



คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับพนักงานกั้นถนน



ฝ่ายการเดินรถ
การรถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่ให้บริการขนส่งระบบรางที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า โดยมุ่งเน้นด้านความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ซึ่งฝ่ายการเดินรถถือเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญ เพราะเป็นผู้ควบคุม ดูแลระบบการเดินรถทั่วประเทศ

ดังนั้น พนักงานที่ทำหน้าที่ในด้านนี้ จึงจำเป็นต้องมีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานและนับว่าเป็นเรื่องดีที่ฝ่ายการเดินรถได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง พนักงานกั้นถนน ที่จะได้ใช้เป็นเครื่องมือในการศึกษา ทบทวน เพื่อให้เกิดความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงาน หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติงานต่อไป

นายยุทธนา ทัพเจริญ
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



สารผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



ท่านผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (นายยุทธนา ทัพเจริญ) มีนโยบายที่จะให้การเดินขบวนรถ มีความรวดเร็วและปลอดภัย เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการ ตามวิสัยทัศน์ (Vision) ที่กำหนดไว้ ฝ่ายการเดินรถเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านการให้บริการผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า มีภารกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดเดินขบวนรถ จึงจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเล่มนี้ขึ้นมาเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงาน ใช้เป็นแนวทางในการทำงานและศึกษาทบทวน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและ ภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กร



นายรินทร์ จันทรเดชา
ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.ณ/พด.๔/ ๕๕

เรื่อง ประกาศใช้คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ สำหรับพนักงานกันถนน

ด้วยฝ่ายการเดินรถได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง พนักงานกันถนน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวมีแนวทางและวิธีปฏิบัติงานที่ชัดเจนเป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงสะดวกต่อการศึกษาทบทวน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานด้านการเดินรถและภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฉะนั้น จึงให้ใช้คู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับพนักงานกันถนน ตั้งแต่วันที่ ๑ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๕ เป็นต้นไป ให้ผู้มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคู่มือนี้ศึกษาให้มีความเข้าใจและปฏิบัติงานให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัดต่อไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๐ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๕

(นายณรินทร์ จันทรเดชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.๓/ผด.๔/๐๖

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับพนักงานกันถนน

ด้วยปัจจุบันข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของพนักงานกันถนนที่สั่งการให้ถือปฏิบัติมีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งไม่สะดวกสำหรับใช้ในการศึกษาทบทวนและถือปฏิบัติให้เป็นไปตามขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง

ดังนั้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่งดังกล่าวมีแนวทางและวิธีปฏิบัติที่ถูกต้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน เห็นควรจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับพนักงานกันถนน จึงแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯ ประกอบด้วยผู้ดำรงตำแหน่งต่างๆ ดังนี้.-

- | | |
|--|-----------------------------------|
| ๑. ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการและพัฒนากขนส่ง | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. หัวหน้ากองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ | คณะกรรมการ |
| ๓. หัวหน้างานเหตุอันตรายและสถิติ | คณะกรรมการ |
| ๔. หัวหน้างานระเบียบการเดินรถ | คณะกรรมการ |
| ๕. นายมาโนชญ์ ลาภมิ่ง พนักงานการเดินรถ ๗
งานเหตุอันตรายและสถิติ
กองเดินรถ
ศูนย์วิชาการและพัฒนากขนส่ง | คณะกรรมการ |
| ๖. นายบุญเลิศ จันประทุน
พนักงานสัญญาณ หอสัญญาณจิตรลดา
งานเดินรถแขวงกรุงเทพ กองจัดการเดินรถเขต ๑
ศูนย์กรุงเทพ ปริมาณพลและภาคตะวันออก | คณะกรรมการ |
| ๗. หัวหน้างานวางแผนด้านโครงการและเดินรถ | คณะกรรมการ
และเลขานุการ |
| ๘. นายยงยุทธ ครองยุติ พนักงานการเดินรถ ๕
งานวางแผนด้านโครงการและเดินรถ
กองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ
ศูนย์วิชาการและพัฒนากขนส่ง | คณะกรรมการ
และผู้ช่วยเลขานุการ |

ให้คณะทำงานฯ มีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับพนักงานกันถนน
๒. ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยให้พนักงานฝ่ายการเดินรถทุกหน่วยงานให้ความร่วมมือในการดำเนินงานของคณะทำงานฯ รวมทั้งการให้ข้อมูล เอกสาร เมื่อมีการร้องขอ
๓. รายงานผลการดำเนินงานให้ฝ่ายการเดินรถทราบเป็นระยะๆ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๐ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๕



(นายณรินทร์ จันทรเดชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

คำนำ

ด้วยปัจจุบันมีข้อบังคับ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่ได้สั่งการให้ถือปฏิบัติ อยู่เป็นจำนวนมาก มีทั้งที่ได้ยกเลิกไปแล้วและยังคงให้ถือปฏิบัติอยู่ ทำให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติงานและ ไม่สะดวกในการศึกษาทบทวน

ดังนั้น ฝ่ายการเดินรถจึงมีนโยบายจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถนี้ เพื่อให้ ผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถในตำแหน่ง **พนักงานก้นถนน** ได้มีแนวทางและวิธีการปฏิบัติงานที่ชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงสะดวกต่อการศึกษาทบทวน อันจะส่งผลให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ด้านการเดินรถและภาพลักษณ์ที่ดีต่อการรถไฟฯ ต่อไป

คณะทำงานจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือการปฏิบัติงานเล่มนี้จะเป็น ประโยชน์แก่พนักงานก้นถนนและพนักงานในตำแหน่งอื่นที่มีความสนใจที่จะใช้เป็นเครื่องมือและหรือประยุกต์ ในการปฏิบัติงานต่อไป หากมีข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น หรือพบข้อผิดพลาด อันเป็นประโยชน์แก่การปรับปรุง คู่มือการปฏิบัติงานเล่มนี้ โปรดติดต่อได้ที่กองพัฒนาและวางแผนการเดินรถ ศูนย์วิชาการและพัฒนากขนส่ง ฝ่ายการเดินรถ จักเป็นพระคุณยิ่ง

คณะทำงานจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถ
สำหรับพนักงานก้นถนน
ฝ่ายการเดินรถ

สารบัญ

	หน้าที่
ภาค ๑ เรื่องทั่วไป	
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒	๑
ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.๒๕๔๙ (ขตร.๒๕๔๙)	
มารยาทพนักงาน	๔
ถนนผ่านเสมอระดับทาง	๕
สัญญาณมือ	๗
เครื่องหมายประจำขบวนรถ	๑๑
ภาค ๒ เหตุอันตราย	
ความหมาย	๑๓
หน้าที่ของพนักงานเกี่ยวกับเหตุอันตราย	๑๔
สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย	๑๖
ภาค ๓ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน	
๑. การปฏิบัติงานโดยทั่วไป	๑๗
๒. การปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนน	๒๑
๓. การปฏิบัติในการทำสับเปลี่ยนลากจูงรถผ่านถนนเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนน	๒๓
๔. การปฏิบัติกรณีเครื่องกั้นถนนชำรุดหรือขัดข้อง	๒๔
๕. การปฏิบัติกรณียานพาหนะชนเครื่องกั้นถนนชำรุดเสียหาย	๒๕
๖. การปฏิบัติกรณีใช้สวิตช์ฉุกเฉิน	๒๗
ภาคผนวก	
พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔	
ส่วนที่ ๕ ว่าด้วยความปราศภัยแก่ประชาชน	๒๘
ประมวลกฎหมายอาญา	
หมวด ๔ ความรับผิดชอบในทางอาญา	๒๙
หมวด ๕ การพยายามกระทำความผิด	๓๒
หมวด ๖ ตัวการและผู้สนับสนุน	๓๓
หมวด ๙ อายุความ	๓๔
พระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช ๒๔๗๗	๓๖
พระราชบัญญัติความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.๒๕๓๙	๓๙
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๒ หนี้ ลักษณะ ๕ ละเมิด	
หมวด ๑ ความรับผิดชอบเพื่อละเมิด	๔๒
หมวด ๒ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด	๔๔
หมวด ๓ นิรโทษกรรม	๔๖

สารบัญ

	หน้าที่
คำสั่งทั่วไปการรถไฟฟ้า ที่ ก.๑๐/๓๓๙ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๓๑	๔๗
เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนน ผ่านเสมอระดับทางรถไฟ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ตร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๒๘	๕๒
เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมถนนผ่านเสมอระดับทาง	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๔๘๘ ลงวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๔๗	๕๖
เรื่อง ให้กำชับผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถให้ปฏิบัติตามระเบียบ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ตร.๒/๑๕๙ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๒	๕๘
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ตร.๒/๑๖๐ ลงวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๕๔	๖๒
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๓๐๓/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๔	๖๘
เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ผ่านเสมอระดับทางรถไฟ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๑๗๖ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๓	๗๑
เรื่อง การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุอันตรายเกี่ยวกับยานพาหนะเกี่ยวข้องกับขบวนรถหรือ เครื่องกั้นถนนหรือทำให้ทรัพย์สินของการรถไฟฟ้าเสียหาย	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๔๔๐ ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๓	๗๔
เรื่อง ให้กวดขันคนกั้นถนน เกี่ยวกับการจดจำหมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ชนเครื่องกั้นถนน	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ตร.๒/๑๕๒ ลงวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๑	๗๕
เรื่อง การจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถปิด-เปิดแผงเซ็น เมื่อเครื่องกั้นถนน ชนิดคานอัตโนมัติขัดข้อง ตามบันทึกประชุม โอ.ซี.ซี. ครั้งที่ ๔/๒๕๕๑ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๑	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ ผค.๖๐๒/๒๕๕๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑	๗๘
เรื่อง การใช้เครื่องปิดกั้นถนนผ่านเสมอระดับทางในเขตกรุงเทพมหานคร	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๓๒๒/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๕๕	๘๑
เรื่อง กวดขันวิธีปฏิบัติในกรณีการเคลื่อนย้ายศพที่ถูกขบวนรถไฟทับ หรือ พบศพอยู่บนทางรถไฟ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๑๘๖/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๒	๘๓
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๔๑๙ ลงวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๕๔	๘๖
เรื่อง เกี่ยวกับการปฏิบัติก่อนที่จะทำการเคลื่อนย้ายศพ ตามบันทึก รวก.๑ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๔ ท้ายบันทึก ผวก. ลงวันที่ ๓๐ สิงหาคม ๒๕๕๔	

สารบัญ

	หน้าที่
คำสั่งทั่วไปฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ตร.๒/๒๕๔๘ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๔๖	๘๗
เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๐๘๗ ลงวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๐	๘๙
เรื่อง กำหนดให้ใช้ป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวยกเลิกสัญญาณไฟในการทำสับเปลี่ยน ลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๐๔๙ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕	๙๐
เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายในการทำสับเปลี่ยน ลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ตร.๒/๐๔๙ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕	๙๒
เรื่อง ให้ใช้สมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๐๑๗ ลงวันที่ ๐๗ มกราคม ๒๕๓๑	๙๕
เรื่อง กำหนดระดับโทษความผิดของคนกั้นถนนฯ ฐานไม่จดจำหมายเลขทะเบียน ยานพาหนะที่ชนเครื่องกั้นถนนไว้ตามระเบียบ	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๑/นท.๑/๓๘๓๓/๒๕๒๓ ลงวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๒๓	๙๖
เรื่อง กำหนดแนวทางการลงโทษคนปิดเปิดเครื่องกั้นถนนที่ปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง ไม่ปิดหรือปิดเครื่องกั้นถนนให้ขบวนรถผ่านล่าช้า	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๑/นท.๑/๓๘๑๕/๒๕๔๑ ลงวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๔๑	๙๗
เรื่อง ให้ละเว้นการประพาดปฏิบัติที่เป็นปฏิบัติต่อตำแหน่งหน้าที่	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๑/นท.๑/๗๗๓/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๐	๙๘
เรื่อง การสมยอมควงเวรกันให้ถือว่าผู้ที่ไม่ได้มาเข้าเวรมีความผิดฐานขาดงาน	
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ ผ.๕/๒๕๔๑ ลงวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๔๑	๙๙
เรื่อง แนวทางการดำเนินการปัญหาพนักงานเมาหรือเสพสุราเมรัย	
ประเภทของเครื่องกั้นถนน	
ประเภท ก : มีพนักงานควบคุม	
- ก.๐ : เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้าควบคุมการทำงานระยะไกล พร้อมระบบโทรศัพท์ศูนย์จรปิด	๑๐๑
- ก.๑ : เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้า	๑๐๒
- ก.๒ : เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยมือหมุน	๑๐๓
- ก.๓ : เครื่องกั้นถนนชนิดยกตรงทำงานด้วยมือหมุน	๑๐๔
- ก.๔ : เครื่องกั้นถนนชนิดแผงเซ็น	๑๐๕

สารบัญ

	หน้าที่
ประเภท ข : ไม่มีพนักงานควบคุม	
- ข.๑ : เครื่องกันถนนชนิดคานอัตโนมัติ	๑๐๖
- ข.๒ : เครื่องกันถนนชนิดสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	๑๐๗
ประเภท ค. : ป้ายจราจรไม่มีระบบป้องกัน	
- ค. : ป้ายจราจรไม่มีเครื่องกันถนน	๑๐๘
แบบเครื่องกันถนนผ่านเสมอระดับทาง (ตาม ขตร.๒๕๕๙ ข้อ ๒๕๙)	
- แบบคานปิดเต็มถนน	๑๐๙
- แบบคานปิดเต็มถนนพร้อมสัญญาณไฟวาบ	๑๑๐
- แบบคานปิดครึ่งถนนพร้อมสัญญาณไฟวาบ	๑๑๑
- แบบคานปิดครึ่งถนน	๑๑๒
- แบบสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ	๑๑๓
- แบบคานอัตโนมัติ	๑๑๔
- แบบยกตรง	๑๑๕
- แบบยกตรงพร้อมสัญญาณไฟวาบ	๑๑๖
- แบบแผงเซ็น	๑๑๗
กรณีศึกษา	
- ขบวน ๘๓ เขียวชนรถยนต์บริเวณทางผ่านถนนเสมอระดับทาง ที่ กม.๙๙/๑ ด้านใต้สถานีราชบุรี	๑๑๘
- ขบวน ๙ เขียวชนรถยนต์บริเวณทางผ่านถนนเสมอระดับทาง ที่ กม.๔๗๓/๑๕-๑๖ ระหว่างสถานีตรอน-วังกะพี้	๑๒๖
- รถยนต์ชนเครื่องกันถนนเสมอระดับทาง ที่ กม.๔๙/๑๐-๑๑ ระหว่างสถานีนครปฐม-โพรงมะเดื่อ	๑๒๙

ภาค ๑

เรื่องทั่วไป

ถนนผ่านเสมอระดับทาง หรือที่ประชาชนทั่วไปมักเรียกขานก็คือ ทางข้ามรถไฟ ซึ่งมีอยู่หลายแห่งตามเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ และเป็นสถานที่ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อยครั้ง ดังนั้น ผู้ปฏิบัติงานในตำแหน่ง พนักงานกั้นถนน ซึ่งต้องอยู่ปฏิบัติงานที่ซุ้มกั้นถนนฯ จึงควรอย่างยิ่งที่จะต้องรอบรู้กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบคำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงาน เนื้อหาในภาคนี้จะกล่าวถึงกฎหมาย ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ (ขตร. ๒๕๔๙) ที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒

มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ยอดรถ

- (๑) บนทางเท้า
- (๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- (๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- (๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- (๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
- (๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
- (๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- (๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (๑๒) ในที่คับขัน
- (๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- (๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

มาตรา ๖๒ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- (๑) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- (๒) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(๓) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไปผู้ขับจะต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านได้ ผู้ขับจึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๖๓ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้

เครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ



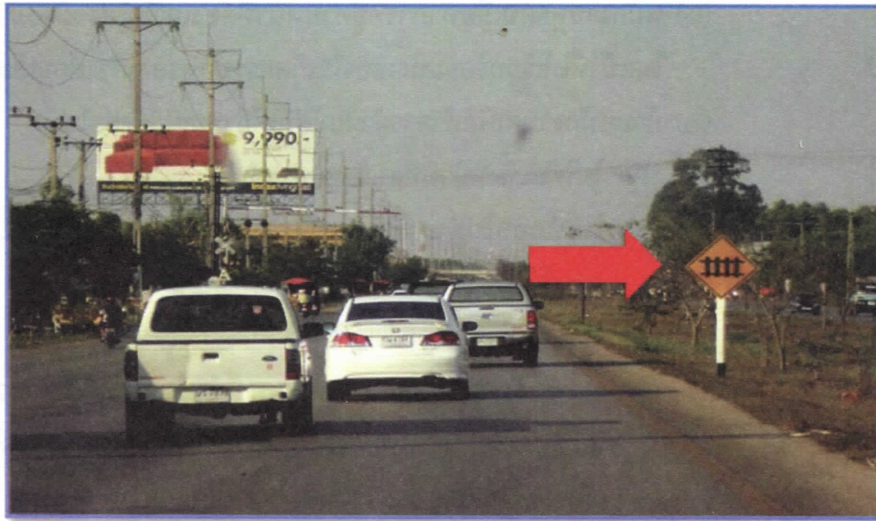
ป้ายหยุด



เครื่องหมายจราจรประเภทเตือน



ทางข้ามทางรถไฟมีเครื่องกั้นทาง



ทางข้ามรถไฟไม่มีเครื่องกั้นทาง



(สำหรับกฎหมายอื่นๆ ที่ควรทราบได้กล่าวไว้ในส่วนภาคผนวก)

นอกเหนือจากกฎหมายที่พนักงานกันถนนจำเป็นจะต้องทราบแล้ว สิ่งที่จะขาดไม่ได้ก็คือ ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ ตลอดจนคำสั่งต่างๆ ที่การรถไฟฟ้า และฝ่ายการเดินรถ ได้ออกไว้ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติ ในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ (ขตร. ๒๕๔๙) ในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ (ขตร. ๒๕๔๙)

มารยาทพนักงาน

ข้อ ๑๘๐

มารยาททั่วไป

- (๑) พนักงานทุกคนเมื่อทำการอยู่ตามหน้าที่ต้องเอาใจใส่ระมัดระวังกิจการงาน ในหน้าที่ให้เรียบร้อยเสมออย่าให้เกิดการบกพร่องหรือเสื่อมเสียขึ้นได้
- (๒) ห้ามพนักงานคนใดทำการฝ่าฝืนข้อที่ได้กำหนดไว้ดังต่อไปนี้.-
 - ก. ไม่ให้ละทิ้งหน้าที่ที่ตนรักษาประจำอยู่
 - ข. ไม่ให้ออกไปพ้นเขตซึ่งตนมีหน้าที่รักษาการ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บังคับบัญชาชั้นเหนือขึ้นไปเสียก่อน
 - ค. ไม่ให้มาทำงานช้ากว่าเวลาที่กำหนดไว้
 - ง. ไม่ให้กลับจากที่ทำการก่อนเวลาที่กำหนดหรือเมื่อถึงเวลาที่กำหนดแล้วแต่หน้าที่นั้นจำเป็นต้องมีผู้มารับช่วงและผู้นั้นยังไม่ได้มารับมอบก็ให้ทำงานต่อไปจนกว่าจะได้มอบงานให้แก่ผู้รับช่วง
 - จ. ไม่ให้เข้าประจำการตามหน้าที่ขณะมีเมามา หรือไม่ได้พักผ่อนเป็นเวลาอันสมควรแก่อิริยาบถ เช่น เที่ยงเตร็ดเตร่ขึ้น หรือประการหนึ่งประการใด ซึ่งเป็นเหตุที่จะปฏิบัติการในหน้าที่ของตนให้เรียบร้อยไม่ได้
 - ฉ. ไม่ให้จัดผู้อื่นมาทำงานแทนตน โดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้บังคับบัญชา
- (๓) พนักงานทุกคนต้องสุภาพเรียบร้อยต่อผู้บังคับบัญชาและประชาชนและในขณะที่ทำการตามหน้าที่ห้ามมิให้ใช้วาจาหรือถ้อยคำหยาบคายอันไม่เป็นที่ไพเราะน่าฟัง
- (๔) พนักงานทุกคนต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาเหนือตน อันชอบด้วยกฎหมายและข้อบังคับระเบียบการและต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบในเหตุการณ์ที่ผิดไปจากข้อบังคับระเบียบการหรือในเรื่องอุบัติเหตุต่างๆ โดยความสัตย์จริงทุกประการ
- (๕) ห้ามมิให้พนักงานกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุหรืออาจเป็นเหตุให้เกิดการเสียหายหรือเสียเวลาแก่ขบวนรถหรือการเดินรถ เว้นแต่จะมีเหตุผลอันสมควรอย่างยิ่ง
- (๖) ห้ามมิให้พนักงานกระทำความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นเหตุหรืออาจเป็นเหตุให้เกิดการเสื่อมเสียหรือเป็นอันตรายต่อสินค้าสัมภาระใดๆ ฯลฯ หรือทรัพย์สินของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

(๗) ห้ามไม่ให้พนักงานกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เป็นเหตุให้เกิดภัยพิบัติ หรือ เป็นที่หวาดเสียว หรือเป็นอันตรายต่อชีวิตมนุษย์เป็นอันขาด

ข้อ ๑๘๑

ห้ามเสฟสุราเมรัยและ
ของมีนเมา

ห้ามไม่ให้พนักงานประจำขบวนรถหรือพนักงานประจำสถานีเสฟสุราเมรัยและ
ของมีนเมาในระหว่างเวลาซึ่งอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด หรือจะเสฟนอกเวลา
ทำงาน แต่มามีนเมาในระหว่างทำการตามหน้าที่ก็ได้เช่นเดียวกัน

ข้อ ๑๘๒

ห้ามจำหน่ายของมีน
เมาให้พนักงาน
ระหว่างเวลาซึ่งอยู่ใน
หน้าที่

ห้ามพนักงานและผู้รับเหมาขายอาหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยขายหรือให้
สุราเมรัยหรือของมีนเมาชนิดใดๆ แก่พนักงานที่ประจำขบวนรถหรือประจำ
สถานีภายในเขตรถไฟในระหว่างเวลาซึ่งพนักงานเหล่านั้นอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด

