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งต้องระบุข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เช่น ข้อมูลชนิด รุ่น สัญชาติ และตราที่แสดงว่าอากาศยานนั้นได้ลงทะเบียนแล้ว, ชื่อของเจ้าของอากาศยาน ผู้ประกอบการ นักบินผู้บังคับอากาศยานนั้น, ตำแหน่งที่อยู่สุดท้ายก่อนออกเดินทาง และจุดหมายของอากาศยาน รวมถึงวันและเวลาออกเดินทาง, วันและเวลาที่เกิดเหตุ, ชื่อผู้ให้บริการจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับเหตุที่เกิดขึ้น, จำนวนลูกเรือ ผู้โดยสาร และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ รวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสอันเนื่องมาจากเหตุที่เกิดขึ้น, ตำแหน่งที่อยู่ล่าสุดของอากาศยานเท่าที่ทราบ, ข้อมูลสินค้าอันตรายและการกระทำที่จะทำเพื่อช่วยเหลือบุคคล ทหารพยัสิน หรือสิ่งแวดลอม เป็นต้น²⁸

ทั้งนี้ รายงานอุบัติเหตุทางอากาศต้องนำส่งต่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และในกรณีที่มีข้อมูลใด ๆ เพิ่มเติมให้ส่งต่อคณะกรรมการดังกล่าวภายใน 30 วันนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุทางอากาศขึ้น²⁹

แต่อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งและเจ้าของอากาศยาน ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ นักบินผู้บังคับอากาศยาน ลูกเรือบนอากาศยาน หรือผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งเป็นผู้ทำรายงานยื่นต่อคณะกรรมการสามารถทำความตกลงเปลี่ยนแปลงรูปแบบรายงานหรือกำหนดระยะเวลาในการยื่นรายงานอุบัติเหตุทางอากาศตามที่เห็นสมควรได้³⁰

²⁵ Section 2(1) Transportation Safety Board Regulations.

²⁶ เช่น เครื่องยนต์ล้มเหลว หรือดับลง เกิดการผิดปกติในการส่งผ่านพลังงานมายังเกียร์ ตรวจพบควันหรือมีไฟไหม้บนอากาศยาน ความกดอากาศในอากาศยานลดลงในระดับฉุกเฉิน เชื้อเพลิงไม่เพียงพอต่อการลงจอด ณ จุดหมายปลายทาง การชนกันหรือมีความเสี่ยงที่จะเกิดการเฉี่ยวชนกัน สินค้าอันตรายถูกปล่อยลงบนหรือออกจากอากาศยาน เป็นต้น

²⁷ *Supra note 25.*

²⁸ Section 2(2) Transportation Safety Board Regulations.

²⁹ Section 2(3) Transportation Safety Board Regulations.

³⁰ Section 2(4) Transportation Safety Board Regulations.

1.2. อุบัติเหตุทางทะเล (Marine Occurrences)

ผู้ประกอบการเรือหรือยานพาหนะทางน้ำอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม นายเรือ ผู้นำร่อง ลูกเรือลำนั้น ๆ และนายท่า ซึ่งมีความรู้โดยตรงเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นมีหน้าที่ต้องรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลต่อคณะกรรมการ³¹ หรือรายงานต่อสถานีวิทยุรับรายงานเรือ (Radio Ship Reporting Station)³² หากอุบัติเหตุทางทะเลดังกล่าวเกิดขึ้นโดย

(1) มีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัส หรือถึงแก่ความตาย อันเป็นผลมาจากการเดินทางโดยเรือ การอยู่บนเรือ หรือพลัดตกจากเรือ หรือการกระทบกับเรือโดยตรงหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือ

(2) มีบุคคลตกลงจากเรือลงทะเล

(3) ลูกเรือผู้มีหน้าที่โดยตรงในการดำเนินการด้านความปลอดภัยบนเรือนั้น ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้ อันเป็นผลจากการบาดเจ็บทางร่างกาย ซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคล ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม

(4) เรือจม อับปาง หรือพลิกคว่ำ, เรือโดนกัน หรือมีความเสี่ยงที่จะโดนกัน, เรือถูกไฟไหม้หรือระเบิด, เรือติดกับที่ (Goes aground), ท้องเรือกระทบกับบางสิ่งโดยเรือไม่ติด, เรือได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นผลมาจากการจัดการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือไม่เหมาะสม, เรือต้องทอดสมอหรืออยู่กับที่ หรือต้องเกยตื้นเพื่อเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ, เรือสูญหายหรือถูกทิ้งร้างและสายเคเบิลหรือท่อของเรือเปื่อยหรือฉุพัง

นอกจากนี้ยังรวมถึงกรณีที่อุปกรณ์นำทางเรือ เครื่องกลหลักและเครื่องกลสำรองของเรือหรือเครื่องมือขับเคลื่อน คันบังคับ หรือเครื่องมือที่อยู่บนปากระวางเรือเกิดล้มเหลวจนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมด้วย

(5) สินค้าที่เรือบรรทุกมาทั้งหมดหรือบางส่วนถูกเคลื่อนย้ายหรือตกออกไปนอกลำเรือ หรือ

(6) มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนเรือ หรือเกิดจากเรือ อันเนื่องมาจากการบรรทุกสินค้าอันตรายจำนวนมาก หรือเกิดการรั่วไหลของรังสีออกมามากกว่าที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 8 แห่งระเบียบว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (The Transportation of Dangerous Goods Regulations)

ในการรายงานการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลต้องระบุข้อมูล เช่น ข้อมูลประจำเรือและข้อมูลทั่วไปของสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือ, วันและเวลาที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล, ชื่อของผู้ประกอบการ เจ้าของ และตัวแทนเรือ, ชื่อนายเรือและชื่อผู้นำร่อง, ข้อมูลจำเพาะของเรือ, ตำแหน่งที่อยู่สุดท้ายของเรือก่อนออกเดินทาง จุดหมายของเรือรวมทั้งวันและเวลาที่เรือออกเดินทาง, จำนวนลูกเรือ ผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่บนเรือในขณะที่เกิดอุบัติเหตุและได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุทางทะเล, สถานที่และสภาพที่เกิดเหตุ และการกระทำหรือแผนการที่จะกระทำในการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคล ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม เป็นต้น³³

รายงานอุบัติเหตุทางทะเลต้องนำส่งต่อคณะกรรมการโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้และในกรณีที่มีข้อมูลใด ๆ เพิ่มเติมให้ส่งต่อคณะกรรมการภายใน 30 วันนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเลขึ้น³⁴ แต่คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งและผู้ประกอบการเรือ หรือยานพาหนะทางน้ำอื่น ๆ นายเรือ ผู้นำร่อง ลูกเรือ และนายท่า

³¹ Section 3(1) Transportation Safety Board Regulations.

³² Section 3(6) Transportation Safety Board Regulations.

³³ Section 3(2) Transportation Safety Board Regulations.

³⁴ Section 3(3) Transportation Safety Board Regulations.

ซึ่งเป็นผู้ที่ทำรายงานยื่นต่อคณะกรรมการสามารถทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงรูปแบบรายงาน หรือกำหนดระยะเวลาในการยื่นรายงานอุบัติเหตุทางทะเลได้ตามที่เห็นสมควร³⁵

1.3. อุบัติเหตุทางท่อ (Pipeline Occurrences)

ผู้ประกอบการขนส่งทางท่อมักมีหน้าที่ต้องรายงานอุบัติเหตุทางท่อให้คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งทราบ ถ้าอุบัติเหตุทางท่อนั้นเป็นผลโดยตรงจากการประกอบกิจการขนส่งทางท่อ³⁶ และการเกิดอุบัติเหตุทางท่อนั้นเป็นเหตุให้มีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายหรือเป็นเหตุกระทบความปลอดภัยในการขนส่ง หรือมีเหตุการณ์หรือการปฏิบัติการที่ผิดปกติส่งผลให้เกิดการรั่วไหลของก๊าซหรือสิ่งอื่นใดอย่างไม่สามารถควบคุมได้ หรือท่อขนส่งถูกใช้เพื่อการอื่นนอกขอบวัตถุประสงค์หรือถูกใช้เกินข้อจำกัดที่ได้กำหนดไว้โดยคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ หรือมีการดำเนินการใด ๆ ซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยในการขนส่งทางท่อ หรือส่วนเชื่อมในการขนส่งทางท่อขาดตอนและกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคล ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม หรือเกิดเพลิงไหม้หรือการระเบิดขึ้นโดยมิใช่การกระทำโดยเจตนา อันเป็นการคุกคามต่อความปลอดภัยต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม³⁷

การรายงานอุบัติเหตุทางท่อต้องประกอบด้วยข้อมูล เช่น ชื่อผู้ประกอบการ, วัน เวลาและสถานที่เกิดเหตุ, ข้อมูลประเภทของท่อขนส่งหรือส่วนเชื่อมต่อ (Portion) ที่ทำงานผิดปกติหรือไม่สามารถทำงานได้, เหตุการณ์ที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและขอบเขตของความเสียหาย จำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตาย, รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่ถูกบรรจุหรือถูกปล่อยจากท่อขนส่ง รวมถึงจำนวนสินค้าที่รั่วไหลออกไปและได้กลับคืนมา, ระยะเวลาที่ต้องหยุดประกอบการขนส่งทางท่อ และการกระทำหรือแผนที่จะกระทำเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ เป็นต้น³⁸

รายงานอุบัติเหตุทางท่อต้องนำเสนอต่อคณะกรรมการโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และในกรณีที่มีข้อมูลใด ๆ เพิ่มเติมให้ส่งต่อคณะกรรมการภายใน 30 วันนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุทางท่อขึ้น³⁹ แต่คณะกรรมการและผู้ประกอบการขนส่งทางท่อซึ่งเป็นผู้ที่ทำรายงานยื่นต่อคณะกรรมการความปลอดภัย สามารถทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงรูปแบบรายงานหรือกำหนดระยะเวลาในการยื่นรายงานอุบัติเหตุทางท่อได้ตามที่เห็นสมควร⁴⁰

1.4. อุบัติเหตุทางรถไฟ (Railway Occurrences)

ผู้ประกอบการรถไฟบรรทุกสินค้า (The Rolling Stock) ผู้ประกอบการราง (The Track) และลูกเรือ ซึ่งรู้จักเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถไฟ มีหน้าที่ต้องรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง⁴¹ หากอุบัติเหตุดังกล่าวได้เกิดขึ้นโดยมีบุคคลได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายอันเป็นผลมาจากการขึ้นหรือลงหรือขณะอยู่บนรถไฟ หรือเกิดเหตุรถไฟชนกัน รถไฟตกราง เกิดเพลิงไหม้ ระเบิดหรือรถไฟได้รับความเสียหายซึ่งกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางหรือกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคล ทรัพย์สินและ

³⁵ Section 3(4) Transportation Safety Board Regulations.

³⁶ Section 4(1) Transportation Safety Board Regulations.

³⁷ *Ibid.*

³⁸ Section 4(2) Transportation Safety Board Regulations.

³⁹ Section 4(3) Transportation Safety Board Regulations.

⁴⁰ Section 4(4) Transportation Safety Board Regulations.

⁴¹ Section 5(1) Transportation Safety Board Regulations.

สิ่งแวดล้อม หรือมีความเสี่ยงในการชนกันระหว่างรถไฟบรรทุกด้วยตัวเอง หรือไร้การป้องกันในการสับเปลี่ยนรางรถไฟสายหลักหรือรางถูกสับเปลี่ยนอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ปกติ หรือรถไฟไม่แสดงไฟสัญญาณในขณะที่เคลื่อนที่หรือมีการฝ่าฝืนกำหนดการ ไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนที่ของรถไฟได้ หรือมีสินค้าอันตรายหรือรังสีรั่วไหลออกจากรถไฟเป็นจำนวนมาก เป็นต้น⁴²

การรายงานอุบัติเหตุทางรถไฟต้องมีข้อมูล เช่น หมายเลขขบวนรถไฟ เส้นทางการเดินทาง, ข้อมูลการบรรทุกสินค้าในตู้สินค้า, ชื่อผู้ประกอบการรถไฟและผู้ประกอบการรางรถไฟ, วัน เวลาและสถานที่เกิดเหตุ, จำนวนลูกเรือ ผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางรถไฟ รวมถึงจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุทางรถไฟ, รถไฟหรือขบวนรถไฟที่ได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดให้บริการ, สภาพอากาศและสภาพแวดล้อม ณ บริเวณที่เกิดเหตุ, สภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและผลของความเสียหาย รวมถึงการกระทำการหรือแผนที่จะกระทำการใด ๆ เพื่อเป็นการคุ้มครองบุคคล ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น⁴³