ข้อ ๑๘๓

การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สิน
ตกอยู่

เมื่อพนักงานคนใดเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอยู่ในเขตสถานที่ของการรถไฟแห่ง
ประเทศไทยหรือในรถใดๆ จะต้องนำไปมอบให้แก่นายสถานี ซึ่งอยู่ใกล้ที่สุดโดย
มีหลักฐานทันที แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ

นายสถานีที่ได้รับมอบทรัพย์สินไว้ก็ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ
เช่นเดียวกัน

ข้อ ๑๘๔

ผู้ที่ละเมิดต่อข้อ
บังคับอาจได้รับโทษ

พนักงานผู้ใดละเมิดต่อข้อบังคับที่ได้กำหนดไว้ อาจต้องได้รับโทษฐานผิดวินัย

ข้อ ๑๘๕

เมื่อพ้นจากหน้าที่
ต้องส่งคืนสิ่งของ

เมื่อพนักงานได้พ้นจากหน้าที่ซึ่งตนกระทำอยู่ ถ้ามีสิ่งของต่างๆ ซึ่งเป็นสมบัติของ
การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ในความรับผิดชอบของตน จะต้องมอบหรือส่งคืน
สิ่งของเหล่านั้นทั้งสิ้นให้แก่ผู้ที่ได้รับมอบหรือต่อผู้บังคับบัญชาตามแต่จะได้อำนาจไว้

ถนนผ่านเสมอระดับทาง

ข้อ ๒๕๔

ชนิดของเครื่องกั้น
ถนนผ่านเสมอ
ระดับทาง

เครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทางนั้น มีดังนี้.-

(๑) เครื่องกั้นถนนชนิดมีพนักงานกั้นถนน เครื่องกั้นถนนชนิดนี้ เมื่ออยู่ในท่าห้าม
การจราจรทางถนนที่คานหรือแผงที่มองเห็นได้จากถนนทั้ง ๒ ด้าน ทาสีแดงและสีขาว
สลับกัน (หรือสีอื่นที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด) ในเวลากลางคืนมีไฟสีแดงติดอยู่
เครื่องกั้นถนนชนิดนี้อาจจะมีหรือไม่มีสัญญาณไฟวาบสีแดงทางด้านถนน และ
สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ ๑๓ (๑) ณ

(๒) เครื่องกันถนนชนิดไม่มีพนักงานกันถนน เครื่องกันถนนชนิดนี้ เมื่ออยู่ในท่าห้ามการจราจรทางถนนที่บนเสาทางด้านซ้ายของถนนทั้ง ๒ ด้าน มีสัญญาณไฟวาบสีแดงทั้งทางด้านหน้าและด้านหลังมีเสียงสัญญาณดังเป็นจังหวะด้านทางรถไฟมีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ ๑๓ (๑) ณ ทั้ง ๒ ด้าน ถ้าเป็นชนิดมีคันปิดครึ่งถนนอยู่ด้วยบนถนนที่มองเห็นได้จากถนนทั้ง ๒ ด้าน ทาสีแดงและสีขาวสลับกัน (หรือสีอื่นที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด) ในเวลากลางคืนมีโคมไฟสีแดงติดอยู่

ข้อ ๒๖๐

การปิดเครื่องกันถนนและการนำขบวนรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทาง

ถ้าที่แห่งใดมีพนักงานประจำอยู่กับเครื่องกันถนนผ่านเสมอระดับทาง เมื่อมีขบวนรถจะผ่าน พนักงานกันถนนต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณ “ห้าม” ขบวนรถที่จะเดินมานั้นเสียก่อน และจะแสดงสัญญาณ “อนุญาต” ได้ต่อเมื่อได้ตรวจดูแล้วว่าไม่มีสิ่งกีดขวางและได้ปิดเครื่องกันถนนเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่ถนนที่ติดตั้งสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ ๑๓ (๑) ณ เมื่อสัญญาณนั้นแสดงท่า “อนุญาต” แล้ว พนักงานกันถนนไม่ต้องแสดงสัญญาณ “อนุญาต”

ถ้าเครื่องกันถนนหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ ๑๓ (๑) ณ ขำรุด พนักงานกันถนนต้องรีบแจ้งให้นายสถานีทางสะดวกทราบทันที

ก่อนที่พนักงานขับรถจะนำขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทางซึ่งมีเครื่องกันถนนจะต้องได้รับสัญญาณ “อนุญาต” ก่อนทุกครั้งไป ถ้าไม่เห็นสัญญาณ “อนุญาต” ต้องหยุดขบวนรถโดยไม่ล้ำขอบถนน เมื่อดูแน่ชัดว่าไม่มีสิ่งใดกีดขวางทางแล้ว ก็ให้นำขบวนรถผ่านไปได้โดยระมัดระวัง

เมื่อพบว่าเครื่องกันถนนชนิดไม่มีพนักงานกันถนนขำรุดหรือขัดข้องให้พนักงานรักษารถประจำขบวนรถ หรือพนักงานขับรถประจำรถจักรตัวเปล่า แจ้งเหตุการณ์ต่อนายสถานีทางสะดวกแรกถึงเพื่อรายงานให้ผู้เกี่ยวข้องจัดการแก้ไขต่อไปและบันทึกเหตุการณ์ลงในรายงานประจำวันแล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบทุกครั้ง

ข้อ ๒๖๑

วิธีปฏิบัติเมื่อเครื่องกันถนนหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางขำรุด

เมื่อเครื่องกันถนนและหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ ๑๓ (๑) ณ ขำรุด นายสถานีทางสะดวกต้องดำเนินการดังนี้ คือ

(๑) ประกาศดใช้เครื่องกันถนนและหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางนั้น และเมื่อเครื่องกันถนนและหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางคืนดีแล้วต้องประกาศให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ

(๒) ถ้าเป็นเครื่องกันถนนชนิดมีพนักงานกันถนน ให้ใช้เครื่องกันถนนแบบแผงเข็นแทน

(๓) ถ้าเป็นเครื่องกันถนนชนิดไม่มีพนักงานกันถนนให้แจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสารหรือเจ้าหน้าที่บำรุงทางที่ใกล้ที่สุดนำเครื่องกันถนนแบบแผงเข็นไปให้ใช้แทนและต้องจัดพนักงานกันถนนไปทำการปิดกันถนนโดยเร็วที่สุด

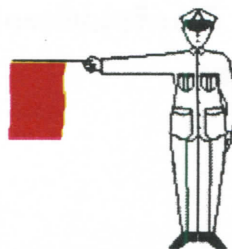
ข้อ ๒๖๒ พนักงานกั้นถนนต้องมีธงเขียวธงแดงและโคมสัญญาณและต้องรักษาไว้ให้ใช้การ
พนักงานกั้นถนน
ต้องมีธงและโคม
สัญญาณ

ข้อ ๒๖๓ พนักงานกั้นถนนต้องตรวจตราดังต่อไปนี้.-
ความรับผิดชอบ
ของพนักงานกั้น
ถนน
(๑) ต้องคอยแฉะและค้ำธงซึ่งอยู่ระหว่างรางกับสิ่งซึ่งกันครีบล้อ อย่าให้มีสิ่ง
ใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้งไป
(๒) ต้องสังเกตขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีป้ายกลมสีแดงหรือโคมไฟท้ายขบวน
รถครบถ้วนหรือไม่ ถ้าปรากฏว่าขบวนรถใดไม่มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถแล้วจะต้อง
เตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นขวางถนนอีก เพราะอาจจะมีรถพุ่งหลุดออกจากขบวน
รถนั้น และไหลตามหลังมา
(๓) เมื่อผู้ควบคุมรถบำรุงทางร้องขอให้ทำการปิดกั้นถนนเพื่อนำรถบำรุง
ทางผ่านถนนผ่านเสมอระดับทาง พนักงานกั้นถนนต้องปฏิบัติตาม

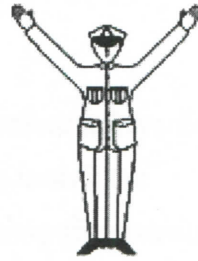
สัญญาณมือ

ข้อ ๒ การแสดงสัญญาณ
มือและขนาดของ
ธง
(๑) สัญญาณมือ เวลากลางวันให้แสดงด้วยธง (หรือในกรณีฉุกเฉิน เมื่อไม่มีธงให้
แสดงด้วยแขน) เวลากลางคืนให้แสดงด้วยโคมไฟ
(๒) ขนาดของธง ต้องไม่เล็กกว่า ๔๐x ๖๐ เซนติเมตร กับต้องมีสีสดและสะอาด
(๓) โคมไฟ ต้องจุดให้สว่างและกระจกต้องสะอาด

ข้อ ๓ สัญญาณห้าม
สัญญาณห้าม
(๑) เวลากลางวัน
ก.ถือธงแดงเหยียดตรงออกไปอยู่หนึ่งให้ได้ฉากกับทางตั้งในรูป หรือชูขึ้นเพื่อให้
ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้โดยแน่ชัด



ข. เมื่อไม่มีธงแดง ให้เหยียดแขนทั้ง ๒ ชูเหนือศีรษะอยู่นิ่งดังในรูป หรือถ้ามีผ้าหรือธงสีอื่นๆ นอกจากสีเขียวก็ให้โบกไปมาโดยเร็วและถี่



(๒) เวลากลางคืน

ก. ชูโคมไฟแดงเพื่อให้ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้ชัด



ข. เมื่อไม่มีโคมไฟแดง ถ้ามีโคมไฟสีอื่นๆ นอกจากสีเขียว ก็ให้แกว่งไปมาโดยเร็วและถี่

(๓) เมื่อแสดงสัญญาณมือในท่า “ห้าม” แล้ว ก็มีให้แสดงสัญญาณเปลี่ยนเป็นอย่างอื่น จนกว่ารถจะได้หยุดนิ่ง

(๔) เมื่อเห็นสัญญาณ “ห้าม” (หรือสัญญาณใดๆ ซึ่งแสดงไม่ชัดเจน ชวนให้เป็นที่สงสัย) ต้องหยุดรถทันที

ข้อ ๔

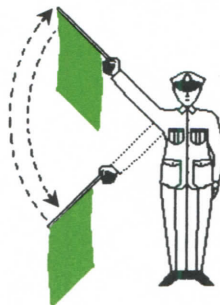
สัญญาณไปได้

โดยระมัดระวัง

สัญญาณ “ไปได้โดยระมัดระวัง”

(๑) เวลากลางวัน

ก. ถือธงเขียวเหยียดตรงออกไปให้ได้ฉากกับทางและโบกขึ้นลงดังในรูปซ้ำๆ เป็นจังหวะ

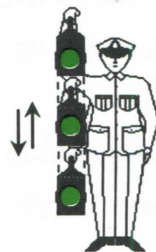


ข. เมื่อไม่มีธงเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปให้ได้ฉากกับทางและยกแขนขึ้นลง ดังในรูปซ้ายๆ เป็นจังหวะ



(๒) เวลากลางคืน

ถือโคมไฟเขียวยกขึ้นลง ดังในรูปซ้ายๆ เป็นจังหวะ



(๓) เมื่อเห็นสัญญาณ “ไปได้โดยระมัดระวัง” จะต้องลดความเร็วของรถทันที และต้องเตรียมพร้อมที่จะหยุดเมื่อจำเป็น

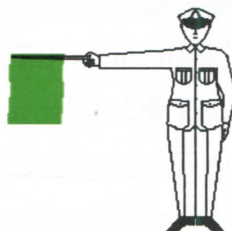
ข้อ ๕

สัญญาณอนุญาต

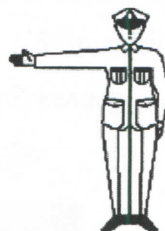
สัญญาณ “อนุญาต”

(๑) เวลากลางวัน

ก. ถือธงเขียวเหยียดตรงออกไปอยู่นิ่งให้ได้ฉากกับทาง



ข. เมื่อไม่มีธงเขียว ให้เหยียดแขนตรงออกไปอยู่นิ่งให้ได้ฉากกับทาง



(๒) เวลากลางคืน

ถือโคมไฟเขียวอยู่หนึ่ง



(๓) เมื่อเห็นสัญญาณ “อนุญาต” ก็ให้เคลื่อนรถต่อไปได้

ข้อ ๙

การแสดงสัญญาณ
ต้องชัดเจน

(๑) ในการแสดงสัญญาณ ผู้ให้สัญญาณต้องแสดงสัญญาณให้ผู้รับเห็นสัญญาณ
โดยชัดเจน และต้องระมัดระวังมิให้ผู้อื่นซึ่งไม่เกี่ยวข้องเกิดความเข้าใจผิดหลงรับ
สัญญาณนั้น

(๒) ถ้าผู้รับสัญญาณไม่สามารถจะเห็นสัญญาณ เนื่องจากเป็นทางโค้งหรือมีสิ่งกีดขวาง
ให้จัดพนักงานออกไปรับช่วงสัญญาณ ณ ที่ซึ่งผู้รับสัญญาณจะเห็นได้

ข้อ ๑๐

ห้ามแสดงธงเขียว
สีแดงประกบกัน

การแสดงสัญญาณด้วยธงเพื่อมิให้ผู้รับสัญญาณสงสัย ห้ามมิให้ใช้ธงเขียวกับธงแดง
ประกบกัน

สัญญาณประจำที่

ข้อ ๑๖

ลักษณะและวิธี
ปฏิบัติตามท่า
ของสัญญาณ
ทางสับเปลี่ยน
และสัญญาณ
ผ่านถนนเสมอ
ระดับทาง

(๒) สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง มีลักษณะเป็นกล่องสี่เหลี่ยมจัตุรัส
ตั้งอยู่บนเสา ด้านหน้าสีเหลืองกากบาทสีดำ มีโคมไฟ 5 ดวงเป็นรูปกากบาท

เมื่อสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางแสดงท่า “ระวัง” ตลอดเวลา โคมไฟ 5
ดวงเรียงเป็นรูปกากบาท ไม่มีไฟทั้ง 5 ดวง ขบวนรถต้องลดความเร็วลงและเดินผ่าน
สัญญาณประจำที่นี้ไปได้โดยระมัดระวัง และเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติตามสัญญาณมือ
ของพนักงานกั้นถนน ถ้าไม่มีสัญญาณมือต้องหยุดโดยไม่ล้ำขอบถนน การนำขบวน
รถเดินต่อไปต้องปฏิบัติตามข้อ 260

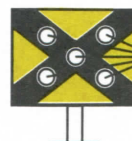
เมื่อสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางแสดงท่า “อนุญาต” ตลอดเวลา โคมไฟ 5
ดวง มีไฟวาบสีขาว 1-5 ดวง ขบวนรถเดินผ่านสัญญาณประจำที่นี้และถนนเสมอ
ระดับทางได้ตามปกติ

รูปและท่าที่แสดงของสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง

ระวัง



อนุญาต



ขาววาบ 1- 5 ดวง

เครื่องหมายประจำขบวนรถ

ข้อ ๓๗

เครื่องหมายประจำ
ขบวนรถ ในเวลา
กลางคืน

ในเวลากลางคืน ขบวนรถทุกขบวนต้องจุดโคมไฟไว้ที่หน้าและท้ายขบวนรถ ดังนี้-

(๑) ขบวนรถที่อยู่นอกเขตสถานี

ก. ต้องมีโคมไฟสีขาวสำหรับส่องทางที่หน้าขบวนรถ ๑ ดวง และมีโคมไฟสีแดง
ตั้งไว้ที่หน้าขบวนรถข้างละ ๑ ดวง

ข. รถคันสุดท้ายของขบวนรถต้องมีโคมไฟติดข้างขวา ๑ ดวง โคมไฟท้ายขบวน
นี้มีกระจก ๒ ด้าน ให้เห็นสีขาวด้านหน้าและสีแดงด้านหลัง และอาจจะมีโคมไฟสีแดง
๑ หรือ ๒ ดวง ติดไว้ข้างท้ายอีกด้วย เว้นแต่

๑) ขบวนรถซึ่งมีแต่รถจักรเท่านั้น หรือ

๒) ขบวนรถซึ่งมีรถจักรพ่วงท้ายขบวน หรือ

๓) ขบวนรถซึ่งมีรถโดยสารของรถไฟต่างประเทศพ่วงท้ายขบวน หรือ

๔) ขบวนรถซึ่งมีรถปั่นจั่นพ่วงท้ายขบวน หรือ

๕) ขบวนรถซึ่งมีรถสินค้าที่ไม่ใช่รถสัมภาระมีเครื่องห้ามล้อ (พห.) พ่วงท้ายขบวน

ในกรณีดังนี้ให้มีโคมไฟสีแดง ๑ ดวง ติดไว้ท้ายขบวนรถแทนข้างรถได้

ค. ตาม ข. ถ้าจำเป็นต้องพ่วงรถสินค้าเหมาะคันบรรทุกวัตถุระเบิด รถบรรทุก
น้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟ ก๊าซหรือรถบรรทุกวัตถุไวไฟอื่นๆ ทั้งเปล่าและบรรทุกไว้
ท้ายขบวน ให้ใช้ป้ายวงกลมสีแดงตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๓๘ ติดไว้ท้ายขบวนรถแทน
ข้างรถได้ แต่ต้องเป็นป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่เหลี่ยม

(๒) รถจักรที่ทำการสับเปลี่ยนรถต้องมีโคมไฟสีแดงที่หน้ารถ ๑ ดวง
และท้ายรถ ๑ ดวง และให้ใช้โคมไฟสีขาว (ถ้ามี) เพื่อประโยชน์ในการส่องให้เห็น
ทางด้วย

ข้อ ๓๘

เครื่องหมายประจำ
ขบวนรถ ในเวลา
กลางวัน

ในเวลากลางวัน รถทุกขบวนต้องมีป้ายกลมสีแดง ขนาดวัดเส้นผ่าศูนย์กลาง
๒๖ เซนติเมตร ขอบสีขาวกว้าง ๒.๕ เซนติเมตร ติดไว้ท้ายขบวนรถ



ในกรณีที่ไม่มีป้ายกลมสีแดง พนักงานรถพ่วงจะใช้ธงแดงแทนก็ได้



ข้อ ๓๙

ต อ ง สั ง เ ก ต

เครื่องหมายท้าย

ขบวนรถ

พนักงานรถไฟต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมีไว้เพื่อแสดงให้พนักงานตามทางสังเกตทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถมีครบถ้วน นายสถานี พนักงานสัญญาณ และพนักงานกั้นถนน ทุกคนมีหน้าที่โดยเฉพาะจะต้องตรวจดูว่ารถทุกขบวนที่ผ่านไปได้ต้องมีเครื่องหมายท้ายขบวน ถ้าไม่มีเครื่องหมายท้ายขบวนต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้า เพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลัง เพื่อสอบสวนด้วย

ในทางคู่มือขบวนรถสวนกัน ให้พนักงานรถไฟทุกคนตรวจดูว่ารถทุกขบวนที่สวนกันนั้น ต้องมีเครื่องหมายท้ายขบวน ถ้าไม่มีต้องหยุดขบวนรถและแจ้งเหตุ ณ สถานีทางสะดวกข้างหน้าโดยมีหลักฐาน เพื่อปฏิบัติการดังกล่าวในวรรคต้น



ภาค ๒

เหตุอันตราย

ความหมาย

บทบัญญัติเกี่ยวกับเหตุอันตรายในการรถไฟฟ้า มีข้อกำหนดหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้อง วิธีการปฏิบัติ และตัวอย่างกรณีที่ถือเป็นเหตุอันตราย ปรากฏใน ขตร.๒๕๔๙ หมวดที่ ๖ ข้อ ๓๐๓ - ๓๒๖ รวม ๒๔ ข้อ แต่ ขตร.๒๕๔๙ ข้อที่อ้างถึงทั้งหมดไม่มีข้อความใดให้ความหมายของคำว่า “เหตุอันตราย” ไว้แต่อย่างใด ความหมายของคำว่า “เหตุอันตราย” ไปปรากฏอยู่ในระเบียบการรถไฟฟ้า ฉบับที่ ๑.๑๒ ลงวันที่ ๗ ม.ค.๒๕๔๕ ดังนี้

“เหตุอันตราย” หมายถึง “อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์อันใดที่เกิดขึ้นเป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อการเดินรถ หรือบุคคล หรือทรัพย์สิน เช่นตัวอย่างที่กำหนดไว้ในข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๓๑๙ และให้หมายความรวมถึงเหตุการณ์อื่นที่เป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของบ้านเมืองด้วย”

หมายถึง ปทานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานให้ความหมาย “อุบัติเหตุ” ไว้ว่า “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น”

จากความหมายดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า เหตุอันตรายในการรถไฟฟ้า หมายถึง “เหตุการณ์ใดที่เป็นภัยหรืออาจเป็นภัยต่อการเดินรถ หรือบุคคล หรือทรัพย์สินของการรถไฟฟ้า หรือเป็นภัยต่อความสงบเรียบร้อย หรือความมั่นคงของประเทศ ตามตัวอย่างเหตุอันตรายตาม ขตร.๒๕๔๙ ข้อ ๓๑๙ ซึ่งระบุไว้ ดังนี้

๑.๑ อุบัติเหตุแก่บุคคล

- ก. อุบัติเหตุซึ่งมีบุคคลได้เสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัสในเขตรถไฟฟ้า
- ข. อุบัติเหตุซึ่งมีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

๑.๒ อุบัติเหตุต่อขบวนรถ

- ก. มีผู้พยายามทำให้ขบวนรถตกรางโดยนำสิ่งกีดขวางมาวางไว้บนทาง
- ข. รถจักร รถพ่วงชนหรือเบียดกันทำให้เกิดความเสียหายต่อขบวนรถ หรือทรัพย์สินอื่นๆ
- ค. รถจักร รถพ่วงตกราง
- ง. รถจักร รถพ่วง หลุดหรือไหลจากสถานีหรือตามทางในตอน
- จ. ขบวนรถซึ่งออกจากสถานีโดยไม่ได้รับอนุญาตตามระเบียบ
- ฉ. รถจักร รถพ่วงหรือรถซึ่งเดินบนถนนชนเครื่องกั้นถนนของการรถไฟฟ้า
- ช. รถจักร รถพ่วงโดนสิ่งกีดขวางหรือสัตว์มีชีวิตจนเป็นเหตุให้เครื่องประกอบรถ หรือทางเสียหาย