ผู้มีหน้าที่รายงานต้องรายงานอุบัติเหตุทางรถไฟต่อคณะกรรมการโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และในกรณีที่มีข้อมูลใด ๆ เพิ่มเติมให้ส่งต่อคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งภายในวันสุดท้ายของเดือนแห่งปฏิทินที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ⁴⁴ แต่คณะกรรมการและผู้ประกอบการรถไฟบรรทุกสินค้า ผู้ประกอบการราง และลูกเรือ ซึ่งเป็นผู้ที่ทำรายงานยื่นต่อคณะกรรมการสามารถทำความเข้าใจความตกลงเปลี่ยนแปลงรูปแบบรายงาน หรือกำหนดระยะเวลาในการยื่นรายงานอุบัติเหตุทางรถไฟได้ตามที่เห็นสมควร⁴⁵

เห็นได้ว่า ระเบียบคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งกำหนดหลักเกณฑ์การรายงานอุบัติเหตุโดยหน้าที่ทั้งในอุบัติเหตุทางอากาศ อุบัติเหตุทางทะเล อุบัติเหตุทางท่อและอุบัติเหตุทางรถไฟไว้คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ มีการกำหนดหลักเกณฑ์เบื้องต้นเกี่ยวกับผู้มีหน้าที่รายงานการเกิดอุบัติเหตุ, ประเภทของอุบัติเหตุที่ต้องรายงาน, ข้อมูลที่ต้องมีในรายงาน, กำหนดเวลาในการรายงานอุบัติเหตุและให้อำนาจคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งและผู้มีหน้าที่รายงานอุบัติเหตุทำความเข้าใจความตกลงเปลี่ยนแปลงรูปแบบรายงานหรือกำหนดระยะเวลาในการยื่นรายงานอุบัติเหตุได้ตามที่เห็นสมควรเมื่อเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งแต่ละประเภทเหมือนกัน โดยกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งที่มีความเกี่ยวพันใกล้ชิดกับอุบัติเหตุมีหน้าที่รายงานการเกิดอุบัติเหตุ โดยต้องระบุรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นพร้อมทั้งสภาพแวดล้อม สภาพความเสียหายและการเยียวยาความเสียหายเบื้องต้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ มีเพียงข้อกำหนดปลีกย่อยบางประการที่แตกต่างกัน เช่น ตัวผู้มีหน้าที่รายงานการเกิดอุบัติเหตุ ประเภทของอุบัติเหตุที่ต้องรายงานและข้อมูลที่ต้องมีในรายงาน ซึ่งมีความแตกต่างกันตามแต่ลักษณะของการประกอบกิจการขนส่งและผู้เกี่ยวข้องในการขนส่งแต่ละประเภท

2. การรายงานโดยความสมัครใจ (Voluntary Reporting)

นอกจากบุคคลที่ตามระเบียบของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งได้บัญญัติให้มีหน้าที่รายงานต่อคณะกรรมการเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางการขนส่งรูปแบบใด ๆ แล้ว ตามระเบียบดังกล่าวยังบัญญัติให้บุคคลอื่นใดก็ตามที่มีความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุในการขนส่งที่เกิดขึ้นสามารถรายงานอุบัติเหตุต่อคณะกรรมการได้เช่นกัน⁴⁶

⁴² *Ibid.*

⁴³ Section 5(2) Transportation Safety Board Regulations.

⁴⁴ Section 5(3) Transportation Safety Board Regulations.

⁴⁵ Section 5(4) Transportation Safety Board Regulations.

⁴⁶ Section 6 Transportation Safety Board Regulations.

นอกจากนี้ บุคคลซึ่งได้รายงานดังกล่าวยังสามารถร้องขอให้คณะกรรมการคุ้มครองกันตนไว้ในฐานะพยานได้⁴⁷ ซึ่งความคุ้มครองดังกล่าวทำให้มีการรายงานอุบัติเหตุในการขนส่งโดยความสมัครใจมากขึ้น เนื่องจากผู้รายงานมั่นใจได้ว่าจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย ไม่ได้รับผลกระทบหรือไม่ต้องรับโทษจากการรายงานอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นการลงโทษทางแพ่ง ทางอาญา หรือทางวินัย อันจะส่งผลให้สามารถสอบสวนอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว ครอบคลุม สามารถแก้ปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งได้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ผู้ครอบครองหรือดูแลยานหลักฐานเกี่ยวกับอุบัติเหตุในการขนส่ง ต้องเป็นผู้รักษาพยานหลักฐานนั้นเอาไว้ เว้นแต่ คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งจะเห็นเป็นอย่างอื่น⁴⁸ และเมื่อบุคคลที่เป็นคนเก็บรักษาหลักฐานได้หลักฐานมาไว้ในครอบครอง บุคคลดังกล่าวต้องทำการเก็บรักษาหลักฐานเอาไว้ที่ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ภายใต้สถานการณ์นั้น และให้ทำการแจ้งไปยังคณะกรรมการ⁴⁹

3.2 การสืบสวน

หลังจากคณะกรรมการได้รับการร้องขอจากผู้สำเร็จราชการแทนหรือได้รับรายงานอุบัติเหตุจากหน่วยงานอื่นและเริ่มทำการสืบสวนสอบสวนเพื่อค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขนส่ง หน่วยงานอื่นไม่อาจเริ่มสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุได้อีก หากเริ่มสืบสวนสอบสวนไปแล้วจะต้องยุติการสืบสวนของตนทันที เพื่อป้องกันไม่ให้ตำรวจม้าแคนาดา (The Royal Canadian Mounted Police) หรือหน่วยงานอื่นสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดนอกเหนือจากการค้นหาสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการขนส่งตามที่ได้รับมอบหมายโดยไม่ได้รับการตรวจสอบจากคณะกรรมการ แต่กรณีที่คณะกรรมการไม่ได้ตรวจสอบหรือสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งหน่วยงานอื่นมีอำนาจสืบสวนได้โดยไม่ถูกขัดขวางแต่อย่างใด⁵⁰ แต่คณะกรรมการและหน่วยงานอื่นนั้นต้องใช้มาตรการอันสมควรเพื่อให้แน่ใจว่ามีการประสานความร่วมมือระหว่างการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุและการเยียวยาแก้ไขอุบัติเหตุในการขนส่งนั้นแล้ว⁵¹

คณะกรรมการต้องใช้มาตรการอันสมควรเพื่อให้มั่นใจได้ว่าขั้นตอนและวิธีการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งสอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาที่ประเทศแคนาดาเข้าร่วมเป็นภาคีและสอดคล้องกับการปฏิบัติการของผู้ขนส่งพลิกศพในท้องที่⁵² และต้องทำข้อตกลงกับรัฐมนตรีที่มีหน้าที่รับผิดชอบหน่วยงานต่าง ๆ ให้มีการประสานงานระหว่างคณะกรรมการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทั้งกำหนดขั้นตอนและวิธีการสืบสวนสอบสวนและการรายงานการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่ง และขั้นตอนปฏิบัติการเกิดความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายต่าง ๆ ในระหว่างการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง⁵³ และหากมีการสืบสวนสอบสวนเกี่ยวกับการขนส่งทางทหาร คณะกรรมการและกระทรวงกลาโหมของแคนาดา จะต้องใช้มาตรการอันสมควรเพื่อให้มั่นใจว่ามีการประสานงานในการสืบสวนสอบสวนแล้ว⁵⁴

⁴⁷ Section 7 Transportation Safety Board Regulations.

⁴⁸ Section 8(1) Transportation Safety Board Regulations.

⁴⁹ Section 8(3) Transportation Safety Board Regulations.

⁵⁰ Section 14 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵¹ Section 15 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵² Section 16 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵³ Section 17 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵⁴ Section 18 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

3.3 อำนาจของเจ้าหน้าที่สืบสวน

เมื่อเจ้าหน้าที่สืบสวนมีเหตุอันควรเชื่อว่าบริเวณใดหรืออาจเป็นสถานที่หรือในสถานที่ใดมีความเกี่ยวข้องกับการสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งเจ้าหน้าที่สืบสวนอาจเข้าไปและค้นสถานที่ดังกล่าวและยึดสิ่งของที่พบในระหว่างการค้นนั้นได้ เมื่อได้รับความยินยอมจากผู้ดูแลสถานที่นั้น เว้นแต่ มีกฎหมายให้อำนาจหรือมีใบสำคัญแสดงสิทธิเข้าไปและตรวจค้นสถานที่ดังกล่าวที่ลงนามโดยผู้พิพากษา หรือมีเหตุฉุกเฉิน⁵⁵ กรณีมีเหตุอันสมควรเพื่อความปลอดภัยเจ้าหน้าที่สืบสวนมีอำนาจยึดและทดสอบเพื่อทำลายสิ่งของที่ถูกระงับ⁵⁶ และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้าถึงพื้นที่สืบสวนเพื่อปกป้องคุ้มครองสิ่งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือมีแนวโน้มว่าจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งได้ ไม่ว่าสิ่งเหล่านั้นจะถูกยึดหรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ขัดขวางการให้บริการของผู้ขนส่ง⁵⁷

นอกจากพยานหลักฐานที่ผู้สืบสวนได้มาในขณะที่เกิดอุบัติเหตุในการขนส่งแล้ว ผู้สอบสวนยังมีหน้าที่รวบรวมพยานหลักฐานต่าง ๆ เพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ในการสืบสวนข้อเท็จจริงด้วยซึ่งพยานหลักฐานเพิ่มเติมที่ผู้สืบสวนต้องการอาจอยู่กับหรือเป็นบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในการขนส่ง เจ้าหน้าที่สืบสวนต้องแจ้งไปยังผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยใช้รูปแบบการบอกกล่าวตามที่กำหนดไว้ในระเบียบของคณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่ง (Transportation Safety Board Regulations)⁵⁸ ให้ทำคำแถลงหรือเข้าร่วมการสืบสวน หรือสั่งให้ตรวจร่างกายบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรือสั่งให้แพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญให้ข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่สืบสวนหรือสั่งให้มีการชันสูตรพลิกศพได้ โดยบุคคลที่เกี่ยวข้องจะปฏิเสธหรือไม่ให้ข้อมูลแก่เจ้าหน้าที่สืบสวนไม่ได้ แต่ผลการตรวจสอบสุขภาพตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่สืบสวนมีสิทธิพิเศษจะนำไปใช้ได้ก็ต่อเมื่อคณะกรรมการเห็นว่าเป็นกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์ในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งเท่านั้น หากบุคคลที่เกี่ยวข้องปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าหน้าที่สืบสวนอาจยื่นคำร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งให้บุคคลที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามได้⁵⁹

3.4 การคืนทรัพย์สินหรือสิ่งของที่ถูกยึด

บุคคลที่ถูกยึดทรัพย์สิน เจ้าของหรือบุคคลอื่นใดที่มีเหตุอันสมควรที่จะได้รับสิทธิในทรัพย์สินนั้นอาจยื่นคำร้องขอต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อให้มีคำสั่งคืนทรัพย์สินหรือสิ่งของให้แก่ผู้ยื่นคำร้องได้ โดยศาลอาจกำหนดเงื่อนไขที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อให้แน่ใจว่าของสิ่งนั้นได้รับการดูแลและรักษาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ ที่คณะกรรมการอาจกำหนดในภายหลังตามพระราชบัญญัตินี้⁶⁰ เว้นแต่ เป็นสิ่งของที่ยึดและทดสอบเพื่อทำลายหรือบันทึกข้อมูลการเดินทาง (On-board Recording)

3.5 การไต่สวนสาธารณะ (Public Inquiry)

ในระหว่างการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง หากคณะกรรมการเห็นว่าจำเป็นต้องมีการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและไม่ได้มีการไต่สวนสาธารณะตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการไต่สวน (The Inquiries Act) มาก่อน ประธานคณะกรรมการอาจกำหนดให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลดำเนินการไต่สวนสาธารณะ

⁵⁵ Section 19 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵⁶ Section 19 (5) Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵⁷ Section 19(7)(8) Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁵⁸ Section 14 Transportation Safety Board Regulations.