๑.๓ อุบัติเหตุต่อรถจักร รถพ่วง ทาง สถานี โทรเลข โทรศัพท์ และเครื่องสัญญาณประจำที่

- ก. ทางชำรุดซึ่งขบวนรถจะเดินผ่านไปได้ไม่ได้ เช่น น้ำท่วม ดินพัง สะพานชำรุด ฯลฯ
- ข. เครื่องและสายโทรเลข โทรศัพท์ เครื่องทางสะดวก เครื่องสัญญาณประจำที่ และเครื่องประจำรถใช้การไม่ได้
- ค. รถจักร รถพ่วงของขบวนรถชำรุดไม่สามารถจะเดินต่อไปได้

๑.๔ อุบัติเหตุอื่นๆ

- ก. ไฟไหม้ในเขตรถไฟซึ่งกระทำหรืออาจกระทำให้ทรัพย์สินข้างเคียงเสียหาย
- ข. ไฟไหม้รถ สะพาน หรือสถานที่ของการรถไฟฯ
- ค. การชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ การพยายามจะปล้นทรัพย์บนขบวนรถหรือสถานที่ของการรถไฟฯ
- ง. คนตายในขบวนรถ
- จ. พบศพในเขตของการรถไฟฯ
- ฉ. เหตุการณ์อื่นๆ

หน้าที่ของพนักงานเกี่ยวกับเหตุอันตราย

พนักงานทุกคนมีหน้าที่ต้องร่วมมือกันขจัดอุปสรรคหรือเหตุการณ์ร้ายอันจะพึงเกิดหรือได้เกิดขึ้นแก่กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามข้อบังคับ คกร. ฉบับที่ ๓.๕ ลงวันที่ ๑๘ ส.ค.๒๕๒๙ ข้อ ๒ (๑๑) นอกจากนั้นตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.๒๕๔๙ ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนในการรักษาความปลอดภัย ซึ่งมีหลักปฏิบัติอยู่ ๔ ประการ ตามข้อ ๓๐๓ และ ๓๑๗ ดังนี้

- ๑. ระมัดระวัง
- ๒. รายงาน
- ๓. ช่วยเหลือ
- ๔. ป้องกัน

หน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ของพนักงานที่ ขดร.๒๕๔๙ ข้อ ๑ (๒๙) ได้กำหนดความหมายของคำว่า “พนักงาน” ไว้แล้ว ซึ่งเมื่อแจกแจงให้ละเอียดจะปรากฏ ดังนี้

๒.๑ ระมัดระวัง

ใครมีหน้าที่ต้องระมัดระวัง ? ระมัดระวังอะไร ? และการระมัดระวังมีจุดมุ่งหมายอย่างไร ? ผู้มีหน้าที่ต้องระมัดระวังเหตุอันตรายก็คือ พนักงานทุกคนต้องระมัดระวังกิจการเดินรถให้เป็นไปด้วยความปลอดภัยแก่ประชาชน หัวข้อนี้เป็นหน้าที่พนักงานทุกคน มิใช่เฉพาะผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถเท่านั้น

๒.๒ รายงาน

รายงานอะไร ต่อใคร เมื่อใด รายงานเหตุการณ์ใดๆ ซึ่งผิดระเบียบหรืออาจจะเป็นอันตรายแก่กิจการเดินรถต่อผู้บังคับบัญชาทันที หัวข้อนี้คงเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนที่เข้าข่ายเป็นพนักงานตาม ขดร.๒๕๔๙ ข้อ ๑ (๒๙) เช่นเดียวกับข้อ ๒.๑

๒.๓ ช่วยเหลือ

ช่วยเหลือเมื่อใด เมื่อจำเป็นอย่างเต็มความสามารถในกรณีที่เกิดเหตุอันตรายหรืออุบัติเหตุใดๆ หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน

๒.๔ ป้องกัน

ป้องกันอะไร เมื่อใด เมื่อทราบหรือเห็น

ก. สัญญาณประจำที่ใดๆ ชำรุดใช้การไม่ได้

ข. ทางชำรุดหรือมีเหตุที่อาจทำให้ทางชำรุด

ค. มีสิ่งหนึ่งสิ่งใดบกพร่องในขบวนรถ

ง. มีเหตุการณ์ใดๆ ผิดปกติ ซึ่งเกรงว่าจะไม่เป็นการปลอดภัยต่อขบวนรถหรือประชาชน

จ. มีเหตุอันตรายประการใดๆ เกิดขึ้นแก่การเดินรถ พนักงานทุกคนที่รู้เห็นจะต้องป้องกันทันที เพื่อมิให้เกิดเหตุอันตรายเท่าที่สามารถจะทำได้ ทั้งนี้ถ้าจำเป็นต้องแจ้งเหตุให้นายสถานีทางสะดวกทราบโดยเร็วที่สุด หรือวิธีเร็วที่สุด ข้อความที่ต้องแจ้งมีดังต่อไปนี้

(๑) สถานที่เกิดเหตุใกล้กับเสาโทรเลขเท่าใด ระหว่างสถานีใด

(๒) วันและเวลาที่เกิดเหตุ

(๓) สาเหตุที่เกิดขึ้น

(๔) มีสิ่งใดเสียหายบ้าง

(๕) ต้องเสียเวลาการเดินรถประมาณเท่าใด

(๖) ต้องการความช่วยเหลืออย่างใดบ้าง

(๗) ต้องแจ้งจำนวนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ และแยกประเภทว่าเป็นผู้โดยสาร พนักงาน หรือ บุคคลภายนอก

(๘) ต้องแจ้งว่าบาดเจ็บนั้นสาหัสเพียงใด และต้องการความช่วยเหลือของนายแพทย์หรือไม่

(๙) ในกรณีที่รถดครงต้องแจ้งชนิดรถและจำนวนล้อรถที่ตกรางหรือชำรุดและต้องการความช่วยเหลือเกี่ยวกับรถปั่นจั่นและการขนถ่ายสินค้าหรือไม่

หัวข้อนี้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน และมีข้อนำสังเกตว่า ขตร.๒๕๔๙ ไม่ได้ระบุวิธีการป้องกันไว้จึงขึ้นอยู่กับวิจารณญาณของผู้พบเห็นว่าจะใช้วิธีการใดที่จะเหมาะสมที่สุด

แม้ข้อบังคับข้างต้นจะมีลักษณะเป็นการบังคับให้พนักงานทุกคนต้องปฏิบัติ แต่การปฏิบัติโดยพนักงานซึ่งไม่มีหน้าที่ในเรื่องนั้นโดยตรง หากการปฏิบัตินั้นเข้าหลักเกณฑ์ตามคำสั่งทั่วไปที่ ก.๒๖/๔๘๘ ลงวันที่ ๒๖ ม.ค. ๒๕๒๗ ผู้ปฏิบัติจะได้รับการชมเชยหรือขอบใจจากการรถไฟฯ หรือฝ่ายเจ้าสังกัดสุดแต่กรณี ซึ่งถือได้ว่าเป็นความชอบในการปฏิบัติงานด้วย ยกเว้นผู้มีหน้าที่ปฏิบัติโดยตรงคงไม่มีสิทธิได้รับการพิจารณา

สาเหตุสำคัญของเหตุอันตราย

สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดเหตุอันตราย จากผลการตรวจสอบถามเรื่องราวของเหตุอันตราย และจากการรวบรวมข้อมูลสถิติ ได้ระบุสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายไว้ ดังนี้

๑. ข้อบกพร่องเกิดจากคน เช่น ความประมาท สะเพร่า ละทิ้งหน้าที่ ความไม่เอาใจใส่ต่อหน้าที่ ไร้ประสิทธิภาพ ละเมิดข้อบังคับ มีทัศนคติที่ไม่ดี อ่อนเพลียเพราะตรากตรำ และหย่อนสมรรถภาพทางร่างกาย

๒. การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่งที่กำหนด

๓. การบำรุงรักษารถจักร รถพ่วง อาณัติสัญญาณ และทางไม่ดี

๔. ความผิดของบุคคลภายนอก

๕. ภัยธรรมชาติ

๖. การก่อวินาศกรรม

สาเหตุของเหตุอันตรายต่างๆ ข้างต้น ถ้าจะกล่าวให้แคบลงไปอีก ก็คือ เกิดจากคนมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นเกิดจากเจ้าหน้าที่โดยตรง บุคคลภายนอก ส่วนสาเหตุอื่นๆ เช่น ภัยธรรมชาติ เป็นส่วนน้อย ในด้านผู้ปฏิบัติงานสามารถป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายขึ้นได้โดย

- กระทำตนให้เป็นผู้มีระเบียบวินัยอย่างเคร่งครัด ได้แก่ ไม่ละเมิดกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย
- มีความตั้งใจที่จะปฏิบัติงานให้เกิดผลดีที่สุด
- มีความรอบรู้งานเป็นอย่างดี
- ระวังรักษาสุขภาพอนามัยให้มีความสมบูรณ์และแข็งแรงเพื่อที่จะสามารถรองรับงานไม่ว่าจะมากน้อยเพียงใดได้
- ต้องถือว่าเหตุอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องที่ต้องได้รับการแก้ไขป้องกันโดยเร็ว ไม่ปล่อยทิ้งโดยถือว่าเป็นเรื่องไม่สำคัญ จนเหตุการณ์สะสมตัวเองจากเรื่องเล็กน้อยกลายเป็นเรื่องร้ายแรงจนเป็นเรื่องสายเกินแก้
- จะทำอะไรก็ให้ยึดหลักกันไว้ดีกว่าแก้ หรือ หลักปลอดภัยไว้ก่อน (Safety first) จะได้ไม่เกิดความเศร้าโศกเสียใจในภายหลัง
- ความบ้าบิ่น การลองดี การเสี่ยง หรือการกระทำใดๆ ในลักษณะที่ไม่แน่ใจในความถูกต้องให้งดเสีย

สำหรับพนักงานกั้นถนนที่ปฏิบัติฝ่าฝืนและหรือไม่เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.๒๕๔๙ ระเบียบและคำสั่งที่เกี่ยวข้อง **จะต้องรับผิดชอบในทางวินัยของการรถไฟฯ และในทางกฎหมายด้วย** ซึ่งมีความหนักเบาแตกต่างกันไปแล้วแต่กรณีและฐานความผิด **ดังปรากฏในกรณีศึกษาในส่วนของภาคผนวก**

ภาค ๓

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน

๑. การปฏิบัติงานโดยทั่วไป

๑. ก่อนเริ่มปฏิบัติงานให้ส่งมอบ-รับมอบหน้าที่ต่อกันในสมุดบันทึกการส่งมอบรับมอบหน้าที่โดยมีหลักฐานทุกครั้ง และให้เข้าเวรผลัดเปลี่ยนหน้าที่ตามเวลาที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด
๒. ตรวจสอบสมุดบันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถขอหรือให้ทางสะดวก และเวลารับแจ้งขบวนรถออกว่ามีขบวนรถใดอยู่ในตอนหรือออกจากสถานีต้นตอนมาแล้วหรือไม่
๓. ตรวจสอบเครื่องกั้นถนนและอุปกรณ์ต่างๆ ว่ามีความชำรุดหรือขัดข้องหรือไม่ หากชำรุดหรือขัดข้องให้รีบแจ้ง นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ (แล้วแต่กรณี) ทราบทันที และให้เตรียมใช้เครื่องกั้นถนนแบบแผงเซ็นแทน จนกว่าเครื่องกั้นถนนจะกลับมาใช้งานได้ตามปกติ
๔. ตรวจสอบร่องราง (รางกับสิ่งซึ่งกันครีบล้อ [บังใบล้อ]) ว่า มีสิ่งใดแทรกหรืออุดอยู่หรือไม่ และต้องคอยแฉะหรือคู้ร่องรางอยู่เสมอ
๕. ห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในชุมเครื่องกั้นถนนและห้ามมิให้ผู้อื่นเข้ามาทำการแทนโดยพลการอย่างเด็ดขาด
๖. เมื่อได้รับแจ้งการขอหรือให้ทางขบวนรถ หรือได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอน ให้บันทึกเวลาตามที่ นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ (แล้วแต่กรณี) แจ้งให้ทราบลงไว้ในสมุดบันทึกตามข้อ ๒.
ครั้งที่ ๑ : นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ จะแจ้งเมื่อมีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว
ครั้งที่ ๒ : นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ จะแจ้งเมื่อขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว
๗. ห้ามปิดเครื่องกั้นถนนก่อนขบวนรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางนานเกินความจำเป็นหรือปิดในระยะกระชั้นชิดจนเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องลดความเร็ว และให้ปิดเครื่องกั้นถนนให้สัมพันธ์กับความเร็วของขบวนรถตามที่กำหนดให้ ดังนี้

ประเภทขบวนรถ	เมื่อขบวนรถเข้ามาใกล้ทางผ่าน โดยประมาณ		ความเร็วของ ขบวนรถ ในขณะนั้น (โดยประมาณ)
	ระยะเริ่มปิด เครื่องกั้น	ระยะปิดเครื่องกั้น เรียบร้อยแล้ว	
๑) ขบวนรถในทางตอน จำกัดความเร็ว ขบวนรถ ที่เดินเบาเข้าหยุดหรือ เริ่มเคลื่อนออก	๖๐๐ เมตร (๑๐ เส้าโทรเลข)	๔๐๐ เมตร (๗ เส้าโทรเลข)	ความเร็วไม่เกิน ๓๐ กม.ต่อ ชม.

ประเภทขบวนรถ	เมื่อขบวนรถเข้ามาใกล้ทางผ่าน โดยประมาณ		ความเร็วของ ขบวนรถ ในขณะนั้น (โดยประมาณ)
	ระยะเริ่มปิด เครื่องกั้น	ระยะปิดเครื่องกั้น เรียบร้อยแล้ว	
๒) ขบวนรถสินค้า	๘๐๐ เมตร (๑๓ เส้าโทรเลข)	๖๐๐ เมตร (๑๐ เส้าโทรเลข)	ความเร็วเกิน กว่า ๓๐ กม. ต่อ ชม. แต่ไม่ เกินกว่า ๕๐ กม. ต่อ ชม.
๓) ขบวนรถรวม	๙๐๐ เมตร (๑๕ + เส้าโทรเลข)	๗๐๐ เมตร (๑๑ เส้าโทรเลข)	ความเร็วเกิน กว่า ๕๐ กม. ต่อ ชม. แต่ไม่ เกินกว่า ๕๕ กม. ต่อ ชม.
๔) ขบวนรถโดยสาร หรือ ขบวนรถดีเซลรางเปล่า หรือขบวนรถสินค้า/ ขบวนรถงานที่ใช้รถพ่วง มีเครื่องหมายดาวเหลือง ภายในวงกลมพื้น สีดำ (ซึ่ง นสน. จะทราบจาก ปตร. และแจ้งให้คนกั้น ถนนทราบ)	๑,๒๐๐ เมตร (๑๙ เส้าโทรเลข)	๑,๐๐๐ เมตร (๑๖ เส้าโทรเลข)	เฉพาะที่ใช้ ความเร็วเกิน กว่า ๕๕ กม. ต่อชม.

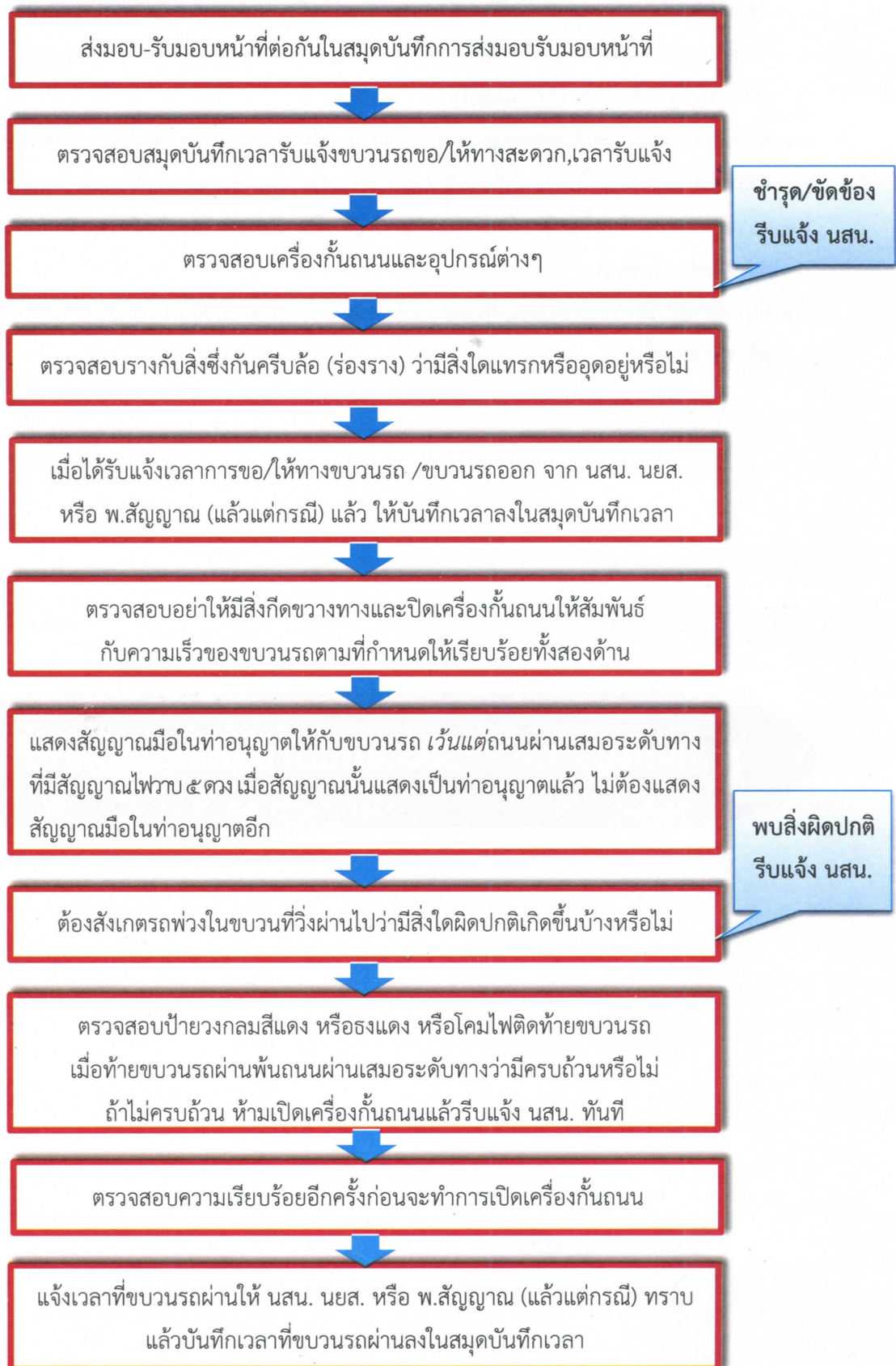
(ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ดร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๒๘)

๘. ตรวจสอบอย่าให้มีสิ่งกีดขวางทางและต้องปิดเครื่องกั้นถนนให้เรียบร้อยแล้วทั้งสองด้าน และเฉพาะการปิด-เปิดเครื่องกั้นถนนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พนักงานกั้นถนนมีกำหนดเวลาในการปิดเครื่องกั้นถนนได้ไม่เกิน ๖๐ วินาที นับแต่เวลาที่ปิดเครื่องกั้นถนนลง และเมื่อนำเครื่องกั้นถนนลงปิดกั้นถนนเพื่อให้ขบวนรถผ่านแล้ว ขณะที่ขบวนรถกำลังวิ่งผ่านให้เตรียมความพร้อมที่จะนำเครื่องกั้นถนนขึ้นได้ทันที (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ ผค.๖๐๒/๒๕๔๑ ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๑)
๙. ต้องแสดงสัญญาณมือในทำอนุญาตให้กับขบวนรถ เว้นแต่ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง (สัญญาณไฟราว ๕ ดวง) เมื่อสัญญาณนั้นแสดงเป็นทำอนุญาตแล้ว ไม่ต้องแสดงสัญญาณมือในทำอนุญาตอีก แต่ต้องมีสัญญาณมือติดตัวไว้ขณะออกไปควบคุมตรวจตราความเร็วของเครื่องกั้นถนนและขบวนรถด้วย

๑๐. ต้องสังเกตรถพ่วงในขบวนที่วิ่งผ่านไปว่ามีสิ่งใดผิดปกติเกิดขึ้นบ้าง เช่น มีควันไฟ หรือ เปลวไฟ ซึ่งแสดงว่ามีรถเพลารถร้อนหรือห้ามล้อจบบาย หรือมีอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดของรถผิดปกติหรือหลุดห้อยลากไปกับทางหรือไม่ หากตรวจพบให้รีบแจ้ง นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ (แล้วแต่กรณี) ทราบทันที แล้วบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไว้ในสมุดบันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถ ชื่อผู้รับแจ้ง และลงนามกำกับไว้และรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว
๑๑. ตรวจสอบป้ายวงกลมสีแดงขอบขาว หรือธงแดง หรือโคมไฟติดท้ายขบวนรถ เมื่อท้ายขบวนรถผ่านพ้นถนนผ่านเสมอระดับทาง ว่ามีครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ใน ขตร.๒๕๔๙ ข้อ ๓๗ และข้อ ๓๘ หรือไม่
๑๒. ตรวจสอบความเรียบร้อยอีกครั้งก่อนจะทำการเปิดเครื่องกั้นถนน และบันทึกเวลาที่ขบวนรถผ่านลงในสมุดบันทึกตามข้อ.๒
๑๓. ก่อนเลิกปฏิบัติงานให้ส่งมอบ-รับมอบหน้าที่ต่อกันในสมุดบันทึกการส่งมอบรับมอบหน้าที่โดยมีหลักฐานทุกครั้ง

ห้ามเสพสุราเมรัยหรือของมึนเมาในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่

แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงานโดยทั่วไป



๒. การปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ

๑. เมื่อพนักงานกั้นถนนได้รับแจ้งจาก นสน. ให้รับแจ้ง สดร. หรือ สดข. ซึ่งควบคุมทางผ่านและเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เมื่อได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนแล้ว ให้พยายามสังเกตดูขบวนรถและถ้าเป็นระยะเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางให้รับแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถไว้ก่อนและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนได้ทันทีตามความจำเป็น

๒. ในกรณีมีการเสด็จพระราชดำเนินโดยไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า เมื่อพนักงานกั้นถนนได้รับทราบว่าจะมีขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่อยู่ในความรับผิดชอบโดยกะทันหัน หรือโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จล่วงหน้า ให้ถือปฏิบัติดังนี้

๒.๑ ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว

ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ทราบ และถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่านให้รับแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถและปิดเครื่องกั้นถนนไว้ก่อน ถ้าเป็นเครื่องกั้นถนนที่มีสัญญาณไฟวาบ ๕ ดวง ต้องพยายามอย่าให้ไฟวาบแสดงสัญญาณ (ไม่กดเครื่องสัญญาณไฟวาบ หรือนำเครื่องกั้นลงจนถึงขั้นที่ไฟวาบทำงาน) ต่อเมื่อเห็นว่าขบวนรถสามารถหยุดได้ หรือขบวนรถได้หยุดเรียบร้อยแล้ว จึงเปิดเครื่องกั้นถนนโดยเร็ว แต่ถ้าเห็นว่า ขบวนรถยังอยู่ไกลขบวนรถยนต์พระที่นั่งสามารถผ่านไปก่อนได้ ก็ให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปก่อน แต่ต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถเพื่อหยุดขบวนรถไว้ให้ได้เมื่อจำเป็น โดยให้หารือและร่วมมือประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี)

๒.๒ ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยังไม่ออกจากสถานีต้นตอน

ให้รับแจ้ง นสน. ทราบ เพื่อพิจารณากักขบวนรถ หรือทำบันทึก หรือแจ้ง นสน. ข้างเคียงที่จะปล่อยขบวนรถเข้ามาในทางตอนนั้นพิจารณากักขบวนรถหรือทำบันทึกแจ้ง พxr. ทราบ โดยถือปฏิบัติอนุโลมตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๑

(ตามคำสั่งทั่วไป การรถไฟฯ ที่ ก.๑๐/๓๓๙ ลงวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๓๑)

ความปลอดภัยเป็นหัวใจของการเดินรถ

แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนิน โดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ

กรณีมีหมายกำหนดการล่วงหน้า

นสน. แจ้งให้ พ.กัณณน ทราบ

พ.กัณณน ต้องรีบแจ้งให้ สตร. หรือ สดช. ซึ่งควบคุมทางผ่านและเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เมื่อได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนแล้ว ให้พยายามสังเกตดูขบวนรถและถ้าเป็นระยะเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางให้รีบแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถไว้ก่อนและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกัณณนได้ทันทีตามความจำเป็น

กรณีไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า

เมื่อได้รับทราบว่าจะมีขบวนรถยนต์พระที่นั่งเสด็จฯ
พ.กัณณน ต้องรีบแจ้งให้ นสน. และ สตร. หรือ สดช. และตำรวจ (ถ้ามี) ทราบทันที

ขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว

ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ(ถ้ามี) ทราบ และถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่านให้รีบแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถและปิดเครื่องกัณณนไว้ก่อน ถ้าเป็นเครื่องกัณณนที่มีสัญญาณไฟวาบ ๕ ดวง ต้องพยายามอย่าให้ไฟวาบแสดงสัญญาณ (ไม่กดเครื่องสัญญาณไฟวาบหรือไม่นำเครื่องกัณณนลงจนถึงชั้นที่ไฟวาบทำงาน) ต่อเมื่อเห็นว่าขบวนรถสามารถหยุดได้ หรือขบวนรถได้หยุดเรียบร้อยแล้ว จึงเปิดเครื่องกัณณนโดยเร็ว แต่ถ้าเห็นว่า ขบวนรถยังอยู่ไกลขบวนรถยนต์พระที่นั่งสามารถผ่านไปก่อนได้ก็ให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปก่อน แต่ต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถเพื่อหยุดขบวนรถไว้ให้ได้เมื่อจำเป็น โดยให้หารือและร่วมมือประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี)

ขบวนรถยังไม่ออกจากสถานีต้นตอน

ให้รีบแจ้ง นสน. ทราบ เพื่อพิจารณากักขบวนรถหรือทำบันทึกหรือแจ้ง นสน.ข้างเคียงที่จะปล่อยขบวนรถเข้ามาในทางตอนนั้นพิจารณากักขบวนรถหรือทำบันทึกแจ้ง พชร. ทราบและเมื่อได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนแล้วให้พยายามสังเกตดูขบวนรถและถ้าเป็นระยะเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางให้รีบแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถไว้ก่อนและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกัณณนได้ทันทีตามความ จำเป็น

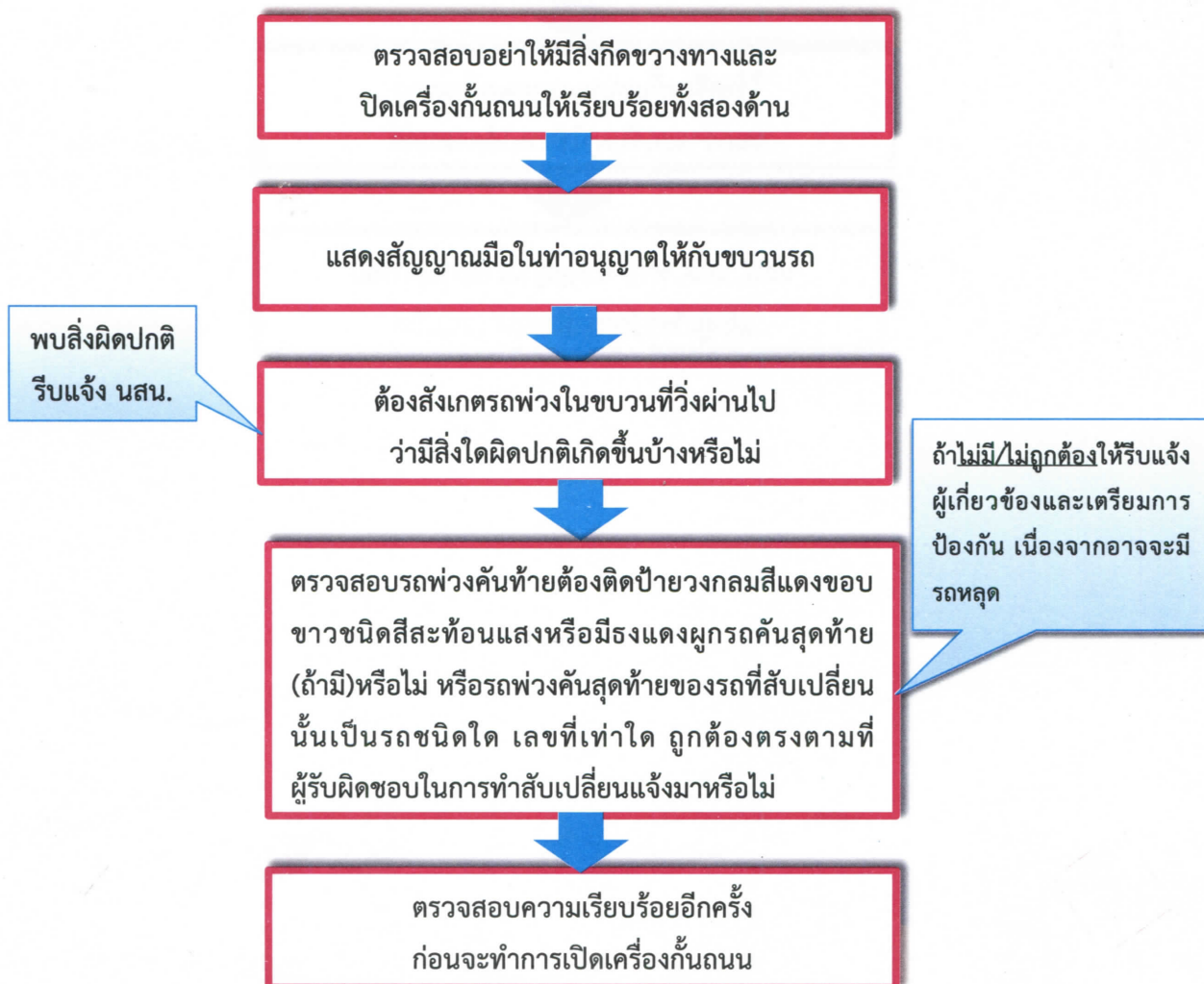
๓. การปฏิบัติในการทำสับเปลี่ยนลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี

พนักงานกั้นถนน ก่อนอนุญาตให้รถสับเปลี่ยนผ่านถนนผ่านเสมอระดับทาง ต้องปิดเครื่องกั้นถนนให้เรียบร้อยก่อนทุกครั้ง และจะเปิดเครื่องกั้นถนนได้ก็ต่อเมื่อ

๑. ตรวจสอบรถพ่วงให้แน่ชัดว่าไม่มีรถพ่วงหลุดไหลตามมา
๒. ตรวจสอบรถพ่วงคันท้ายต้องติดป้ายวงกลมสีแดงขอบขาวชนิดสี่เหลี่ยมสะท้อนแสงหรือมีธงแดงผูกตรคันสุดท้าย (ถ้ามี) หรือไม่ หรือต้องตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายของรถที่สับเปลี่ยนนั้นเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ถูกต้องตรงตามที่ได้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนแจ้งมาหรือไม่ หากไม่มีหรือไม่ถูกต้องตามที่ได้รับแจ้งมา ให้รีบแจ้งให้ผู้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนทราบเพื่อตรวจสอบ และจะต้องระมัดระวังและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนอีกครั้ง เพื่อป้องกันเหตุอันตรายจากรถพ่วงที่อาจหลุดไหลตามมา

(ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๐๔๙ ลงวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕)

แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงานในการทำสับเปลี่ยนลากจูงรถผ่าน ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี

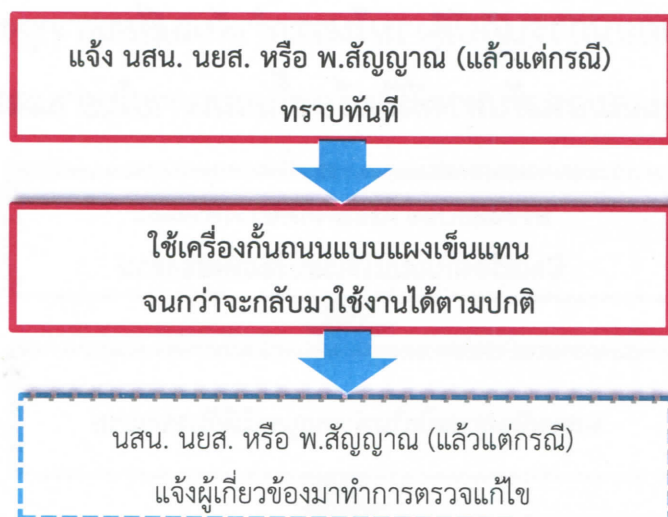


๔. การปฏิบัติกรณีเครื่องกั้นถนนชำรุดหรือขัดข้อง

หากเครื่องกั้นถนนชำรุดหรือขัดข้อง ให้รีบแจ้ง นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ (แล้วแต่กรณี) ทราบทันทีเพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาทำการแก้ไข และให้ใช้เครื่องกั้นถนนแบบแผงเข็นแทนจนกว่าจะกลับมาใช้งานได้ตามปกติ

(ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ดร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๖๘)

แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงานกรณีเครื่องกั้นถนนชำรุดหรือขัดข้อง



๕. การปฏิบัติกรณียานพาหนะชนเครื่องกั้นถนนชำรุดเสียหาย

๑. พนักงานกั้นถนน ต้องจดจำหมายเลขทะเบียนรถ หมวดอักษร ชื่อจังหวัด สีของป้ายทะเบียนรถ และรายละเอียดอื่นๆ ให้ได้มากที่สุด แต่ถ้าผู้ขับขี่ไม่ได้หลบหนีให้จดชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไว้ แล้วแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาทราบเพื่อแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนตามระเบียบพื้นที่และเขียนรายงานเหตุการณ์โดยละเอียดส่งผู้บังคับบัญชาต่อไป (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/ดร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๒๘)

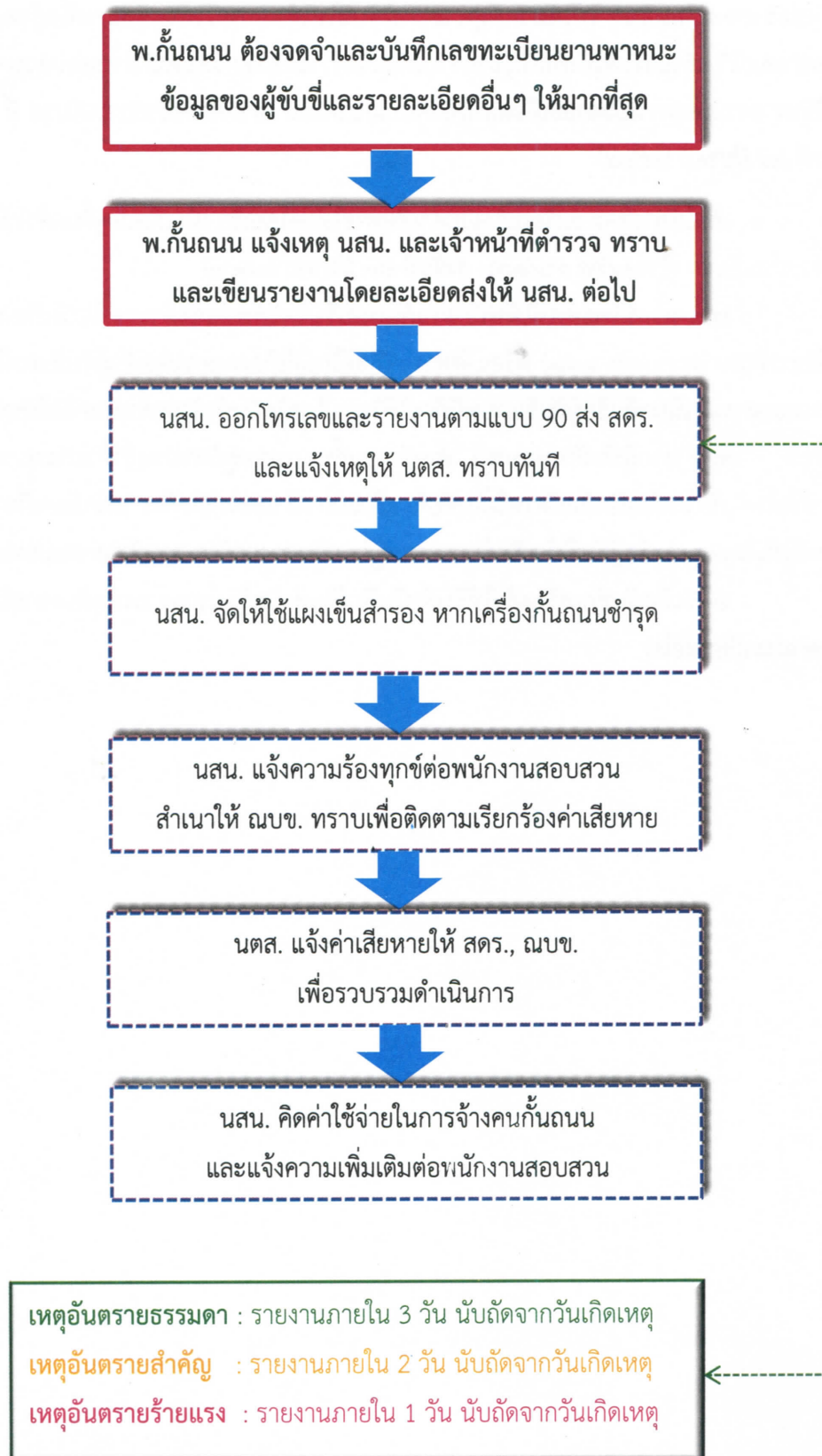
๒. เพื่อให้การติดตามเรียกเก็บเงินค่าเสียหายได้ผลโดยเร็ว เมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้วให้ปฏิบัติ ดังนี้ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/อส.๑๖/๑๗๖ ลงวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๔๓)

๒.๑ หากมีโทรศัพท์ให้พนักงานกั้นถนนรีบโทรศัพท์แจ้งตำรวจท้องที่เกิดเหตุหรือแจ้งหน่วยปฏิบัติการพิเศษ (หมายเลข ๑๙๑) หรือแจ้งตำรวจที่อยู่ใกล้ที่เกิดเหตุควบคุมตัวผู้ขับขี่และยึดรถคันเกิดเหตุไว้ทำการสอบสวนดำเนินคดีหรือผู้ขับขี่หลบหนีก็จะได้วิทย์แจ้งสกัดจับนำตัวมาดำเนินคดีได้ทันที

๒.๒ หากผู้ขับขี่ไม่หลบหนี ให้พนักงานกั้นถนนขอคูบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรข้าราชการ หรือใบขับขี่ (โดยไม่ต้องยึดบัตรหรือใบขับขี่) แล้วแต่กรณี และให้บันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับเจ้าของยานพาหนะคันที่เกิดเหตุและชื่อผู้ขับขี่ไว้ หรือซักถามจากผู้ร่วมเดินทางมาด้วย ตามตัวอย่างแบบฟอร์มนี้

๒.๓ เมื่อบันทึกเสร็จแล้วให้รีบส่งบันทึกดังกล่าวพร้อมรายงานเหตุอันตรายให้ สตร. เจ้าสังกัดทราบตามระเบียบต่อไป

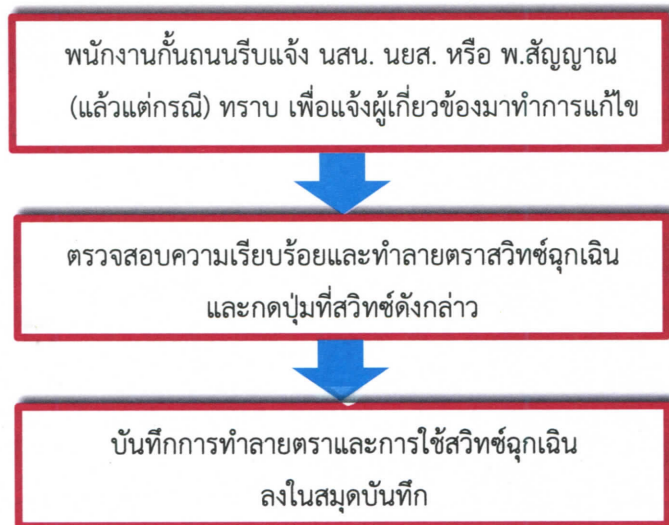
แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติกรณียานพาหนะชนเครื่องกั้นถนนชำรุดเสียหาย



๖. การปฏิบัติกรณีใช้สวิตช์ฉุกเฉิน

หากได้ปิดเครื่องกันถนนเรียบร้อยแล้ว แต่สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางและหรือสัญญาณประจำที่ที่สัมพันธ์กับเครื่องกันถนนไม่แสดงทำอนุญาต ให้พนักงานกันถนนรีบแจ้ง นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ (แล้วแต่กรณี) ทราบ เพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาทำการแก้ไข หลังจากตรวจสอบความเรียบร้อยแล้ว ให้ทำลายตราสวิตช์ฉุกเฉินและกดปุ่มที่สวิตช์ดังกล่าว เพื่อให้สัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางและหรือสัญญาณประจำที่แสดงทำอนุญาต แล้วบันทึกการทำลายตราและการใช้สวิตช์ฉุกเฉินลงในสมุดบันทึกพร้อมลงชื่อ วัน/เวลา กำกับไว้ด้วยทุกครั้ง

แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติกรณีใช้สวิตช์ฉุกเฉิน



อย่ามองข้ามความปลอดภัย

ภาคผนวก

พระราชบัญญัติ
จัดวางการรถไฟและทางหลวง
พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

ส่วนที่ ๕
ว่าด้วยความปราชัยแห่งประชาชน

มาตรา ๙๒ ห้ามมิให้จับกุมพนักงานซึ่งกำลังทำการของรถไฟอยู่ตามหน้าที่อันเกี่ยวกับการเดินรถโดยตรง (ซึ่งถ้าไม่มีพนักงานผู้นั้นกำกับการอยู่แล้วอาจเกิดอันตรายแก่ประชาชน) เว้นไว้แต่จะได้แจ้งความให้หัวหน้าของพนักงานผู้นั้นทราบก่อน เมื่อได้รับอนุญาตแล้วจึงให้จับกุมผู้นั้นได้

ประมวลกฎหมายอาญา

หมวด ๔

ความรับผิดในทางอาญา

มาตรา ๕๙ บุคคลจะต้องรับผิดในทางอาญาเมื่อได้กระทำความผิดโดยเจตนาเว้นแต่จะได้กระทำความผิดโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดเมื่อได้กระทำความผิดโดยประมาทหรือเว้นแต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยแจ้งชัดให้ต้องรับผิดแม้ได้กระทำความผิดโดยไม่มีเจตนา

กระทำความผิดโดยเจตนา ได้แก่กระทำความผิดโดยรู้สำนึกในการที่กระทำความผิด และในขณะที่กระทำความผิดประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น

ถ้าผู้กระทำความผิดมิได้รู้ข้อเท็จจริง อันเป็นองค์ประกอบของความผิดจะ ถือว่าผู้กระทำความผิดประสงค์ต่อผล หรือยอมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นมิได้

กระทำความผิดโดยประมาท ได้แก่กระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำความผิดปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำความผิดอาจใช้ความระมัดระวัง เช่นว่า นั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

การกระทำความผิดให้หมายความรวมถึงการให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้น โดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำความผิดเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย

มาตรา ๖๐ ผู้ใดเจตนาที่จะกระทำความผิดต่อบุคคลหนึ่ง แต่ผลของการกระทำเกิดแก่อีกบุคคลหนึ่งโดยพลาดไป ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำความผิดโดยเจตนาแก่บุคคลซึ่งได้รับผลร้ายจากการกระทำนั้น แต่ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ลงโทษหนักขึ้นเพราะฐานะของบุคคล หรือเพราะความสัมพันธ์ระหว่างผู้กระทำความผิดกับบุคคลที่ได้รับผลร้าย มิให้นำกฎหมายนั้นมาใช้บังคับเพื่อลงโทษผู้กระทำความผิดให้หนักขึ้น

มาตรา ๖๑ ผู้ใดเจตนาจะกระทำความผิดต่อบุคคลหนึ่ง แต่ได้กระทำความผิดต่อบุคคลหนึ่งโดยสำคัญผิด ผู้นั้นจะยกเอาความสำคัญผิดเป็นข้อแก้ตัวว่ามีได้กระทำความผิดโดยเจตนาหาได้ไม่

มาตรา ๖๒ ข้อเท็จจริงใด ถ้ามีอยู่จริงจะทำให้การกระทำความผิดไม่เป็น ความผิด หรือทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษ หรือได้รับโทษน้อยลง แม้ข้อเท็จจริงนั้นจะไม่มีอยู่จริง แต่ผู้กระทำความผิดสำคัญผิดว่ามีอยู่จริง ผู้กระทำความผิดไม่มีความผิดหรือได้รับยกเว้นโทษ หรือได้รับโทษน้อยลง แล้วแต่กรณี

ถ้าความไม่รู้ข้อเท็จจริงตามความในวรรคสามแห่ง มาตรา ๕๙ หรือความสำคัญผิดว่ามีอยู่จริงตามความในวรรคแรก ได้เกิดขึ้นด้วยความประมาทของผู้กระทำความผิด ให้ผู้กระทำความผิดฐานกระทำความผิดโดยประมาท ในกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะว่าการกระทำนั้นผู้กระทำความผิดจะต้องรับโทษแม้กระทำความผิดโดยประมาท บุคคลจะต้องรับโทษหนักขึ้นโดยอาศัยข้อเท็จจริงใด บุคคลนั้นจะต้องได้รู้ข้อเท็จจริงนั้น

มาตรา ๖๓ ถ้าผลของการกระทำความผิดใดทำให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้น ผลของการกระทำความผิดนั้นต้องเป็นผลที่ตามธรรมดาย่อมเกิดขึ้นได้

มาตรา ๖๔ บุคคลจะแก้ตัวว่าไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความรับผิดในทางอาญาไม่ได้ แต่ถ้าศาลเห็นว่า ตามสภาพและพฤติการณ์ผู้กระทำความผิดอาจจะไม่รู้กฎหมายบัญญัติว่าการกระทำนั้นเป็น

ความผิด ศาลอาจอนุญาตให้แสดงพยานหลักฐานต่อศาล และถ้าศาลเชื่อว่าผู้กระทำไม่รู้ว่ากฎหมายบัญญัติไว้ เช่นนั้นศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา ๖๕ ผู้ใดกระทำความผิดในขณะที่ไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถบังคับตนเองได้ เพราะมีจิตบกพร่อง โรคจิตหรือ จิตฟั่นเฟือน ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษสำหรับความผิดนั้น

แต่ถ้าผู้กระทำความผิดยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ผู้นั้นต้องรับโทษสำหรับความผิดนั้น แต่ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา ๖๖ ความมีเมตตาเพราะสหายสุราหรือสิ่งเมาอย่างอื่นจะยกขึ้นเป็นข้อแก้ตัวตามมาตรา ๖๕ ไม่ได้ เว้นแต่ความมีเมตตานั้นจะเกิดโดยผู้สหายไม่รู้ว่สิ่งนั้นจะทำให้มีเมตตา หรือได้สหายโดยถูกขืนใจให้สหาย และได้กระทำความผิดในขณะที่ไม่สามารถรู้ผิดชอบ หรือไม่สามารถบังคับตนเองได้ ผู้กระทำความผิดจึงจะได้รับยกเว้นโทษสำหรับความผิดนั้น แต่ถ้าผู้นั้นยังสามารถรู้ผิดชอบอยู่บ้าง หรือยังสามารถบังคับตนเองได้บ้าง ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา ๖๗ ผู้ใดกระทำความผิดด้วยความจำเป็น

(๑) เพราะอยู่ในที่บังคับ หรือภายใต้อำนาจซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือขัดขืนได้ หรือ

(๒) เพราะเพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นพ้นจากภยันตรายที่ใกล้จะถึง และไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้พ้นโดยวิธีอื่นใดได้ เมื่อภยันตรายนั่นตน มิได้ก่อให้เกิดขึ้นเพราะความผิดของตน

ถ้าการกระทำนั้นไม่เป็นการเกินสมควรแต่เหตุแล้ว ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษ

มาตรา ๖๘ ผู้ใดจำต้องกระทำการใดเพื่อป้องกันสิทธิของตนหรือของผู้อื่นให้พ้นภยันตรายซึ่งเกิดจากการประทุษร้ายอันละเมิดต่อกฎหมายและเป็นภยันตรายที่ใกล้จะถึง ถ้าได้กระทำพอสมควรแก่เหตุ การกระทำนั้นเป็นการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้นั้นไม่มีความผิด

มาตรา ๖๙ ในกรณีที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖๗ และมาตรา ๖๘ นั้น ถ้าผู้กระทำได้กระทำไปเกินสมควรแก่เหตุ หรือเกินกว่ากรณีแห่งความจำเป็นหรือเกินกว่ากรณีแห่งการจำต้องกระทำเพื่อป้องกัน ศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น เพียงใดก็ได้แต่ถ้าการกระทำนั้นเกิดขึ้นจากความตื่นเต้น ความตกใจหรือความกลัว ศาลจะไม่ลงโทษผู้กระทำก็ได้

มาตรา ๗๐ ผู้ใดกระทำตามคำสั่งของเจ้าพนักงานแม้คำสั่งนั้นจะมิชอบด้วยกฎหมาย ถ้าผู้กระทำมีหน้าที่หรือเชื่อโดยสุจริตว่ามีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษ เว้นแต่จะรู้ว่าคำสั่งนั้นเป็นคำสั่งซึ่งมิชอบด้วยกฎหมาย

มาตรา ๗๑ ความผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๓๓๔ ถึงมาตรา ๓๓๖วรรคแรก และมาตรา ๓๔๑ ถึงมาตรา ๓๖๔ นั้น ถ้าเป็นการกระทำที่สามิกระทำต่อภริยา หรือภริยากระทำต่อสามี ผู้กระทำไม่ต้องรับโทษ ความผิดดังระบุนี้ ถ้าเป็นการกระทำที่ผู้บุพการีกระทำต่อผู้สืบสันดาน ผู้สืบสันดานกระทำต่อผู้บุพการี หรือพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันกระทำต่อกัน แม้กฎหมายมิได้บัญญัติให้เป็นความผิดอันยอมความได้ ก็ให้เป็นความผิดอันยอมความได้และนอกจากนั้นศาลจะลงโทษน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา ๗๒ ผู้ใดบันดาลโทสะโดยถูกข่มเหงอย่างร้ายแรงด้วยเหตุอันไม่เป็นธรรม จึงกระทำความผิดต่อผู้ข่มเหงในขณะนั้น ศาลจะลงโทษผู้นั้นน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้นเพียงใดก็ได้

มาตรา ๗๓ เด็กอายุยังไม่เกินสิบปีกระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด เด็กนั้นไม่ต้องรับโทษ

ให้พนักงานสอบสวนส่งตัวเด็กตามวรรคหนึ่งให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองเด็ก เพื่อดำเนินการคุ้มครองสวัสดิภาพตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น (หมายเหตุมาตรา ๗๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพร.แก้ไขเพิ่มเติม ปอ. (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๑)

มาตรา ๗๔ เด็กอายุกว่าสิบปีแต่ยังไม่เกินสิบห้าปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดเด็กนั้นไม่ต้องรับโทษ แต่ให้ศาลมีอำนาจที่จะดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) ว่ากล่าวตักเตือนเด็กนั้นแล้วปล่อยตัวไป และถ้าศาลเห็นสมควรจะเรียกบิดา มารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่มาตักเตือนด้วยก็ได้

(๒) ถ้าศาลเห็นว่า บิดา มารดา หรือผู้ปกครองสามารถดูแลเด็กนั้นได้ ศาลจะมีคำสั่งให้มอบตัวเด็กนั้นให้แก่บิดา มารดา หรือผู้ปกครองไป โดยวางข้อกำหนดให้บิดา มารดา หรือผู้ปกครองระวังเด็กนั้นไม่ให้ก่อเหตุร้ายตลอดเวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามปี และกำหนดจำนวนเงินตามที่เห็นสมควร ซึ่งบิดา มารดา หรือผู้ปกครองจะต้องชำระต่อศาลไม่เกินครั้งละหนึ่งหมื่นบาท ในเมื่อเด็กนั้นก่อเหตุร้ายขึ้น

ถ้าเด็กนั้นอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และศาลเห็นว่าไม่สมควรจะเรียกบิดา มารดา หรือผู้ปกครองมาวางข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ศาลจะเรียกตัวบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่มาสอบถามว่า จะยอมรับข้อกำหนดทำนองที่บัญญัติไว้สำหรับบิดา มารดา หรือผู้ปกครองดังกล่าวมาข้างต้นหรือไม่ก็ได้ ถ้าบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ยอมรับข้อกำหนดเช่นนั้น ก็ให้ศาลมีคำสั่งมอบตัวเด็กให้แก่บุคคลนั้น ไปโดยวางข้อกำหนดดังกล่าว

(๓) ในกรณีที่ศาลมอบตัวเด็กให้แก่บิดา มารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ตาม (๒) ศาลจะกำหนดเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองความประพฤติเด็กนั้นเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๕๖ ด้วยก็ได้ ในกรณีเช่นว่านี้ให้ศาลแต่งตั้งพนักงานคุมประพฤติหรือพนักงานอื่นใดเพื่อคุ้มครองความประพฤติเด็กนั้น

(๔) ถ้าเด็กนั้นไม่มีบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง หรือมีแต่ศาลเห็นว่าไม่สามารถดูแลเด็กนั้นได้ หรือถ้าเด็กอาศัยอยู่กับบุคคลอื่นนอกจากบิดา มารดา หรือผู้ปกครอง และบุคคลนั้นไม่ยอมรับข้อกำหนดดังกล่าวใน (๒) ศาลจะมีคำสั่งให้มอบตัวเด็กนั้นให้อยู่กับบุคคลหรือองค์การที่ศาลเห็นสมควรเพื่อดูแลอบรมและสั่งสอนตามระยะเวลาที่ศาลกำหนดก็ได้ในเมื่อบุคคลหรือองค์การนั้นยินยอม ในกรณีเช่นว่านี้ให้บุคคลหรือองค์การนั้นมีอำนาจเช่นผู้ปกครองเฉพาะเพื่อดูแล อบรมและสั่งสอน รวมตลอดถึงการกำหนดที่อยู่และการจัดให้เด็กมีงานทำตามสมควร หรือให้ดำเนินการคุ้มครองสวัสดิภาพเด็กตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นก็ได้ หรือ

(๕) ส่งตัวเด็กนั้นไปยังโรงเรียน หรือสถานฝึกและอบรม หรือสถานที่ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อฝึกและอบรมเด็ก ตลอดระยะเวลาที่ศาลกำหนด แต่อย่าให้เกินกว่าที่เด็กนั้นจะมีอายุครบสิบแปดปี

คำสั่งของศาลดังกล่าวใน (๒) (๓) (๔) และ (๕) นั้น ถ้าในขณะใดภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนดไว้ ความปรากฏแก่ศาลโดยศาลรู้เอง หรือตามคำเสนอของผู้มีส่วนได้เสีย พนักงานอัยการ หรือ บุคคลหรือองค์การที่ศาลมอบตัวเด็กเพื่อดูแล อบรมและสั่งสอนหรือ เจ้าพนักงานว่า พฤติการณ์เกี่ยวกับคำสั่งนั้นได้เปลี่ยนแปลงไปก็ให้ศาลมีอำนาจเปลี่ยนแปลงแก้ไขคำสั่งนั้น หรือมีคำสั่งใหม่ตามอำนาจ ในมาตรานี้ (หมายเหตุมาตรา ๗๔ วรรคหนึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พร.แก้ไขเพิ่มเติม ปอ. (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๑)

มาตรา ๗๕ ผู้ใดอายุกว่าสิบห้าปีแต่ต่ำกว่าสิบแปดปี กระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิดให้ศาลพิจารณาถึงความรู้ผิดชอบและสิ่งอื่นทั้งปวงเกี่ยวกับผู้นั้น ในอันที่จะควรวินิจฉัยว่าสมควรพิพากษาลงโทษผู้นั้นหรือไม่ ถ้าศาลเห็นว่าไม่สมควรพิพากษาลงโทษก็ให้จัดการตามมาตรา ๗๔ หรือถ้าศาลเห็นว่าสมควรพิพากษา

ลงโทษ ก็ให้ลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดลงกึ่งหนึ่ง (หมายเหตุมาตรา ๗๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดย พรบ.แก้ไขเพิ่มเติม ปอ. (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๑)

มาตรา ๗๖ ผู้ใดอายุตั้งแต่สิบแปดปีแต่ยังไม่เกินยี่สิบปีกระทำการอันกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด ถ้าศาลเห็นสมควรจะลดมาตราส่วนโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น ลงหนึ่งในสามหรือกึ่งหนึ่งก็ได้ (หมายเหตุมาตรา ๗๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดย พรบ.แก้ไขเพิ่มเติม ปอ. (ฉบับที่ ๒๑) พ.ศ. ๒๕๕๑)

มาตรา ๗๗ ในกรณีที่ศาลวางข้อกำหนดให้บิดามารดา ผู้ปกครอง หรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ ระวังเด็กนั้นไม่ให้ก่อเหตุร้ายตามความใน มาตรา ๗๔ (๒) ถ้าเด็กนั้นก่อเหตุร้ายขึ้นภายในเวลาในข้อกำหนด ศาลมีอำนาจบังคับบิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ ให้ชำระเงินไม่เกินจำนวนในข้อกำหนดนั้นภายในเวลาที่ศาลเห็นสมควร ถ้าบิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็กนั้นอาศัยอยู่ไม่ชำระเงิน ศาลจะสั่งให้ยึดทรัพย์สินของบิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็ก นั้นอาศัยอยู่ เพื่อใช้เงินที่จะต้องชำระก็ได้

ในกรณีที่ศาลได้บังคับให้บิดามารดา ผู้ปกครองหรือบุคคลที่เด็ก นั้นอาศัยอยู่ชำระเงินตามข้อกำหนดแล้วนั้น ถ้าศาลมิได้เปลี่ยนแปลง แก้ไขคำสั่งที่ได้วางข้อกำหนดนั้นเป็นอย่างอื่นตามความในมาตรา ๗๔ วรรคท้าย ก็ให้ข้อกำหนดนั้นคงใช้บังคับต่อไปจนสิ้นเวลาที่ กำหนดไว้ในข้อกำหนดนั้น

มาตรา ๗๘ เมื่อปรากฏว่ามีเหตุบรรเทาโทษ ไม่ว่าจะได้มีการเพิ่มหรือการลดโทษตามบทบัญญัติ แห่งประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมาย อื่นแล้วหรือไม่ ถ้าศาลเห็นสมควร จะลดโทษไม่เกินกึ่งหนึ่งของโทษ ที่จะลง แก่ผู้กระทำความผิดนั้นก็ได้

เหตุบรรเทาโทษนั้น ได้แก่ผู้กระทำความผิดเป็นผู้เผลอเลาะเบาปัญญาตกอยู่ในความทุกข์อย่าง สิ้นหวัง มีคุณความดีมาแต่ก่อน รู้สึกความผิดและพยายามบรรเทาผลร้ายแห่งความผิดนั้น ลุแก่โทษต่อ เจ้าพนักงาน หรือให้ความรู้แก่ศาล อันเป็นผลประโยชน์แก่การพิจารณา หรือเหตุอื่นที่ศาลเห็นว่า มีลักษณะทำนองเดียวกัน

มาตรา ๗๙ ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว ถ้าผู้ต้องหาว่ากระทำความผิดนำค่าปรับในอัตรา อย่างสูงสำหรับความผิดนั้นมาชำระก่อนที่ศาลเริ่มต้นสืบพยาน ให้คดีนั้นเป็นอันระงับไป

หมวด ๕

การพยายามกระทำความผิด

มาตรา ๘๐ ผู้ใดลงมือกระทำความผิดแต่กระทำไปไม่ตลอด หรือกระทำไปตลอดแล้ว แต่การ กระทำนั้นไม่บรรลุผล ผู้นั้นพยายามกระทำความผิด

ผู้ใดพยายามกระทำความผิด ผู้นั้นต้องระวางโทษสองในสามส่วนของโทษที่กฎหมายกำหนดไว้ สำหรับความผิดนั้น

มาตรา ๘๑ ผู้ใดกระทำการโดยมุ่งต่อผลซึ่งกฎหมายบัญญัติเป็นความผิด แต่การกระทำนั้นไม่ สามารถจะบรรลุผลได้อย่างแน่แท้ เพราะเหตุปัจจัยซึ่งใช้ในการกระทำหรือเหตุแห่งวัตถุที่มุ่งหมายกระทำต่อ ให้ถือว่าผู้นั้นพยายามกระทำความผิด แต่ให้ลงโทษไม่เกินกึ่งหนึ่งของโทษที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

ถ้าการกระทำดังกล่าวในวรรคแรกได้กระทำไปโดยความเชื่ออย่างงมงาย ศาลจะไม่ลงโทษก็ได้

มาตรา ๘๒ ผู้ใดพยายามกระทำความผิด หากยับยั้งเสียเองไม่กระทำการให้ตลอดหรือกลับใจ แก้ไขไม่ให้การกระทำนั้นบรรลุผล ผู้นั้นไม่ต้องรับโทษสำหรับการพยายามกระทำความผิดนั้น แต่ถ้าการที่ได้ กระทำไปแล้วต้องบทกฎหมายที่บัญญัติเป็นความผิด ผู้นั้นต้องรับโทษสำหรับความผิดนั้นๆ

หมวด ๖

ตัวการและผู้สนับสนุน

มาตรา ๘๓ ในกรณีความผิดใดเกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ที่ได้ร่วมกระทำความผิดด้วยกันนั้นเป็นตัวการ ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

มาตรา ๘๔ ผู้ใดก่อให้เกิดผู้อื่นกระทำความผิดไม่ว่าด้วยการใช้บังคับ ชูเชิญจ้าง วานหรือยุยงส่งเสริม หรือด้วยวิธีอื่นใด ผู้นั้นเป็นผู้ใช้ให้กระทำความผิด

ถ้าผู้ถูกใช้ได้กระทำความผิดนั้น ผู้ใช้ต้องรับโทษเสมือนเป็นตัวการ ถ้าความผิดมิได้กระทำลงไม่ว่าจะเป็นเพราะผู้ถูกใช้ไม่ยอมกระทำ ยังไม่ได้กระทำหรือเหตุอื่นใด ผู้ใช้ต้องระวางโทษเพียงหนึ่งในสามของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

มาตรา ๘๕ ผู้ใดโฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำความผิด และความผิดนั้นมีกำหนดโทษไม่ต่ำกว่าหกเดือน ผู้นั้นต้องระวางโทษกึ่งหนึ่งของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น

ถ้าได้มีการกระทำความผิดเพราะเหตุที่ได้มีการโฆษณา หรือประกาศตามความในวรรคแรก ผู้โฆษณาหรือประกาศต้องรับโทษเสมือนเป็นตัวการ

มาตรา ๘๖ ผู้ใดกระทำความผิดด้วยประการใดๆ อันเป็นการช่วยเหลือ หรือให้ความสะดวกในการที่ผู้อื่นกระทำความผิด ก่อนหรือขณะกระทำความผิด แม้ผู้กระทำความผิดจะมีได้รู้ถึงการช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกนั้นก็ตาม ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการกระทำความผิด ต้องระวางโทษสองในสามส่วนของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดที่สนับสนุนนั้น

มาตรา ๘๗ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดเพราะมีผู้ใช้ให้กระทำตามมาตรา ๘๔ เพราะมีผู้โฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้ กระทำความผิดตามมาตรา ๘๕ หรือโดยมีผู้สนับสนุนตามมาตรา ๘๖ ถ้าความผิดที่เกิดขึ้นนั้นผู้กระทำได้กระทำไปเกินขอบเขตที่ใช้หรือที่โฆษณาหรือประกาศ หรือเกินไปจากเจตนาของผู้สนับสนุน ผู้ใช้ให้กระทำความผิดผู้โฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำความผิด หรือผู้สนับสนุนการกระทำความผิด แล้วแต่กรณีต้องรับผิดทางอาญาเพียงสำหรับความผิดเท่าที่อยู่ในขอบเขตที่ใช้หรือที่โฆษณาหรือประกาศ หรืออยู่ในขอบเขตแห่งเจตนาของผู้สนับสนุนการกระทำความผิดเท่านั้น แต่ถ้าโดยพฤติการณ์อาจเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดการกระทำความผิดเช่นที่เกิดขึ้นนั้นได้จากการใช้การโฆษณาหรือประกาศ หรือการสนับสนุน ผู้ใช้ให้กระทำความผิด ผู้โฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำความผิดหรือผู้สนับสนุนการกระทำความผิด แล้วแต่กรณี ต้องรับผิดทางอาญาตามความผิดที่เกิดขึ้นนั้น