⁵⁹ Section 19(9) - 19(15.1) Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁶⁰ Section 20 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งและรายงานไปยังคณะกรรมการได้⁶¹ หากประธานได้ทำการแต่งตั้งให้บุคคลใดทำการไต่สวนสาธารณะ ถือว่าบุคคลนั้นเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ หรือหากผู้ได้รับแต่งตั้งจากประธานมีมากกว่าหนึ่งคน ประธานต้องเลือกบุคคลหนึ่งบุคคลใดจากบุคคลเหล่านั้นเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ⁶²

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบมีหน้าที่แก้ไขปัญหาในการยอมรับฟังพยานหลักฐาน, การดำเนินการตามขั้นตอน, การกำหนดเวลาและสถานที่ในการไต่สวนสาธารณะแล้วแจ้งให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการไต่สวนสาธารณะทราบ, การเลื่อนวันและเวลาในการไต่สวนสาธารณะ, จัดการเรื่องค่าใช้จ่าย เอกสาร หรือวัตถุอื่นใดซึ่งถูกเรียกมาตามหมายเรียก, บันทึกของการดำเนินกระบวนการพิจารณา และดำเนินการอื่น ๆ ในการไต่สวนสาธารณะ⁶³ ทั้งนี้ ผู้อำนวยการการสอบสวนทางอากาศ ผู้อำนวยการการสอบสวนทางเรือหรือผู้อำนวยการการสอบสวน (ทางรถไฟและท่อขนส่ง) กรณีใดกรณีหนึ่ง ต้องแต่งตั้งคณะลูกขุนชำนาญพิเศษ เพื่อทำการไต่สวนสาธารณะและให้คณะลูกขุนแต่งตั้งเจ้าหน้าที่สืบสวนร่วมเป็นสมาชิกในคณะลูกขุนนั้น⁶⁴

ก่อนเริ่มการไต่สวนสาธารณะเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบอาจจัดให้มีการประชุมก่อนการไต่สวนสาธารณะ โดยกำหนดเวลาและสถานที่ตามที่เจ้าหน้าที่ดังกล่าวเห็นสมควรก็ได้ และแจ้งไปยังผู้มีส่วนร่วมในการไต่สวนสาธารณะทุกคน⁶⁵ เพื่อกำหนดขอบเขตของการไต่สวนสาธารณะและข้อเท็จจริง และให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการจัดการด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ กรณีที่มีพยานที่จะเข้าร่วมในการไต่สวน เจ้าหน้าที่ต้องจัดเตรียมสถานที่ไต่สวนพยานหลักฐานและเอกสารที่จะแสดงต่อศาลด้วย⁶⁶

การไต่สวนสาธารณะต้องเปิดให้มีการพิจารณาพยานระหว่างที่พยานถูกไต่สวน เพื่อจุดประสงค์ในการสืบหาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุในการขนส่ง⁶⁷ และการออกหมายเรียกพยานต้องออกตามรูปแบบที่กำหนดไว้ในระเบียบนี้และส่งให้แก่ตัวบุคคลโดยตรงเป็นราย ๆ ไป หรือหากไม่สามารถนำส่งให้แก่ตัวบุคคลได้โดยตรง ต้องนำส่งเป็นจดหมาย โดยให้ส่งไปตามที่อยู่ปัจจุบันเท่าที่ทราบ ในกรณีที่พยานอยู่ห่างจากที่นัดหมายไม่เกิน 500 กิโลเมตร พยานควรได้รับหมายเรียกก่อนวันนัดหมายอย่างน้อย 10 วัน และในกรณีที่พยานอยู่ห่างจากที่นัดหมายเกินกว่า 500 กิโลเมตร พยานควรได้รับหมายเรียกก่อนถึงวันนัดหมายไม่น้อยกว่า 30 วัน⁶⁸ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการส่งหมายเรียกโดยจดหมายลงทะเบียนให้ถือว่า พยานได้รับหมายเรียกแล้วเมื่อพ้น 5 วัน นับจากวันที่ส่งในจดหมายลงทะเบียนนั้น⁶⁹

ภายหลังที่ได้มีการไต่สวนสาธารณะแล้วเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบต้องทำรายงานต่อคณะกรรมการเกี่ยวกับรายละเอียดในข้อเท็จจริงและการรวบรวมพยานหลักฐานที่สำคัญในการไต่สวนสาธารณะ⁷⁰ เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณารายงาน เพื่อทำบทสรุปถึงสาเหตุและปัจจัยของอุบัติเหตุในขนส่งที่เกิดขึ้น โดยระบุข้อบกพร่องในความปลอดภัยใด ๆ และให้คำแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งต่อไป⁷¹

⁶¹ Section 21 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁶² Section 15(2) Transportation Safety Board Regulations.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Section 16 Transportation Safety Board Regulations.

⁶⁵ Section 18(1) Transportation Safety Board Regulations.

⁶⁶ Section 18(2) Transportation Safety Board Regulations.

⁶⁷ Section 15(1) Transportation Safety Board Regulations.

⁶⁸ Section 20(3) Transportation Safety Board Regulations.

⁶⁹ Section 20(4) Transportation Safety Board Regulations.

⁷⁰ Section 21(1) Transportation Safety Board Regulations.

⁷¹ Section 21(2) Transportation Safety Board Regulations.

4. การบริหารจัดการ (Dispositions)

คณะกรรมการหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายภายใต้เงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด⁷² มีอำนาจดำเนินการดังนี้

4.1 การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง

เมื่อหน่วยงานหรือกรม (Department) ได้รับแจ้งเรื่องอุบัติเหตุในการขนส่งที่คณะกรรมการมีอำนาจสืบสวนสอบสวน หน่วยงานหรือกรมต้องแจ้งให้คณะกรรมการทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งอย่างรวดเร็วและต้องให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการเกี่ยวกับแผนการสืบสวนสอบสวนและมาตรการแก้ไขใด ๆ ที่หน่วยงานหรือกรมวางแผนจะดำเนินการและประธานคณะกรรมการอาจมอบหมายให้เจ้าหน้าที่สืบสวนเข้าร่วมสังเกตการณ์ในการสืบสวนและการแก้ไขที่ดำเนินการโดยหน่วยงานหรือกรม นั้น ทั้งนี้คณะกรรมการอาจพิจารณาและแสดงความคิดเห็นในรายงานฉบับร่างชั่วคราวและฉบับสมบูรณ์ที่หน่วยงานหรือกรมจัดทำขึ้นได้⁷³