ในกรณีที่ผู้ถูกใช้ผู้กระทำความผิดตามคำโฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำความผิด หรือตัวการในความผิด จะต้องรับผิดทางอาญามีกำหนดโทษสูงขึ้นเพราะอาศัยผลที่เกิดจากการกระทำความผิดผู้ใช้ให้กระทำความผิด ผู้โฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำความผิด หรือผู้สนับสนุนการกระทำความผิด แล้วแต่กรณี ต้องรับผิดทางอาญาตามความผิดที่มีกำหนดโทษสูงขึ้นนั้นด้วย แต่ถ้าโดยลักษณะของความผิด ผู้กระทำจะต้องรับผิดทางอาญามีกำหนดโทษสูงขึ้นเฉพาะเมื่อผู้กระทำต้องรู้ หรืออาจเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดผลเช่นนั้นขึ้น ผู้ใช้ให้กระทำความผิด ผู้โฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำความผิด หรือผู้สนับสนุนการกระทำความผิด จะต้องรับผิดทางอาญาตามความผิดที่มีกำหนดโทษสูงขึ้นก็เฉพาะเมื่อ ตนได้รู้ หรืออาจเล็งเห็นได้ว่าจะเกิดผลเช่นที่เกิดขึ้นนั้น

มาตรา ๘๘ ถ้าความผิดที่ได้ใช้ที่ได้โฆษณาหรือประกาศแก่บุคคลทั่วไปให้กระทำ หรือที่ได้สนับสนุนให้กระทำ ได้กระทำถึงขั้นลงมือกระทำความผิดแต่เนื่องจากการเข้าขัดขวางของผู้ใช้ ผู้โฆษณาหรือประกาศหรือผู้สนับสนุนผู้กระทำได้กระทำไปไม่ตลอดหรือกระทำไปตลอดแล้ว แต่การกระทำนั้นไม่บรรลุผล ผู้ใช้หรือผู้โฆษณาหรือประกาศ คงรับผิดเพียงที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๘๔ วรรคสอง หรือมาตรา ๘๕ วรรคแรก แล้วแต่กรณี ส่วนผู้สนับสนุนนั้นไม่ต้องรับโทษ

มาตรา ๘๙ ถ้ามีเหตุส่วนตัวอันควรยกเว้นโทษ ลดโทษ หรือเพิ่มโทษแก่ผู้กระทำความผิดคนใดจะนำเหตุนั้นไปใช้แก่ผู้กระทำความผิดคนอื่นในการกระทำความผิดนั้นด้วยไม่ได้ แต่ถ้าเหตุอันควรยกเว้นโทษ ลดโทษหรือเพิ่มโทษเป็นเหตุในลักษณะคดี จึงให้ใช้แก่ผู้กระทำความผิดนั้นด้วยกันทุกคน

หมวด ๙

อายุความ

มาตรา ๙๕ ในคดีอาญา ถ้ามิได้ฟ้องและได้ตัวผู้กระทำความผิดมายังศาลภายในกำหนดดังต่อไปนี้ นับแต่วันกระทำความผิดเป็นอันขาดอายุความ

- (๑) ยี่สิบปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษประหารชีวิต จำคุก ตลอดชีวิต หรือจำคุกยี่สิบปี
 - (๒) สิบห้าปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกกว่าเจ็ดปีแต่ยังไม่ถึงยี่สิบปี
 - (๓) สิบปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกกว่าหนึ่งปีถึงเจ็ดปี
 - (๔) ห้าปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกกว่าหนึ่งเดือนถึง หนึ่งปี
 - (๕) หนึ่งปี สำหรับความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งเดือนลงมาหรือต้องระวางโทษอย่างอื่น
- ถ้าได้ฟ้องและได้ตัวผู้กระทำความผิดมายังศาลแล้ว ผู้กระทำความผิดหลบหนีหรือวิกลจริต และศาลสั่งงดการพิจารณาไต่ถามเกินกำหนดดังกล่าวแล้วนับแต่วันที่หลบหนีหรือวันที่ศาลสั่งงดการพิจารณา ก็ให้ถือว่า เป็นอันขาดอายุความเช่นเดียวกัน

มาตรา ๙๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๙๕ ในกรณีความผิดอันยอมความ ได้ถ้าผู้เสียหายมิได้ร้องทุกข์ภายในสามเดือนนับแต่วันที่รู้เรื่องความผิดและรู้ตัวผู้กระทำความผิด เป็นอันขาดอายุความมาตรา ๙๗ ในการฟ้องขอให้กักกัน ถ้าจะฟ้องภายหลังการฟ้องคดีอันเป็นมูลให้เกิดอำนาจฟ้องขอให้กักกัน ต้องฟ้องภายในกำหนดหกเดือนนับแต่วันที่ฟ้องคดีนั้น มิฉะนั้นเป็นอันขาดอายุความ

มาตรา ๙๗ ในการฟ้องขอให้กักกัน ถ้าจะฟ้องภายหลังการฟ้อง คดีอันเป็นมูลให้เกิดอำนาจฟ้องขอให้กักกัน ต้องฟ้องภายในกำหนดหกเดือนนับแต่วันที่ฟ้องคดีนั้น มิฉะนั้นเป็นอันขาดอายุความ

มาตรา ๙๘ เมื่อได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษผู้ใด ผู้นั้นยังมีได้รับโทษก็ดี ได้รับโทษแต่ยังไม่ครบถ้วนโดยหลบหนีก็ดี ถ้ายังมีได้ตัวผู้นั้นมาเพื่อรับโทษนับแต่วันที่มิคำพิพากษาถึงที่สุด หรือนับแต่วันที่ผู้กระทำความผิดหลบหนีแล้วแต่กรณี เกินกำหนดเวลาดังต่อไปนี้ เป็นอันล่วงเลยการลงโทษจะลงโทษผู้นั้นมิได้

- (๑) ยี่สิบปี สำหรับโทษประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิตหรือจำคุกยี่สิบปี
- (๒) สิบห้าปี สำหรับโทษจำคุกกว่าเจ็ดปีแต่ยังไม่ถึงยี่สิบปี
- (๓) สิบปี สำหรับโทษจำคุกกว่าหนึ่งปีถึงเจ็ดปี
- (๔) ห้าปี สำหรับโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีลงมาหรือโทษอย่างอื่น

มาตรา ๙๙ การยึดทรัพย์สินใช้ค่าปรับหรือการกักขังแทนค่าปรับ ถ้ามิได้ทำภายในกำหนดห้าปี นับแต่วันที่ได้มีคำพิพากษาถึงที่สุด จะยึดทรัพย์สินหรือกักขังไม่ได้

ความในวรรคแรกมิให้ใช้บังคับในกรณีการกักขังแทนค่าปรับ ซึ่งทำต่อเนื่องกับการลงโทษจำคุก

มาตรา ๑๐๐ เมื่อได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้กักกันผู้ใด ถ้าผู้นั้นยังมิได้รับการกักกันก็ดี ได้รับการกักกันแต่ยังไม่ครบถ้วนโดยหลบหนีก็ดี ถ้าพ้นกำหนดสามปีนับแต่วันที่พ้นโทษโดยได้รับโทษตามคำพิพากษาแล้ว หรือโดยล่วงเลยการลงโทษ หรือนับแต่วันที่ผู้นั้นหลบหนีระหว่างเวลาที่ต้องกักกัน เป็นอันล่วงเลยการกักกัน จะกักกันผู้นั้นไม่ได้

มาตรา ๑๐๑ การบังคับตามคำสั่งของศาลตามความในมาตรา ๔๖ หรือการร้องขอให้ศาลสั่งให้ใช้เงินเมื่อผู้ทำทัณฑ์บนประพฤติดัดทัณฑ์บน ตามความในมาตรา ๔๗ นั้น ถ้ามิได้บังคับหรือร้องขอภายในกำหนดสองปีนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่ง หรือนับแต่วันที่ผู้ทำทัณฑ์บนประพฤติดัดทัณฑ์บนจะบังคับหรือร้องขอมิได้

พระราชบัญญัติ
ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
พุทธศักราช ๒๔๗๗

ตราไว้ ณ วันที่ ๕ มิถุนายน พุทธศักราช ๒๔๗๘
เป็นปีที่ ๒ ในรัชกาลปัจจุบัน

โดยที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติว่าเป็นการสมควรที่จะประกาศใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

จึงมีพระบรมราชโองการ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภาผู้แทนราษฎร ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้ให้เรียกว่า "พระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช ๒๔๗๗"

มาตรา ๒ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาตามที่ตราไว้ต่อท้ายพระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พุทธศักราช ๒๔๗๘ เป็นต้นไป

ให้ศาลและเจ้าพนักงานทั้งหลายผู้ดำเนินคดีอาญาตลอดราชอาณาจักรปฏิบัติการตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ เว้นแต่ศาลซึ่งมีวิธีพิจารณาอยู่ก่อนวันใช้ประมวลกฎหมายนี้จนกว่าคดีนั้นๆ จะถึงที่สุด คดีทั้งหลายซึ่งค้างอยู่ในศาลก่อนวันใช้ประมวลกฎหมายนี้ ให้บังคับตามกฎหมายซึ่งใช้อยู่ก่อนวันใช้ประมวลกฎหมายนี้จนกว่าคดีนั้นๆ จะถึงที่สุด

มาตรา ๔ ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติมาตรา ๓ ตั้งแต่วันใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญานี้สืบไป ให้ยกเลิกมาตรา ๑๔, ๑๖ และมาตรา ๘๗ ถึง ๙๖ ในกฎหมายลักษณะอาญาพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความมิโทษสำหรับใช้ไปพลางก่อน ร.ศ. ๑๑๕ และบรรดากฎหมายกฎและข้อบังคับอื่นๆ ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในประมวลกฎหมายนี้ หรือซึ่งขัด หรือแย้งกับประมวลกฎหมายนี้

มาตรา ๕ ให้ประธานศาลฎีกา นายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ให้ประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อบังคับ และนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมมีอำนาจออกกฎกระทรวง เพื่อวางระเบียบการงานตามหน้าที่ให้การดำเนินคดีอาญาเป็นไปโดยเรียบร้อย ทั้งนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของตน

ข้อบังคับหรือกฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
นายพันเอก พระยาพหลพลพยุหเสนา
นายกรัฐมนตรี

ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

ภาค ๒

สอบสวน

ลักษณะ ๑

หลักทั่วไป

มาตรา ๑๒๐ ห้ามมิให้พนักงานอัยการยื่นฟ้องคดีต่อศาลโดยมิได้มีการสอบสวนในความผิดนั้นก่อน

มาตรา ๑๒๑ พนักงานสอบสวนมีอำนาจสอบสวนคดีอาญาทั้งปวง แต่ถ้าเป็นคดีความผิดต่อส่วนตัว ห้ามมิให้ทำการสอบสวน เว้นแต่จะมีคำร้องทุกข์ตามระเบียบ

มาตรา ๑๒๒ พนักงานสอบสวนจะไม่ทำการสอบสวนในกรณี ต่อไปนี้ก็ได้

(๑) เมื่อผู้เสียหายขอความช่วยเหลือ แต่ไม่ยอมร้องทุกข์ตามระเบียบ

(๒) เมื่อผู้เสียหายฟ้องคดีเสียเองโดยมิได้ร้องทุกข์ก่อน

(๓) เมื่อมีหนังสือกล่าวโทษเป็นบัตรสนเท่ห์ หรือบุคคลที่กล่าวโทษด้วยปากไม่ยอมบอกว่าเขาชื่อใคร หรือไม่ยอมลงลายมือชื่อในคำกล่าวโทษหรือบันทึกคำกล่าวโทษ

มาตรา ๑๒๓ ผู้เสียหายอาจร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนได้ คำร้องทุกข์นั้นต้องปรากฏชื่อและที่อยู่ของผู้ร้องทุกข์ลักษณะแห่งความผิดพฤติการณ์ต่าง ๆ ที่ความผิดนั้นได้กระทำความเสียหายที่ได้รับและชื่อหรือรูปพรรณของผู้กระทำผิดเท่าที่จะบอกได้

คำร้องทุกข์นี้จะทำเป็นหนังสือหรือร้องด้วยปากก็ได้ ถ้าเป็นหนังสือต้องมีวัน เดือน ปี และลายมือชื่อของผู้ร้องทุกข์ ถ้าร้องด้วยปากให้พนักงานสอบสวนบันทึกไว้ ลงวัน เดือน ปี และลงลายมือชื่อผู้บันทึกกับผู้ร้องทุกข์ในบันทึกนั้น

มาตรา ๑๒๔ ผู้เสียหายจะร้องทุกข์ต่อพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจซึ่งมีตำแหน่งหน้าที่รองหรือเหนือพนักงานสอบสวนและเป็นผู้ซึ่งมีหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยตามกฎหมายก็ได้

เมื่อมีหนังสือร้องทุกข์ยื่นต่อเจ้าพนักงานเช่นกล่าวแล้ว ให้รับจัดการส่งไปยังพนักงานสอบสวนและจะจดหมายเหตุอะไรไปบ้าง เพื่อประโยชน์ของพนักงานสอบสวนก็ได้

เมื่อมีคำร้องทุกข์ด้วยปาก ให้รับจัดการให้ผู้เสียหายไปพบกับพนักงานสอบสวนเพื่อจดบันทึกคำร้องทุกข์นั้นตั้งบัญญัติในมาตราก่อน ในกรณีเร่งร้อนเจ้าพนักงานนั้นจะจดบันทึกเสียเองก็ได้ แต่แล้วให้รับส่งไปยังพนักงานสอบสวน และจะจดหมายเหตุอะไรไปบ้างเพื่อประโยชน์ของพนักงานสอบสวนก็ได้

***หมายเหตุ** มาตรา ๑๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดย พรบ.แก้ไขเพิ่มเติม ปวิอ. (ฉบับที่ ๒๐) พ.ศ.๒๕๔๒

มาตรา ๑๒๔ วรรคสี่ ยกเลิกโดย พรบ.แก้ไขเพิ่มเติม ปวิอ. (ฉบับที่ ๒๖) พ.ศ.๒๕๕๐

มาตรา ๑๒๔/๑ ให้นำบทบัญญัติใน มาตรา ๑๓๓ ทวิ วรรคหนึ่ง วรรคสอง และวรรคสามมาใช้บังคับโดยอนุโลมแก่การจดบันทึกคำร้องทุกข์ในคดีที่ผู้เสียหายเป็นเด็กอายุไม่เกินสิบแปดปี เว้นแต่มีเหตุจำเป็นไม่อาจหาหรือรอนักจิตวิทยาหรือนักสังคมสงเคราะห์บุคคลที่เด็กร้องขอและพนักงานอัยการได้และเด็กไม่ประสงค์จะให้มิหรือบุคคลดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ให้ผู้รับคำร้องทุกข์ตามมาตรา ๑๒๓ หรือ มาตรา ๑๒๔ แล้วแต่กรณี บันทึกเหตุดังกล่าวไว้ในบันทึกคำร้องทุกข์ด้วย

***หมายเหตุ** มาตรา ๑๒๔/๑ เพิ่มเติมโดย พรบ.แก้ไขเพิ่มเติม ปวิอ. (ฉบับที่ ๒๖) พ.ศ.๒๕๕๐

มาตรา ๑๒๕ เมื่อพนักงานสอบสวนหรือพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจได้กระทำการสืบสวนหรือสอบสวนไปทั้งหมดหรือแต่ส่วนหนึ่งส่วนใดตามคำขอร้องให้ช่วยเหลือให้ตกเป็นหน้าที่ของพนักงานนั้นจัดการให้มีคำร้องทุกข์ตามระเบียบตามบทบัญญัติแห่งมาตรา ๑๒๓ และมาตรา ๑๒๔

มาตรา ๑๒๖ ผู้ร้องทุกข์จะแก้คำร้องทุกข์ระยะใด หรือจะถอนคำร้องทุกข์เสียเมื่อใดก็ได้

ในคดีซึ่งมิใช่ความผิดต่อส่วนตัว การถอนคำร้องทุกข์เช่นนั้นย่อมไม่ตัดอำนาจพนักงานสอบสวนที่จะสอบสวนหรือพนักงานอัยการที่จะฟ้องคดีนั้น

มาตรา ๑๒๗ ให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๒๓ ถึงมาตรา ๑๒๖ มาบังคับโดยอนุโลมในเรื่องคำกล่าวโทษ

เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่รับคำกล่าวโทษจะไม่บันทึกคำกล่าวโทษในกรณีต่อไปนี้ก็ได้

(๑) เมื่อผู้กล่าวโทษไม่ยอมแจ้งว่าเขาชื่อใคร

(๒) เมื่อคำกล่าวโทษเป็นบัตรสนเท่ห์

คำกล่าวโทษซึ่งบันทึกแล้ว แต่ผู้กล่าวโทษไม่ยอมลงลายมือชื่อ เจ้าพนักงานผู้รับคำกล่าวโทษจะไม่จัดการแก้คำกล่าวโทษนั้นก็ได้

มาตรา ๑๒๘ พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้เจ้าพนักงานอื่นทำการแทนดังต่อไปนี้

(๑) การใดในการสอบสวนอยู่นอกเขตอำนาจของตนมีอำนาจส่งประเด็นไปให้พนักงานสอบสวนซึ่งมีอำนาจทำการนั้นจัดการได้

(๒) การใดเป็นสิ่งเล็กน้อยในการสอบสวน ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจของตนไม่ว่าทำเองหรือจัดการตามประเด็น มีอำนาจสั่งให้ผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาทำแทนได้ แต่ทั้งนี้เมื่อประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้เจาะจงให้ทำด้วยตนเอง

มาตรา ๑๒๙ ให้ทำการสอบสวนรวมทั้งการชันสูตรพลิกศพ ในกรณีที่ความตายเป็นผลแห่งการกระทำผิดอาญาตั้งแต่ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายนี้อันว่าด้วยการชันสูตรพลิกศพ ถ้าการชันสูตรพลิกศพยังไม่เสร็จห้ามมิให้ฟ้องผู้ต้องหาไปยังศาล

พระราชบัญญัติ
ความผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

พ.ศ. ๒๕๓๙

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๙

เป็นปีที่ ๕๑ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่สมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติ ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙"

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับใดๆ ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

"เจ้าหน้าที่" หมายความว่า ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานประเภทอื่น ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งในฐานะเป็นกรรมการหรือฐานอื่นใด

"หน่วยงานของรัฐ" หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม หรือส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น และรัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา และให้หมายความรวมถึงหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นหน่วยงานของรัฐตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

มาตรา ๕ หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบผู้เสียหายในผลแห่งละเมิดที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำการปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐดังกล่าวได้โดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้

ถ้าการละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่ซึ่งไม่ได้สังกัดหน่วยงานของรัฐแห่งใดให้ถือว่ากระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานของรัฐที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๖ ถ้าการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่มิใช่การกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบในการนั้นเป็นการเฉพาะตัว ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องเจ้าหน้าที่ได้โดยตรง แต่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐไม่ได้

มาตรา ๗ ในคดีที่ผู้เสียหายฟ้องหน่วยงานของรัฐ ถ้าหน่วยงานของรัฐเห็นว่าเป็นเรื่องที่เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบหรือต้องร่วมรับผิดชอบ หรือในคดีที่ผู้เสียหายฟ้องเจ้าหน้าที่ ถ้าเจ้าหน้าที่เห็นว่าเป็นเรื่องที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบหรือต้องร่วมรับผิดชอบ หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ดังกล่าว มีสิทธิขอให้ศาลที่พิจารณาคดีนั้นอยู่เรียกเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐ แล้วแต่กรณี เข้ามาเป็นคู่ความในคดี

ถ้าศาลพิพากษายกฟ้องเพราะเหตุที่หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ที่ถูกฟ้องมิใช่ผู้ต้องรับผิดชอบ พ้องร้องผู้ที่ต้องรับผิดชอบซึ่งมิได้ถูกเรียกเข้ามาในคดีออกไปถึงหกเดือนนับแต่วันที่คำพิพากษานั้นถึงที่สุด

มาตรา ๘ ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อการละเมิดของเจ้าหน้าที่ ให้หน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังกล่าวแก่หน่วยงานของรัฐได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นไปด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

สิทธิเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามวรรคหนึ่งจะมีได้เพียงใดให้คำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและ ความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์โดยมีต้องให้ใช้เต็มจำนวนของความเสียหายก็ได้

ถ้าการละเมิดเกิดจากความผิดหรือความบกพร่องของหน่วยงานของรัฐหรือระบบการดำเนินงานส่วนรวม ให้หักส่วนแห่งความรับผิดชอบดังกล่าวออกด้วย

ในกรณีที่การละเมิดเกิดจากเจ้าหน้าที่หลายคน มิให้นำหลักเรื่องลูกหนี้ร่วมมาใช้บังคับและเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้อง รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนของตนเท่านั้น

มาตรา ๙ ถ้าหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย สิทธิที่จะเรียกให้อีกฝ่ายหนึ่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ตนให้มีกำหนดอายุ ความหนึ่งปีนับแต่วันที่หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นแก่ผู้เสียหาย

มาตรา ๑๐ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่เป็นผู้กระทำละเมิดต่อหน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐที่ผู้นั้นอยู่ในสังกัดหรือไม่ ถ้าเป็นการกระทำในการปฏิบัติหน้าที่การเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าหน้าที่ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๘ มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้ามิใช่การกระทำในการปฏิบัติหน้าที่ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าหน้าที่ทั้งสองประการตามวรรคหนึ่ง ให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันที่หน่วยงานของรัฐรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวเจ้าหน้าที่ ผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน และกรณีที่หน่วยงานของรัฐ เห็นว่า เจ้าหน้าที่ผู้นั้นไม่ต้องรับผิดชอบ แต่กระทรวงการคลังตรวจสอบแล้วเห็นว่าต้องรับผิดชอบให้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นมี กำหนดอายุความหนึ่งปีนับแต่วันที่หน่วยงานของรัฐมีคำสั่งตามความเห็นของกระทรวงการคลัง

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่ผู้เสียหายเห็นว่า หน่วยงานของรัฐ ต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๕ ผู้เสียหายจะยื่นคำขอต่อหน่วยงานของรัฐให้พิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ตนก็ได้ ในการนี้หน่วยงานของรัฐต้องออกไปรับคำขอให้ไว้เป็นหลักฐานและพิจารณาคำขอนั้นโดยไม่ชักช้า เมื่อหน่วยงานของรัฐมีคำสั่งเช่นใดแล้วหากผู้เสียหายยังไม่พอใจในผลการวินิจฉัยของหน่วยงานของรัฐก็ให้มีสิทธิร้องทุกข์ต่อคณะกรรมการวินิจฉัยร้องทุกข์ตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ตนได้รับแจ้ง ผลการวินิจฉัย

ให้หน่วยงานของรัฐพิจารณาคำขอที่ได้รับตามวรรคหนึ่งให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวัน หากเรื่องใดไม่อาจ พิจารณาได้ทันในกำหนดนั้นจะต้องรายงานปัญหาและอุปสรรคให้รัฐมนตรีเจ้าสังกัดหรือกำกับหรือควบคุมดูแลหน่วยงาน ของรัฐแห่งนั้นทราบและขออนุมัติขยายระยะเวลาออกไปได้ แต่รัฐมนตรีดังกล่าวจะพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาให้ อีกได้ไม่เกินหนึ่งร้อยแปดสิบวัน

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่หน่วยงานของรัฐได้ใช้ให้แก่ผู้เสียหายตามมาตรา ๘ หรือในกรณีที่เจ้าหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้นั้นได้กระทำความผิดต่อหน่วยงานของรัฐตามมาตรา ๑๐ ประกอบกับมาตรา ๘ ให้หน่วยงานของรัฐที่เสียหายมีอำนาจออกคำสั่งเรียกให้เจ้าหน้าที่ผู้นั้นชำระเงินดังกล่าวภายในเวลาที่กำหนด

มาตรา ๑๓ ให้คณะรัฐมนตรีจัดให้มีระเบียบเพื่อให้เจ้าหน้าที่ซึ่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๘ และมาตรา ๑๐ สามารถผ่อนชำระเงินที่จะต้องรับผิดชอบนั้นได้โดยคำนึงถึงรายได้ฐานะครอบครัวและความรับผิดชอบ และพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๑๔ เมื่อได้มีการจัดตั้งศาลปกครองขึ้นแล้ว สิทธิร้องทุกข์ต่อคณะกรรมการวินิจฉัยร้องทุกข์ตามมาตรา ๑๑ ให้ถือว่าเป็นสิทธิฟ้องคดีต่อศาลปกครอง

มาตรา ๑๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

บรรหาร ศิลปอาชา

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ:- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ การที่เจ้าหน้าที่ดำเนินการต่างๆ ของหน่วยงานของรัฐนั้น หาได้เป็นไปเพื่อประโยชน์อันเป็นการเฉพาะตัวไม่ การปล่อยให้ความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าหน้าที่ในกรณีที่ปฏิบัติงานในหน้าที่และเกิดความเสียหายแก่เอกชนเป็นไปตามหลักกฎหมายเอกชนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงเป็นการไม่เหมาะสมก่อให้เกิดความเข้าใจผิดว่า เจ้าหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบในการกระทำต่างๆ เป็นการเฉพาะตัวเสมอไป เมื่อการที่เข้าไปทำให้หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเพียงใดก็จะมีการฟ้องไล่เบี้ยเอาจากเจ้าหน้าที่เต็มจำนวนนั้น ทั้งที่บางกรณีเกิดขึ้นโดยความไม่ตั้งใจ หรือความผิดพลาดเพียงเล็กน้อยในการปฏิบัติหน้าที่ นอกจากนั้นยังมีการนำหลักเรื่องลูกหนี้ร่วมในระบบกฎหมายแพ่งมาใช้บังคับให้เจ้าหน้าที่ต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำของเจ้าหน้าที่ผู้อื่นด้วย ซึ่งระบบนี้มุ่งหมายแต่จะได้เงินครบโดยไม่คำนึงถึงความเป็นธรรมที่จะมีต่อแต่ละคนกรณีเป็นการก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าหน้าที่และยังเป็นการบั่นทอนกำลังใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่ด้วยจนบางครั้งกลายเป็นปัญหาในการบริหารเพราะเจ้าหน้าที่ไม่กล้าตัดสินใจดำเนินงานเท่าที่ควร เพราะเกรงความรับผิดชอบที่จะเกิดแก่ตน

อนึ่ง การให้คุณให้โทษแก่เจ้าหน้าที่เพื่อควบคุมการทำงานของเจ้าหน้าที่ยังมีวิธีการในการบริหารงานบุคคล และการดำเนินการทางวินัยกำกับดูแลอีกส่วนหนึ่ง อันเป็นหลักประกันมิให้เจ้าหน้าที่ทำการใดๆ โดยไม่รอบคอบอยู่แล้ว ดังนั้น จึงสมควรกำหนดให้เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบละเมิดในการปฏิบัติงานในหน้าที่เฉพาะเมื่อเป็นการจงใจกระทำการเพื่อการเฉพาะตัว หรือจงใจให้เกิดความเสียหายหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น และให้แบ่งแยกความรับผิดชอบของแต่ละคนมิให้นำหลักลูกหนี้ร่วมมาใช้บังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและเพิ่มพูนประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของรัฐ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

บรรพ ๒

หนี้

ลักษณะ ๕

ละเมิด

หมวด ๑

ความรับผิดเพื่อละเมิด

มาตรา ๔๒๐ ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่า ผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

มาตรา ๔๒๑ การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย

มาตรา ๔๒๒ ถ้าความเสียหายเกิดแต่การฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายใดอันมีที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น ๆ ผู้ใดทำการฝ่าฝืนเช่นนั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นเป็นผู้ผิด

มาตรา ๔๒๓ ผู้ใดกล่าวหรือไขข่าวแพร่หลาย ซึ่งข้อความอันฝ่าฝืนต่อความจริงเป็นที่เสียหายแก่ชื่อเสียงหรือเกียรติคุณของบุคคลอื่นก็ดี หรือเป็นที่เสียหายแก่ทางทำมาหาได้ หรือทางเจริญของเขา โดยประการอื่นก็ดี ท่านว่าผู้นั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เขาเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแต่การนั้น แม้ทั้งเมื่อตนมิได้รู้ว่าข้อความนั้นไม่จริง แต่หากควรจะได้

ผู้ใดส่งข่าวสาส์นอันตนมิได้รู้ว่าเป็นความไม่จริง หากว่าตนเองหรือผู้รับข่าวสาส์นนั้นมีทางได้เสียโดยชอบในการนั้นด้วยแล้ว ท่านว่า เพียงที่ส่งข่าวสาส์นเช่นนั้นทำให้ผู้นั้นต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่

มาตรา ๔๒๔ ในการพิพากษาคดีข้อความรับผิดเพื่อละเมิดและกำหนดค่าสินไหมทดแทนนั้น ท่านว่าศาลไม่จำเป็นต้องดำเนินตามตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายลักษณะอาญาอันว่าด้วยการที่จะต้องรับโทษ และไม่จำเป็นต้องพิเคราะห์ถึงการที่ผู้กระทำความผิดต้องคำพิพากษาลงโทษทางอาญาหรือไม่

มาตรา ๔๒๕ นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น

มาตรา ๔๒๖ นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น

มาตรา ๔๒๗ บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๔๒๘ ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง

มาตรา ๔๒๙ บุคคลใดแม้ไร้ความสามารถเพราะเหตุเป็นผู้เยาว์ หรือวิกลจริตก็ยังคงรับผิดในผลที่ตนทำละเมิด บิดามารดาหรือผู้อนุบาลของบุคคลเช่นว่านี้ย่อมต้องรับผิดร่วมกับเขาด้วย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่หน้าที่ดูแลซึ่งทำอยู่นั้น

มาตรา ๔๓๐ ครูบาอาจารย์ นายจ้าง หรือบุคคลอื่นซึ่งรับดูแลบุคคลผู้ไร้ความสามารถอยู่เป็นนิตยภัตที่ชั่วคราวก็ดี จำต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ไร้ความสามารถในการละเมิด ซึ่งเขาได้กระทำลงในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของตน ถ้าหากพิสูจน์ได้ว่าบุคคลนั้น ๆ มิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร

มาตรา ๔๓๑ ในกรณีทีกล่าวนำในสองมาตราก่อนนั้น ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 426 มาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม

มาตรา ๔๓๒ ถ้าบุคคลหลายคนก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นโดยร่วมกันทำละเมิด ท่านว่าบุคคลเหล่านั้นจะต้องร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น ความข้อนี้ท่านให้ใช้ตลอดถึงกรณีที่ไม่สามารถสืบรู้ตัวได้แน่ว่าในจำพวกที่ทำละเมิดร่วมกันนั้น คนไหนเป็นผู้ก่อให้เกิดเสียหายนั้นด้วย

อนึ่ง บุคคลผู้ยุยงส่งเสริมหรือช่วยเหลือในการทำละเมิด ท่านก็ให้ถือว่าเป็นผู้กระทำละเมิดร่วมกันด้วย ในระหว่างบุคคลทั้งหลายซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันใช้ค่าสินไหมทดแทน นั้น ท่านว่าต่างต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน เว้นแต่โดยพฤติการณ์ ศาลจะวินิจฉัยเป็นประการอื่น

มาตรา ๔๓๓ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะสัตว์ ท่านว่าเจ้าของสัตว์หรือบุคคลผู้รับเลี้ยงรับรักษาไว้แทนเจ้าของจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ฝ่ายที่ต้องเสียหายเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแต่สัตว์นั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังอันสมควรแก่การเลี้ยงการรักษาตามชนิดและนิสัยของสัตว์หรือตามพฤติการณ์อย่างอื่นหรือพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นย่อมจะต้องเกิดมีขึ้นทั้งที่ได้ใช้ความระมัดระวังถึงเพียงนั้น

อนึ่ง บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น จะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่บุคคลผู้ที่เร้าหรือยั่วสัตว์นั้นโดยละเมิด หรือเอาแก่เจ้าของสัตว์อื่นอันมาเร้าหรือยั่วสัตว์นั้น ๆ ก็ได้

มาตรา ๔๓๔ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นเพราะเหตุที่โรงเรือน หรือ สิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นก่อสร้างไว้ชำรุดบกพร่องก็ดี หรือบำรุงรักษาไม่เพียงพอก็ดีท่านว่าผู้ครองโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างนั้น ๆ จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแต่ถ้าผู้ครองได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร เพื่อป้องกันมิให้เกิดเสียหายฉนั้นแล้ว ท่านว่าผู้เป็นเจ้าของจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน

บทบัญญัติทีกล่าวนำในวรรคก่อนนั้น ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงความบกพร่องในการปลูกหรือค้ำจุนต้นไม้หรือกอไผ่ด้วย

ในกรณีทีกล่าวนำในสองวรรคข้างต้นนั้น ถ้ายังมีผู้อื่นอีกที่ต้องรับผิดชอบในการก่อให้เกิดเสียหายนั้นด้วยไซ้ ท่านว่าผู้ครองหรือเจ้าของจะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้นั้นก็ได้

มาตรา ๔๓๕ บุคคลใดจะประสบความเสียหายอันพึงเกิดจากโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นของผู้อื่น บุคคลผู้นั้นชอบที่จะเรียกให้จัดการตามที่จำเป็นเพื่อบำบัดป้องกันอันตรายนั้นเสียได้

มาตรา ๔๓๖ บุคคลผู้อยู่ในโรงเรือนต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดเพราะของตกหล่นจากโรงเรือนนั้น หรือเพราะทิ้งขว้างของไปตกในที่อันมิควร

มาตรา ๔๓๗ บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

หมวด ๒

ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด

มาตรา ๔๓๘ ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหาย ต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความสะดวกเสียหายอย่างใด ๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย

มาตรา ๔๓๙ บุคคลผู้จำต้องคืนทรัพย์สินอันผู้อื่นต้องเสียไปเพราะละเมิดแห่งตนนั้น ยังต้องรับผิดชอบตลอดถึงการที่ทรัพย์สินนั้นทำลายลงโดยอุบัติเหตุหรือการคืนทรัพย์สินตกเป็นพันวิสัยเพราะเหตุอย่างอื่นโดยอุบัติเหตุหรือทรัพย์สินนั้นเสื่อมเสียลงโดยอุบัติเหตุด้วย เว้นแต่เมื่อการที่ทรัพย์สินทำลายหรือตกเป็นพันวิสัยจะคืนหรือเสื่อมเสียนั้น ถึงแม้ว่าจะมิได้มีการทำละเมิด ก็คงจะต้องตกไปเป็นอย่งนั้นอยู่เอง

มาตรา ๔๔๐ ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันได้เอาของเขาไปก็ดี ในกรณีที่ต้องใช้ราคาทรัพย์สินอันลดน้อยลงเพราะบุบสลายก็ดี ฝ่ายผู้ต้องเสียหายจะเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินที่จะต้องให้ คิดตั้งแต่เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคานั้นก็ได้

มาตรา ๔๔๑ ถ้าบุคคลจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสะดวกเสียหายอย่างใด ๆ เพราะเอาสิ่งหรือทรัพย์สินของเขาไปก็ดี หรือเพราะทำของเขาให้บุบสลายก็ดี เมื่อใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลซึ่งเป็นผู้ครองทรัพย์สินนั้นอยู่ในขณะที่เอาไป หรือขณะที่ทำให้บุบสลายนั้นแล้ว ท่านว่าเป็นอันหลุดพ้นไปเพราะการที่ได้ใช้ให้เช่นนั้น แม้กระทั่งบุคคลภายนอกจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือมีสิทธิอย่างอื่นเหนือทรัพย์สินนั้น เว้นแต่สิทธิของบุคคลภายนอกเช่นนั้นจะเป็นที่รู้อยู่แก่ตน หรือมิได้รู้เพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน

มาตรา ๔๔๒ ถ้าความสะดวกเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ต้องเสียหาย ประกอบด้วยไซ้ ท่านให้นับบทบัญญัติแห่งมาตรา ๒๒๓ มาใช้บังคับ โดยอนุโลม

มาตรา ๔๔๓ ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้น ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่น ๆ อีกด้วย

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้นทำให้บุคคลหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตาม กฎหมายไปด้วยไซ้ ท่านว่าบุคคลคนนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

มาตรา ๔๔๔ ในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้ใช้ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการทำงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วน ทั้งในเวลาปัจจุบันนั้นและในเวลาอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาพิพาทคดีเป็นพันวิสัยจะยังรู้ได้แน่ชัดว่าความเสียหายนั้นได้มีแท้จริงเพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะเวลาไม่เกินสองปีก็ได้

มาตรา ๔๔๕ ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกาย หรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมาย จะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอก ในครัวเรือนหรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกนั้นไซ้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก เพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้นไปด้วย

มาตรา ๔๔๖ ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความที่เสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้ และไม่ตกสืบไปถึงทายาท เว้นแต่สิทธินั้นจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธิ นั้นแล้ว

อนึ่ง หญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทุรศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้

มาตรา ๔๔๗ บุคคลใดทำให้เขาต้องเสียหายแก่ชื่อเสียง เมื่อผู้ต้องเสียหายร้องขอ ศาลจะสั่งให้บุคคลนั้นจัดการตามควรเพื่อทำให้ชื่อเสียงของผู้นั้นกลับคืนดีแทนให้ใช้ค่าเสียหายหรือทั้งให้ใช้ค่าเสียหายด้วยก็ได้

มาตรา ๔๔๘ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่มูลละเมิดนั้น ท่านว่าขาดอายุความเมื่อพ้นปีหนึ่งนับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันทำละเมิด

แต่ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันเป็นความผิด มีโทษตามกฎหมายลักษณะอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าที่กล่าวมา นั้นไซ้ ท่านให้เอาอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

หมวด ๓

นิติโทษกรรม

มาตรา ๔๔๙ บุคคลใดเมื่อกระทำการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมายก็ดี กระทำตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายก็ดี หากก่อให้เกิดเสียหายแก่ผู้อื่นไซ้รว่าท่านว่าบุคคลนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่

ผู้ต้องเสียหายอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้เป็นต้นเหตุให้ต้องป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย หรือจากบุคคลผู้ให้คำสั่งโดยละเมิดนั้นก็ได้

มาตรา ๔๕๐ ถ้าบุคคลทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดปิดป้องภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน ท่านว่าไม่จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หากความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุภัยอันตราย

ถ้าบุคคลทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดปิดป้องภัยอันตรายอันมีแก่เอกชนโดยฉุกเฉิน ผู้นั้นจะต้องใช้คืนทรัพย์สินนั้น

ถ้าบุคคลทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะป้องกันสิทธิของตนหรือของบุคคลภายนอกจากภัยอันตรายอันมีมาโดยฉุกเฉินเพราะตัวทรัพย์สินนั้นเองเป็นเหตุ บุคคลเช่นนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ หากว่าความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุ แต่ถ้าภัยอันตรายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของบุคคลนั้นเองแล้ว ท่านว่าจำต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้

มาตรา ๔๕๑ บุคคลใช้กำลังเพื่อป้องกันสิทธิของตน ถ้าตามพฤติการณ์จะขอให้ศาลหรือเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือให้ทันทั่วที่ไม่ได้ และถ้ามิได้ทำในทันใด มีภัยอยู่ด้วยการที่ตนจะได้สมดังสิทธินั้น จะต้องประวิงไปมากหรือถึงแก่สาบสูญได้ไซ้รว่าท่านว่าบุคคลนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่

การใช้กำลังดังกล่าวมาในวรรคก่อนนั้น ท่านว่าต้องจำกัดครั้งแต่เฉพาะที่จำเป็นเพื่อจะบำบัดปิดป้องภัยอันตรายเท่านั้น

ถ้าบุคคลผู้ใดกระทำการดังกล่าวมาในวรรคต้น เพราะหลง สันนิษฐานพลาดไปว่ามีเหตุอันจำเป็นที่จะทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายไซ้รว่าผู้นั้นจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลอื่น แม้ทั้งการที่หลงพลาดไปนั้นจะมีใช่เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของตน

มาตรา ๔๕๒ ผู้ครองอสังหาริมทรัพย์ชอบที่จะจับสัตว์ของผู้อื่นอันเข้ามาทำความเสียหายในอสังหาริมทรัพย์นั้น และยึดไว้เป็นประกันค่าสินไหมทดแทนอันจะพึงต้องใช้แก่ตนได้ และถ้าเป็นการจำเป็นโดยพฤติการณ์ แม้จะฆ่าสัตว์นั้นเสียก็ชอบที่จะทำได้

แต่ว่าผู้นั้นต้องบอกกล่าวแก่เจ้าของสัตว์โดยไม่ชักช้า ถ้าและหาตัวเจ้าของสัตว์ไม่พบ ผู้ที่จับสัตว์ไว้ต้องจัดการตามสมควรเพื่อสืบหาตัวเจ้าของ

(สำเนา)

คำสั่งทั่วไป
ที่ ก. 10/339

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่ง
ทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ

เนื่องจากกรมตำรวจได้แก้ไขระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดีลักษณะที่ 25 บทที่ 22 ใหม่ และได้กำหนดหน้าที่รับผิดชอบในการถวายความปลอดภัยเมื่อมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์พระที่นั่งผ่านทางรถไฟทั้งมีหมายกำหนดการและไม่มีหมายกำหนดการในเขตกรุงเทพมหานคร ถ้าเส้นทางเสด็จ อยู่ในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ให้ ผบก.รฟ. เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน ถ้าเส้นทางเสด็จอยู่นอกเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจรถไฟ และอยู่ในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ให้ ผบช.น. เป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน ส่วนการเสด็จผ่านทางรถไฟในจังหวัดอื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บัญชาการตำรวจภูธร (ผบช.ภ.) ที่มีเขตอำนาจรับผิดชอบในเขตนั้นเป็นผู้รับผิดชอบถวายความปลอดภัย ณ จุดผ่าน โดยประสานการปฏิบัติกับการรถไฟฯ ผ่านทางนายสถานีรถไฟ และผู้บังคับการตำรวจทางหลวงกับผู้บัญชาการตำรวจตระเวนชายแดน (ถ้ามี) จึงสมควรกำหนดระเบียบปฏิบัติของการรถไฟฯ เสียใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติของกรมตำรวจ ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งทั่วไปที่ ก.97/3183 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2530 และให้ถือปฏิบัติเมื่อองค์พระมหากษัตริย์, พระราชินี, รัชทายาท, ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์, พระบรมวงศานุวงศ์, ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ เสด็จฯ โดยรถยนต์พระที่นั่งทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ ดังนี้.-

1. การสั่งการทางโทรเลข และการมอบโทรเลขให้กับ พรร., พชร.