ในขณะเดียวกัน เมื่อคณะกรรมการได้รับแจ้งเรื่องอุบัติเหตุในการขนส่ง ต้องแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับอุบัติเหตุในการขนส่งแก่รัฐมนตรีในฝ่ายบริหารที่มีส่วนได้เสียโดยตรงในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและต้องให้คำแนะนำแก่รัฐมนตรีเกี่ยวกับการดำเนินการสืบสวนที่จะมีขึ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการอาจให้ผู้สังเกตการณ์ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งขึ้น, ผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งที่ประเทศแคนาดาเป็นภาคีหรือผู้สังเกตการณ์ที่ได้รับเชิญจากคณะกรรมการเพราะเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงในเรื่องของการสืบสวนและจะช่วยให้เป้าหมายของคณะกรรมการบรรลุผล เข้าร่วมสังเกตการณ์ภายใต้เงื่อนไขที่เจ้าหน้าที่สืบสวนกำหนดในบริเวณที่เกิดเหตุ, ร่วมตรวจสอบความเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมประกอบ, ตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมในการขนส่งในระหว่างเกิดเหตุ ณ ที่เกิดเหตุ, วิธีการและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องในการขนส่งและบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและเข้าร่วมการทดลองในห้องทดลองหรือเข้าร่วมในการวิเคราะห์⁷⁴ แต่ห้ามมิให้ผู้สังเกตการณ์นำข้อมูลใด ๆ ที่ได้มาในระหว่างการสืบสวนสอบสวนไปเผยแพร่หรือใช้ประโยชน์อื่นใดหรืออนุญาตให้บุคคลอื่นทำการเผยแพร่หรือให้นำไปใช้ประโยชน์ใด ๆ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ⁷⁵ ถ้าผู้สังเกตการณ์ฝ่าฝืนเงื่อนไขหรือขัดขวางการสืบสวนสอบสวนคณะกรรมการมีอำนาจถอดถอนผู้สังเกตการณ์ออกจากการสืบสวนสอบสวนได้ทันที⁷⁶

4.2 การเผยแพร่รายงานต่อสาธารณะชน⁷⁷

เมื่อเสร็จสิ้นการสืบสวน คณะกรรมการต้องเผยแพร่ผลการสืบสวนสอบสวน ข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยและข้อเสนอแนะตามที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งต่อสาธารณะชน

⁷² Section 27 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁷³ Section 22 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁷⁴ Section 11(1) Transportation Safety Board Regulations.

⁷⁵ Section 11(2) Transportation Safety Board Regulations.

⁷⁶ Section 23 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁷⁷ Section 24 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

กรณีข้อคิดเห็น

ก่อนเผยแพร่รายงานต่อสาธารณะชน คณะกรรมการต้องจัดส่งสำเนารายงานผลการสืบสวนสอบสวน ฉบับร่างเกี่ยวกับข้อค้นพบและข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยให้แก่รัฐมนตรีและบุคคลที่มีส่วนได้เสียโดยตรง ทราบ เพื่อให้มีโอกาสอันสมควรที่จะแสดงความเห็น (Representations) เกี่ยวกับร่างรายงานผลการสืบสวนไปยังคณะกรรมการ เพื่อให้คณะกรรมการพิจารณาข้อคิดเห็นก่อนที่จะจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์และแจ้งให้ผู้แสดงข้อคิดเห็นดังกล่าวทราบเป็นลายลักษณ์อักษรว่าคณะกรรมการได้มีการจัดการข้อคิดเห็นของบุคคลนั้นอย่างไร

ทั้งนี้ ข้อคิดเห็นมีสิทธิพิเศษได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย การนำไปใช้หรือเผยแพร่ต้องได้รับการอนุญาตหรือได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้แสดงความเห็น เว้นแต่คณะกรรมการเป็นผู้นำข้อคิดเห็นไปใช้ในกรณีจำเป็นเพื่อประโยชน์ในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งหรือเป็นการแจ้งข้อคิดเห็นตามคำร้องขอของผู้ชั้นสูตยศเพื่อวัตถุประสงค์ในการสืบสวนสอบสวนและห้ามมิให้ผู้ใดนำข้อคิดเห็นไปใช้ในกระบวนการทางกฎหมาย การลงโทษทางวินัยหรืออื่น ๆ

กรณีข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

ในระหว่างการสืบสวนสอบสวน หากมีเหตุจำเป็นคณะกรรมการต้องแจ้งข้อสรุปและข้อเสนอแนะเป็นลายลักษณ์อักษรแก่รัฐมนตรีหรือบุคคลที่มีส่วนได้เสีย และเมื่อเสร็จสิ้นการสืบสวนสอบสวนคณะกรรมการต้องแจ้งข้อสรุป สาเหตุและปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่ง ข้อบกพร่องด้านความปลอดภัย และข้อเสนอแนะที่เป็นผลจากการสืบสวนเป็นลายลักษณ์อักษรต่อรัฐมนตรีหรือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงโดยเร็ว

เมื่อรัฐมนตรีได้รับแจ้งจากคณะกรรมการแล้ว ต้องให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการเป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับผลการสืบสวนสอบสวนและข้อเสนอแนะดังกล่าวหรือให้เหตุผลหากไม่ดำเนินการใด ๆ ภายในเก้าสิบวัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้ง หากคณะกรรมการเห็นว่ารัฐมนตรีไม่สามารถตอบกลับได้ภายในเก้าสิบวัน อาจขยายระยะเวลาได้ตามที่เห็นสมควร

4.3 รายงานฉบับกลาง (Interim Report)

คณะกรรมการต้องจัดทำรายงานฉบับกลางเกี่ยวกับความคืบหน้าและผลการสืบสวนสอบสวนให้รัฐมนตรีของหน่วยงานที่มีส่วนได้เสียโดยตรงทราบ และห้ามมิให้บุคคลอื่นนอกจากรัฐมนตรีที่ได้รับรายงานใช้รายงานนั้นเพื่อวัตถุประสงค์อื่นที่ไม่จำเป็นอย่างยิ่งต่อการตรวจสอบรายงาน⁷⁸

4.4 การพิจารณาใหม่

คณะกรรมการอาจพิจารณาทบทวนข้อค้นพบหรือผลการสืบสวนสอบสวนและข้อเสนอแนะใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการสืบสวนสอบสวนได้หากมีความเห็นหรือข้อเท็จจริงใหม่ ๆ ปรากฏขึ้น ไม่ว่าจะมีการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะหรือไม่ก็ตาม⁷⁹

⁷⁸ Section 25 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁷⁹ Section 26 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

5. สิทธิพิเศษ (Privilege)

5.1 การบันทึกข้อมูลการเดินทาง (On-board Recording)

การบันทึกข้อมูลการเดินทาง เป็นการบันทึกข้อมูลการสื่อสารด้วยเสียงที่เกิดขึ้นจากหรือได้รับหรือในห้องควบคุมเรือ ห้องควบคุมของเครื่องบิน ห้องของห้วงรถจักรหรือห้องควบคุมหรือสถานีสูบจ่ายทางท่อและการบันทึกวิดีโอกิจกรรมของบุคคลที่ปฏิบัติการเกี่ยวกับเครื่องบิน เรือ ห้วงรถจักรหรือท่อส่งน้ำมันที่สร้างขึ้นโดยใช้อุปกรณ์บันทึกข้อมูลที่ไม่ได้มีการควบคุมโดยบุคคล รวมถึงหลักฐานการบันทึกหรือสรุปลงสาระสำคัญของการบันทึกดังกล่าว⁸⁰

การบันทึกข้อมูลการเดินทาง มีสิทธิพิเศษได้รับการคุ้มครองห้ามมิให้บุคคลใดนำไปเผยแพร่หรือใช้เป็นพยานหลักฐานในการดำเนินคดีทางกฎหมาย แต่หากอยู่ระหว่างการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง บันทึกข้อมูลการเดินทางอาจถูกส่งมอบให้แก่เจ้าหน้าที่สืบสวนเพื่อวัตถุประสงค์ในการสืบสวนสอบสวนได้ และคณะกรรมการอาจนำบันทึกดังกล่าวมาใช้ตามที่เห็นว่าจำเป็นและสมควรเพื่อประโยชน์ในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้คณะกรรมการอาจมอบบันทึกข้อมูลการเดินทางให้แก่เจ้าหน้าที่รักษาความสงบ เจ้าหน้าที่ชั้นสูต พลิกศพหรือเจ้าหน้าที่สืบสวนอื่นๆ ได้ หากมีการร้องขอเพื่อวัตถุประสงค์ในการสืบสวนและเป็นกรณีที่อยู่ในความสนใจของประชาชนเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกซึ่งมีความสำคัญมากกว่าสิทธิพิเศษในการให้ความคุ้มครองการบันทึกข้อมูลการเดินทางนั้น⁸¹

อย่างไรก็ตาม ห้ามใช้บันทึกข้อมูลการเดินทางเพื่อดำเนินการทางวินัย หรือดำเนินคดีตามกฎหมายเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ต่อพนักงานหรือลูกจ้าง เช่น ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ ผู้ควบคุมการจราจรทางทะเล ผู้ควบคุมการจราจรทางรถไฟ ลูกเรือของเรือ ผู้ให้บริการรถรับส่งในสนามบิน ผู้เชี่ยวชาญด้านสถานีบริการเที่ยวบิน บุคคลที่ส่งข้อความเกี่ยวกับการควบคุมการจราจรทางอากาศ ทางรถไฟหรือทางทะเลและบุคคลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานทางท่อไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม⁸²

5.2 การบันทึกข้อมูลการสื่อสาร (Communication Record)

การบันทึกข้อมูลการสื่อสาร หมายถึง การบันทึกหรือหลักฐานการบันทึกหรือสรุปลงสาระสำคัญของการบันทึกข้อมูลสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรทางอากาศ ทางรถไฟและทางทะเล หรือการบันทึกข้อมูลที่เกิดขึ้นระหว่างบุคคลที่ปฏิบัติงานทางอากาศ ทางรถไฟ ทางทะเลและทางท่อ เช่น ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ ลูกเรือ ผู้ให้บริการในสนามบิน พนักงานดูแลสัญญาณ พนักงานซ่อมบำรุง เจ้าหน้าที่ยามชายฝั่งหรือสำนักงานการทำเรือ เป็นต้น รวมถึงการสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันภัยอันตรายทางทะเลและความปลอดภัยทางทะเลด้วย และการบันทึกข้อมูลการสื่อสารจะไม่ใช้เพื่อการดำเนินการทางวินัยและการดำเนินคดีทางกฎหมายกับบุคคลที่เกี่ยวข้องในการสื่อสารนั้น⁸³

⁸⁰ Section 28(1) Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁸¹ Section 28(2) - (6) Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁸² Section 28(7) Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁸³ Section 29 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

5.3 คำแถลง (Statement)

คำแถลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรหรือบันทึกเกี่ยวกับการขนส่งที่ผู้แถลงได้เสนอต่อคณะกรรมการหรือเจ้าหน้าที่สืบสวน รวมถึงสำเนาคำแถลงและสรุปสาระสำคัญของคำแถลง มีสิทธิพิเศษได้รับการคุ้มครองห้ามมิให้บุคคลใดนำไปเผยแพร่หรือใช้เป็นพยานหลักฐานในการดำเนินคดีทางกฎหมายหรืออื่น ๆ เว้นแต่เป็นการฟ้องร้องฐานการเบิกความเท็จหรือให้หลักฐานเท็จ แต่หากอยู่ระหว่างการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง คณะกรรมการอาจนำคำแถลงดังกล่าวมาใช้ได้ตามที่เห็นว่าจำเป็นและสมควรเพื่อประโยชน์ในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้คณะกรรมการอาจมอบคำแถลงให้แก่เจ้าหน้าที่รักษาความสงบ เจ้าหน้าที่ชั้นสูงตรพลีกศพหรือเจ้าหน้าที่สืบสวนอื่น ๆ ได้ หากมีการร้องขอเพื่อวัตถุประสงค์ในการสืบสวนและเป็นกรณีที่อยู่ในความสนใจของประชาชนเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกซึ่งมีความสำคัญมากกว่าสิทธิพิเศษในการให้ความคุ้มครองการคำแถลงนั้น⁸⁴

5.4 รายงานอุบัติเหตุในการขนส่ง (Reporting of Transportation Occurrences)

คณะกรรมการกำหนดระเบียบในการรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการขนส่งโดยหน้าที่หรือโดยสมัครใจ และอาจใช้รายงานดังกล่าวในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในการให้ความคุ้มครองข้อมูลส่วนตัวของบุคคล (Rules for Protection of Identity) ที่รายงานเหตุการณ์นั้น ๆ และรายงานดังกล่าวจะไม่ถูกนำไปใช้เพื่อดำเนินคดีทางกฎหมาย หรือดำเนินการทางวินัยหรือกรณีอื่น ๆ แก่บุคคลผู้รายงาน⁸⁵

6. หลักฐานของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Evidence of Investigators)

เจ้าหน้าที่สืบสวนไม่มีอำนาจหรือไม่สามารถเป็นพยานในการดำเนินคดีใด ๆ เว้นแต่ มีคำสั่งเป็นกรณีพิเศษก่อนดำเนินการตามกฎหมาย และความเห็นของเจ้าหน้าที่สืบสวนไม่สามารถยอมรับเป็นพยานหลักฐานในกระบวนการทางกฎหมาย ทางวินัยหรืออื่น ๆ ได้⁸⁶

7. กฎระเบียบ (Regulations)

คณะกรรมการ ภายใต้อำนาจของผู้สำเร็จราชการแทนอาจกำหนดกฎระเบียบ เช่น ลักษณะการใช้สิทธิหรือการใช้อำนาจและหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ, การเก็บรักษาบันทึก เอกสารและหลักฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง, กำหนดหลักเกณฑ์ในการดูแลสถานที่สืบสวน, กำหนดสิทธิหรือสิทธิพิเศษของบุคคลที่เข้าร่วมการสืบสวนอย่างผู้สังเกตการณ์หรือในสถานะผู้สังเกตการณ์, กำหนดค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่จะต้องจ่ายให้กับพยานที่มีส่วนร่วมในการไต่สวนสาธารณะ (A Public Inquiry), กำหนดขั้นตอนและหลักเกณฑ์ที่จะต้องปฏิบัติตามในการไต่สวนสาธารณะ, กำหนดรูปแบบของใบสำคัญแสดงสิทธิและหลักเกณฑ์โดยทั่วไปสำหรับการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ระเบียบของคณะกรรมการต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษาของแคนาดาอย่างน้อยเก้าสิบวันก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ และให้ผู้มีส่วนได้เสียมีโอกาสแสดงความคิดเห็นต่อคณะกรรมการภายในระยะเวลาดังกล่าว⁸⁷

⁸⁴ Section 30 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁸⁵ Section 31 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁸⁶ Section 32-33 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

⁸⁷ Section 34 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

8. การกระทำผิดกฎหมาย (Offences)

ผู้ใดเข้าไปในพื้นที่สอบสวนโดยไม่ได้รับอนุญาต, ปฏิเสธหรือไม่ให้ข้อมูลแก่ผู้สืบสวนหรือไม่ส่งผลการตรวจร่างกายตามที่ได้รับการร้องขอ, ต่อต้านหรือขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่สืบสวนโดยไม่มีเหตุอันชอบด้วยกฎหมาย, เจตนาให้ข้อมูลที่เป็นเท็จหรือทำให้เกิดการเข้าใจผิดในการไต่สวนสาธารณะหรือจัดทำรายงานอันเป็นเท็จ มีความผิดตามกฎหมายต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและอาจถูกลงโทษทางวินัยได้ ทั้งนี้ หากเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือระเบียบที่เกี่ยวข้องแต่ไม่มีบทกำหนดโทษไว้เป็นการเฉพาะบุคคลที่ฝ่าฝืนยังคงมีความผิดอาจถูกลงโทษทางวินัยได้⁸⁸

บทสรุป

ประเทศแคนาดาได้มีการบัญญัติกฎหมายเรื่องการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งและจัดตั้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งขึ้นเป็นการเฉพาะ ทั้งในการขนส่งทางอากาศ ทางทะเล ทางรถไฟและทางท่อ เนื่องจากประเทศแคนาดาตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในการขนส่งไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การจัดตั้งหน่วยงานอิสระที่มีหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนสืบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งขึ้นเป็นการเฉพาะ ให้ผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นผู้สืบสวนสอบสวนข้อเท็จจริงอันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุข้อบกพร่องเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งตลอดจนเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคือความปลอดภัยในการขนส่งจึงเป็นวิธีการหนึ่งที่ทำให้การขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ในขณะที่ประเทศไทยไม่ได้จัดตั้งหน่วยงานอิสระที่มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งเป็นการเฉพาะ เมื่อเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งรูปแบบใดการกำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุอยู่ภายใต้อำนาจของหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการขนส่งรูปแบบนั้นๆ มีลักษณะเป็นทั้งผู้บริหารการประกอบกิจการและผู้สืบสวนสอบสวนเอง ไม่มีการแบ่งแยกและถ่วงดุลอำนาจซึ่งกันและกัน ไม่มีกฎหมายที่ใช้บังคับกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งเป็นการเฉพาะ การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งไม่ได้ช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งเท่าที่ควร ประเทศไทยจึงควรปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่ง ให้มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุในการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อให้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้รับการสืบสวนสอบสวนอย่างถูกต้อง เหมาะสมและรวดเร็ว จากหน่วยงานที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาข้อบกพร่องเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งทำให้การประกอบกิจการขนส่งของประเทศไทยเจริญก้าวหน้ามากขึ้น

⁸⁸ Section 35 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, 1989

รายการอ้างอิง

บทความวารสาร

สมชายพิพธวัฒน์. “การสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยาน.” *วารสารกฎหมายนิติศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย* (กันยายน 2559): 41.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

“TCU: สถิติอุบัติเหตุเครื่องบินโดยในไทยตั้งแต่ปี 2474 รวม 127 ครั้งครั้งเสียชีวิต 1,270 คน.” ประชาไทย. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560. <https://prachatai.com/journal/2016/08/67574>.

“มาเหล็กรถทัวร์ตาย4เจ็บ26.” ไทยรัฐ. สืบค้นเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560. <https://www.thairath.co.th/content/600741>.

ธาราบัวคำศรี. “เมื่อเรือขนส่งถ่านหินล่มในทะเล เราก็จะล่มจมไปด้วย.” Greenpeace Thailand. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560. <http://www.greenpeace.org/seasia/th/news/blog1/blog/52979/>.

ศิริพรวันพันธ์. “การสอบสวนอุบัติเหตุ(Accident Investigation).” Thailand industry. สืบค้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560. http://www.thailandindustry.com/indust_newweb/news_preview.php?cid=15912.

สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. “อุบัติเหตุ.” พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. สืบค้นเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2561. <http://www.royin.go.th/dictionary/index.ph>.

กลุ่มท้องถิ่นและภูมิภาคศึกษา สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. “ความเป็นมาหรือหลักการเหตุผล.” สืบค้นเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2561. <http://www.sri.cmu.ac.th/~transportation/site.php?go=history>.

Journal Articles

Jack Miles. “Accident or Occurrence.” *SOUTH TEXAS LAW* 1. (1955) : 396.

Electronic Media

European Transport Safety Council. “TRANSPORT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION IN THE EUROPEAN UNION”. Accessed December 10, 2017. <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Transport-accident-and-incident-investigation-in-the-EU.pdf>.

Transportation Safety Board of Canada. “About the TSB”. Accessed December 10, 2017. <http://www.tsb.gc.ca/eng/qui-about/index.asp>.

Transportation Safety Board of Canada. “Mandate”. Accessed December 10, 2017. <http://www.tsb.gc.ca/eng/qui-about/mission-mandate.asp>.