1.1 ให้ อตร., กตร., จตช. หรือ สตร. ที่ได้รับหมายกำหนดการเสด็จพระราชดำเนินเป็นผู้ออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้อง โดยระบุวัน เวลา เส้นทางทางเสด็จ และจะผ่านถนนเสมอระดับทางที่ใดบ้างตลอดจนเส้นทางเสด็จ กลับ พร้อมทั้งระบุให้ปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัดและด่วนที่สุด กับให้มีสำเนาโทรเลขถึง ผบก.รฟ. ด้วย และให้ติดตามการปฏิบัติจนเสร็จสมบูรณ์ทุกครั้ง

1.2 นสน. ต้นตอนที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ แล้วภายในเวลาไม่น้อยกว่า 1 ชม. ก่อนหมายกำหนดการขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง หรือก่อนขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทางในกรณีที่ว่าเวลาเสด็จฯ คลาดเคลื่อน หรือเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ให้หยุดขบวนรถมอบโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จฯ นั้นให้กับ พรร. และ พชร. โดยมีหลักฐานทุกขบวน

2. สำนักงานตำรวจรถไฟให้ดำเนินการ ดังนี้.-

2.1 ถ้าเสด็จพระราชดำเนินผ่านทางรถไฟในเขตอำนาจรับผิดชอบ ตำรวจรถไฟให้จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร 1 นาย พร้อมเครื่องรับ-ส่งวิทยุเคลื่อนที่ไปประจำอยู่ ณ บริเวณถนนผ่านเสมอระดับทางที่จะเสด็จ ผ่านทุกครั้ง เพื่อติดต่อประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และแจ้งข่าวขบวนรถยนต์พระที่นั่งให้ผู้ทำหน้าที่ควบคุมทางผ่านตามข้อ 3.1.3 ข้อ 3.2.2 หรือข้อ 3.3.2 สุดแต่กรณี เพื่อจะได้พิจารณากักหรือหยุดขบวนรถก่อนที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทาง และร่วมมือดูแลจัดการจราจรทางถนนเพื่อให้สามารถเปิด-ปิดเครื่องกั้นถนนได้อย่างปลอดภัยตามความจำเป็น

2.2 ถ้าเสด็จ นอกเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ให้เจ้าหน้าที่ ตรฟ. ทำหน้าที่ประสานการปฏิบัติกับการรถไฟฯ โดยผ่านทางศูนย์สื่อสารของกองบังคับการ ตำรวจรถไฟเช่นเดียวกับที่ต้องปฏิบัติในเขตอำนาจรับผิดชอบของตำรวจรถไฟ ตามข้อ 2.1

2.3 เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อเจ้าหน้าที่ ตรฟ. ได้รับแจ้งข่าว การเสด็จ โดยกระชั้นชิด ไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า ให้ศูนย์วิทยุ ตรฟ. แจ้งให้ ผคร.กท. 1,2 หรือ 3 เพื่อดำเนินการตามข้อ 2.1 และข้อ 2.2 สุดแต่กรณี

3. วิธีปฏิบัติเมื่อขบวนรถยนต์พระที่นั่งจะผ่านถนนเสมอระดับทางรถไฟ

3.1 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนและมีพนักงานกั้นถนน

3.1.1 นสน. ต้นตอที่เกี่ยวข้อง เมื่อถึงกำหนดที่จะต้องมอบ โทรเลขให้กับ พรร. และ พชร. ตามข้อ 1.2 ถ้ามีขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอานั้น ให้แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานเพื่อถวายความปลอดภัยอยู่ที่สถานี (ถ้ามี) ทราบด้วย กับจะต้องแจ้ง พ.กั้นถนน หรือ นสน.ปลายตอในกรณีที่ พ.กั้นถนนนั้นอยู่ในความควบคุมของ นสน. ปลายตอ เพื่อให้ พ.กั้นถนนแจ้ง สดช. หรือ สดร. ที่ควบคุมทางผ่าน ตามข้อ 3.1.3 ทราบว่า จะปล่อยขบวนรถใด เวลาใด และขอรับคำสั่งจะให้กักหรือให้ปล่อยขบวนรถจาก สดร. หรือ สดช. นั้น และเมื่อได้ กักหรือได้ปล่อยขบวนรถออกไปแล้ว ให้รีบแจ้งทันทีอีกครั้งหนึ่ง ถ้าเป็นการเสด็จ โดยไม่มีหมาย กำหนดการ จะต้องแจ้งหรือให้แจ้ง พ.กั้นถนนทราบบ้างว่า เป็นการเสด็จ โดยไม่มีหมายกำหนด การล่วงหน้า เฉพาะถนนเสมอระดับทางที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อได้แสดงสัญญาณให้ ขบวนรถเข้าหรือออกจากสถานี ซึ่งขบวนรถจะต้องผ่านถนนเสมอระดับทางนั้น นสน. หรือ พ.สัญญาณ จะต้องรับผิดชอบสั่งการและตรวจสอบการปิด-เปิดเครื่องกั้นถนนของ พ.กั้นถนนให้ เรียบร้อยด้วยทุกครั้ง ถ้ามีเหตุปิดเครื่องกั้นถนนไม่ได้จะต้องให้สัญญาณแสดงท่าห้ามขบวนรถ ทันที

3.1.2 พ.กั้นถนน เมื่อได้รับแจ้งตามข้อ 3.1.1 ให้รีบแจ้ง สดร. หรือ สดช. ซึ่งควบคุมทางผ่านตามข้อ 3.1.3 และเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด เมื่อได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอแล้ว ให้พยายามสังเกตดูขบวนรถและถ้าเป็นระยะ เวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะผ่านถนนเสมอระดับทางให้รีบแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถ ไว้ก่อน และเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนได้ทันทีตามความจำเป็น

3.1.3 ให้ สดร. หรือ สดช. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมช่วยเหลือและพิจารณาสั่งการปฏิบัติงานของ พ.กัณณ และร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจติดตามข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนการรถยนต์พระที่นั่งโดยใกล้ชิด เมื่อได้รับแจ้งการจะปล่อยขบวนรถจาก นสน. ตามข้อ 3.1.1 หากคำนวณเวลาได้ว่า ขบวนการรถยนต์พระที่นั่งจะต้องผ่านถนนเสมอระดับทางในช่วงเวลาที่ขบวนรถจะเข้าสู่ทางตอนนั้น ให้สั่งกักขบวนรถนั้นไว้ที่สถานีต้นตอนเพื่อให้ขบวนการรถยนต์พระที่นั่งผ่านไปเสียก่อน แต่ถ้าเห็นว่าขบวนการรถยนต์พระที่นั่งยังอยู่ไกล มีเวลาที่ขบวนรถจะผ่านทางตอนนั้นได้ (คำนวณได้จากกำหนดเวลาวิ่งของขบวนรถ) ให้สั่ง นสน. ปล่อยขบวนรถได้ตามความเหมาะสม การสั่งกักหรือสั่งปล่อยขบวนรถออกจากสถานี ถ้ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมประสานการปฏิบัติอยู่ด้วย ให้แจ้งหรือหาหรือการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นด้วย

3.2 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนน (เครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติ)

3.2.1 ให้ นตส. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมการทำงานของเครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติ โดยประสานการปฏิบัติกับ สดร. หรือ สดช. ที่ควบคุมทางผ่าน เพื่อแก้ไขไม่ให้เครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติทำงานเมื่อทราบว่ขบวนการรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จฯ ผ่าน และขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว เพื่อให้ พชร. หยุดขบวนรถตามที่กำหนดไว้ใน ขตร. ข้อ 260 กับจะต้องมีสัญญาณมือเตรียมไว้แสดงสัญญาณห้ามขบวนรถตามท่าของสัญญาณมือที่แสดงที่ถนนผ่านเสมอระดับทางนั้นด้วย

3.2.2 ให้ สดร. หรือ สดช. จัดหาสัญญาณมือไปควบคุมดูแลการจราจรร่วมมือประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และให้นำเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินไปเกาะคู่สายโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ เพื่อติดต่อขอทราบข่าวความเคลื่อนไหวของขบวนรถจาก ผคร. หากเห็นสมควรให้กักขบวนรถไว้ที่สถานีต้นตอนเพื่อให้ขบวนการรถยนต์พระที่นั่งเสด็จฯ ผ่านไปก่อน (อนุโลมตามข้อ 3.1.3) ให้แจ้ง ผคร. เพื่อสั่งการ นสน. ตามความจำเป็น แต่ถ้าขบวนรถได้ออกจากสถานีมาแล้วและมีขบวนการรถยนต์พระที่นั่งจะเสด็จฯ ผ่านถนนเสมอระดับทางขณะที่ขบวนรถอยู่ในตอน ให้รีบแจ้ง นตส. แก้ไขเครื่องกั้นถนนชนิดอัตโนมัติไม่ให้ทำงาน และแสดงสัญญาณห้ามให้ขบวนรถหยุดให้จงได้ แต่ถ้าไม่สามารถหยุดขบวนรถได้ ให้พยายามหยุดขบวนเสด็จฯ หรือแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ให้หยุดขบวนเสด็จฯ

3.3 ถนนผ่านเสมอระดับทางที่ไม่มีเครื่องกั้นถนน

3.3.1 ให้ นตท. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมทางผ่าน เพื่อร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ควบคุมการจราจรทางถนน และแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถตามความจำเป็น และเมื่อใกล้เวลาที่ขบวนการรถยนต์พระที่นั่งจะผ่าน ให้ นตท. จัดพนักงานไปปักป้ายเตือนสามเหลี่ยมและป้ายแดง เพื่อไม่ให้ขบวนรถผ่านป้ายแดง โดยถือปฏิบัติตาม ขตร. ข้อ 36 (1) และ (3) ก. เป็นการชั่วคราว และเมื่อจะให้ขบวนรถผ่านได้ให้ถอนป้ายนี้ออก การปักและการถอนป้ายแดงให้กระทำตามระยะเวลาสุดแต่ความจำเป็น

3.3.2 ให้ สบท. หรือ สบช. ที่เกี่ยวข้องไปควบคุมและพิจารณาสั่งการ ปฏิบัติต่อ นตท. โดยใกล้ชิด ร่วมมือติดตามชาวขบวนรถยนต์พระที่นั่ง และประสานการปฏิบัติกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) กับต้องนำเครื่องโทรศัพท์ฉุกเฉินไปเกาะคู่สายโทรศัพท์ควบคุมการ เติมนรถ เพื่อประสานงานกับ ผคร. ได้ทุกระยะ หากเห็นสมควรให้กักขบวนรถไว้ที่สถานีต้นตอน เพื่อให้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไวก่อน (อนุโลมตามข้อ 3.1.3) ให้ แจ้ง ผคร. เพื่อสั่งการ นสน. ตามความจำเป็น และเมื่อขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านไวก่เรียบร้อยแล้ว ให้แจ้ง ผคร. ทราบ จึงจะ เป็นการเสร็จสมบูรณ์

4. การเสด็จพระราชดำเนินโดยไม่มีหมายกำหนดการล่วงหน้า

เมื่อ พ.กัณณนได้รับทราบว่าจะมีขบวนรถยนต์พระที่นั่งผ่านถนนเสมอระดับ ทางที่อยู่ในความรับผิดชอบโดยกระชั้นหัน หรือโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จล่วงหน้า ถ้าเป็น เวลาที่ขบวนรถได้ออกจากสถานีต้นตอนมาแล้ว ให้รีบแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี) ทราบ และถ้า เป็นเวลาที่ขบวนรถยนต์พระที่นั่งใกล้จะเสด็จ ผ่านให้รีบแสดงสัญญาณมือห้ามขบวนรถและปิด เครื่องกันถนนไวก่อน ถ้าเป็นเครื่องกันถนนที่มีสัญญาณไฟวาว 5 ดวงอยู่ด้วย ต้องพยายามอย่า ให้ไฟวาวแสดงสัญญาณ (ไม่กดเครื่องสัญญาณไฟวาว หรือไม่นำเครื่องกันลงจนถึงขั้นที่ไฟวาว ทำงาน) ต่อเมื่อเห็นว่าขบวนรถสามารถหยุดได้ หรือขบวนรถได้หยุดเรียบร้อยแล้วจึงเปิดเครื่อง กันถนนโดยเร็ว แต่ถ้าเห็นว่าขบวนรถยังอยู่ใกล้ขบวนรถยนต์พระที่นั่งสามารถผ่านไวก่อนได้ก็ให้ ขบวนรถพระที่นั่งผ่านไวก่อน แต่ต้องเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามขบวนรถเพื่อหยุดขบวน รถไวก่ได้เมื่อจำเป็น โดยให้ทหารหรือและร่วมมือประสานการปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ถ้ามี)

ถ้าเป็นเวลาที่ขบวนรถยังไม่ออกจากสถานีต้นตอน ให้รีบแจ้ง นสน. ทราบ เพื่อ พิจารณากักขบวนรถหรือทำบันทึก หรือแจ้งให้ นสน. ช่างเคียงที่จะปล่อยขบวนรถเข้ามาในทาง ตอนนั้นพิจารณากักขบวนรถหรือทำบันทึกแจ้ง พชร. ทราบ โดยถือปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ ในข้อ 1.2 หรือข้อ 3.1.3 สุดแต่กรณี

5. การปฏิบัติของพนักงานขับรถ

เมื่อพนักงานขับรถได้รับโทรเลขแจ้งหมายกำหนดการเสด็จ ผ่านทางรถไฟ จะต้องใช้ความระมัดระวังในการนำขบวนรถเข้าสู่ทางตอนนั้นอย่างกวัดขัน พยายามสังเกตดู สัญญาณมือ หรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง หรือป้ายแดง สุดแต่กรณี และปฏิบัติตามโดย เคร่งครัด และเมื่อเห็นสัญญาณมือแล้วให้เปิดสัญญาณหวีดรถจักรตาม ขตร. ข้อ 35 (5) และถ้า เห็นสัญญาณห้ามให้หยุดขบวนรถในทันที เมื่อขบวนรถหยุดนิ่งแล้ว ถ้าเป็นระยะห่างจากถนนมาก ให้เปิดไฟส่องทางหน้าขบวน (ในเวลากลางวัน) หรือปิดไฟส่องทางหน้าขบวน (ในเวลากลางคืน) ชั่วขณะหนึ่ง เพื่อเป็นสัญญาณให้ผู้เกี่ยวข้องทราบว่าขบวนรถได้หยุดนิ่งแล้ว แต่ถ้าไม่อาจหยุด ขบวนรถได้จะเนื่องจากเหตุใดก็ตาม ให้เปิดสัญญาณหวีดรถจักรตาม ขตร. ข้อ 35 (2) (สัญญาณมีอันตรายเกิดขึ้น) เพื่อให้พนักงานรถพ่วงลงห้ามล้อและผู้เกี่ยวข้องปิดเครื่องกันถนน หรือห้ามการจราจรทางถนน

6. การปฏิบัติของพนักงานควบคุมการเดินรถ

เมื่อพนักงานควบคุมการเดินรถได้รับหมายกำหนดการเสด็จผ่านทางรถไฟ หรือ ได้ทราบข่าวการเสด็จฯ อย่างกะทันหันโดยไม่มีหมายกำหนดการเสด็จฯ ให้ติดตามสั่งการและ กำชับ นสน. ให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด กับให้ร่วมมือประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องในการ สั่งกัก หรือปล่อยขบวนรถออกจากสถานีอย่างใกล้ชิด การสั่งการต่าง ๆ ให้บันทึกรายละเอียด พร้อมเวลาและผู้รับคำสั่งหรือผู้รับแจ้งไว้ในผังควบคุมการเดินรถด้วยทุกครั้ง และเฉพาะการเสด็จฯ ในเขตกรุงเทพมหานคร เมื่อ ผคร. กท. 1, 2 หรือ 3 ได้รับแจ้งการจะเสด็จฯ ผ่านทางรถไฟจาก ศูนย์วิทยุตำรวจรถไฟ โดยทางโทรศัพท์ควบคุมการเดินรถ หรือทางใดทางหนึ่งที่เชื่อถือได้ ให้รีบ แจ้งผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติในการถวายความปลอดภัยตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งนี้และถ้ามีเวลาเพียงพอที่จะออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องได้ ผคร. กท.2 ออกโทรเลขสั่งการในนาม กตร. โดยอ้างที่มา และรายละเอียดที่ได้รับแจ้งไว้ด้วย และถ้าได้รับหมายกำหนดการเสด็จฯ จากสำนักพระราชวังที่มี ถึง ผวก. นอกเวลาราชการ จะรอไว้ให้ผู้มีหน้าที่สั่งการจะไม่ทันการ ให้ ผคร.กท.2 ออกโทรเลขสั่ง การต่อไปในนามของ ผวก. แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องศึกษาวิธีปฏิบัติให้เข้าใจ และถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดที่สุด ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 19 มกราคม 2531

(ลงนาม) หิรัญ รติศรี
(นายหิรัญ รติศรี)
ผู้ว่าการรถไฟฯ

(สำเนา)

คำสั่ง ฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/ดร.1/055

เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมถนนผ่านเสมอระดับทาง

ตามคำสั่งฝ่ายฯ ที่ ดร.50/2497 ลงวันที่ 18 มิ.ย.2497, ที่ ดร.31/2508 ลงวันที่ 5 ต.ค.2508, ที่ พ.2/อส.16/231 ลงวันที่ 20 มี.ค.2517, ที่ ผ.2/2521 ลงวันที่ 23 มิ.ย.2521, ที่ พ.1/ธร.1/295 ลงวันที่ 16 พ.ค.2523, ที่ พ.2/ดร.1/064 ลงวันที่ 14 เม.ย.2524, ที่ พ.2/คด.2/140/2524, ลงวันที่ 15 ต.ค.2524, และคำสั่งที่ ดร.1723/2526, ลงวันที่ 21 ก.ย.2526 ได้กำหนดวิธีปฏิบัติและกวดขันเกี่ยวกับการควบคุมถนนผ่านเสมอทางระดับทาง ดังความละเอียดแจ้งอยู่แล้ว นั้น

บัดนี้ ได้พิจารณาเห็นสมควรแก้ไขปรับปรุงคำสั่งดังกล่าวและประมวลไว้เป็นคำสั่งเดียวกัน โดยจัดขั้นตอนในการปฏิบัติเสียใหม่ เพื่อสะดวกต่อการศึกษาดำเนินการและนำไปปฏิบัติได้ถูกต้องไม่สับสน ฉะนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งดังกล่าวข้างต้น กับคำสั่งที่ พ.2/อส.16/707 ลงวันที่ 23 ก.ย.2520 ข้อ 5 และที่ พ.1/อส.16/376 ลงวันที่ 15 มิ.ย.2520 ข้อ 3 รวมทั้งคำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะขัดแย้งกับคำสั่งนี้ หรือไม่เสียทั้งสิ้น โดยให้ถือปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมถนนผ่านเสมอระดับทางดังต่อไปนี้ :-

1. นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ ที่มี พ. กั้นถนนอยู่ในบังคับบัญชา

1.1 ให้จัดทำกำหนดเวลาขบวนรถออกจากสถานีต้นตอน (เฉพาะขบวนรถที่จะต้องเดินผ่านทางตอนนั้น) ให้กับ พ. กั้นถนนทั้งขบวนรถขึ้นและขบวนรถลง หากมีขบวนรถพิเศษแทรกแซงจะต้องส่งประกาศเดินรถหรือบันทึกแจ้งเวลาขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนให้ พ.กั้นถนนทราบล่วงหน้าโดยมีหลักฐาน

1.2 ให้จัดทำสมุดสำหรับบันทึกการตรวจเยี่ยมของผู้บังคับบัญชาและสมุดสำหรับใช้บันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถที่ขอหรือให้ทางสะดวก และเวลารับแจ้งขบวนรถออกให้ พ.กั้นถนนไว้ประจำชุมเครื่องกั้นอย่างละ 1 เล่ม กับจะต้องโทรศัพท์แจ้ง พ.กั้นถนนทราบเพื่อเตรียมการปิดกั้นถนนไว้ล่วงหน้า ดังนี้.-

แจ้งครั้งที่ 1 เมื่อได้ขอหรือให้ทางสะดวกขบวนรถแล้ว

ตัวอย่าง “ เวลา 10.00 น. (เวลาที่แจ้ง) ขอทาง
(หรือให้ทาง) ขบวน 1 แล้ว ”

แจ้งครั้งที่ 2 เมื่อขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนแล้ว

ตัวอย่าง “ เวลา 10.15 น. (เวลาที่แจ้ง) ขบวน 1 ออก
สถานี ก. แล้ว ”

การแจ้ง พ.กั้นถนนทุกครั้ง ให้บันทึกเลขที่ขบวนรถ เวลาที่แจ้ง และนามผู้รับแจ้งไว้ในสมุดบันทึกซึ่งต้องจัดทำไว้ให้มีรายละเอียดดังตัวอย่าง

ขบวนรถที่	เวลาแจ้งครั้งที่ 1	เวลาแจ้งครั้งที่ 2	นามผู้รับแจ้ง
1	10.00 น.	10.15 น.	นาย ก.

หากแจ้ง พ.กัณณไม่ได้ ให้ตรวจสอบข้อเท็จจริงและแก้ไข ถ้าเป็นกรณีที่ พ.กัณณไม่อยู่ปฏิบัติหน้าที่ หรือปฏิบัติหน้าที่ไม่ได้ ให้จัดคนการหรือคนคุมประจำไปทำการแทนในโอกาสแรก โดยปฏิบัติตามข้อ 1.3 แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

1.3 เมื่อ พ.กัณณป่วย ลา หรือขาดอัตรา และแขวงเดินรถยังไม่สามารถจัดคนไปทำการแทนได้ ต้องจัดคนการหรือคนคุมประจำไปทำการแทน พ.กัณณ แล้วแจ้งบุคคลภายนอกทำการแทนคนการหรือคนคุมประจำ ต่อไป ห้ามจ้างบุคคลภายนอกทำการแทน พ.กัณณเป็นอันขาด

1.4 ให้อบรมแนะนำและกวดขัน พ.กัณณทุกคนให้เข้าใจหน้าที่และปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด กับต้องตรวจเยี่ยม พ.กัณณอย่างน้อยสัปดาห์ละครั้งสำหรับชุมเครื่องกัณณที่อยู่ในเขตสถานี และอย่างน้อยเดือนละครั้งสำหรับชุมเครื่องกัณณที่อยู่นอกเขตสถานี พร้อมทั้งอบรมแนะนำชักจูงความเข้าใจในการปฏิบัติงานแก่ พ.กัณณ แล้วให้บันทึกผลการตรวจเยี่ยม การอบรมแนะนำไว้ในสมุดบันทึกการตรวจเยี่ยม และลงชื่อ, วัน, เวลากำกับไว้ด้วยทุกครั้ง ทั้งนี้ นสน. หรือ นยส. อาจมอบหน้าที่ให้กับ ช.นสน.หรือ ช. นยส. ไปตรวจเยี่ยมแทนได้แต่ความจำเป็น

2. พนักงานกัณณ

2.1 ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ ต้องอยู่ประจำหน้าที่และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในชุมเครื่องกัณณ กับห้ามมิให้ผู้อื่นเข้ามาทำการแทนโดยพลการอย่างเด็ดขาด และต้องคอยตรวจตราและหรือคุ้ยครองซึ่งอยู่ระหว่างรางกับสิ่งซึ่งกันครีบล้อ อย่าให้มีสิ่งใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้งไป

2.2 เมื่อได้รับแจ้งการขอหรือให้ทางขบวนรถ หรือได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอน ให้บันทึกเวลาตามที่ นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณแจ้งให้ทราบไว้ในสมุดบันทึกเช่นเดียวกับการบันทึกของผู้แจ้งตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1.2 เฉพาะนามผู้แจ้ง อนุญาตให้ใช้ตำแหน่งแทนชื่อได้ด้วย

2.3 การปิดเครื่องกัณณ ห้ามปิดก่อนขบวนรถผ่านเสมอระดับทางนานเกินความจำเป็น หรือปิดในระยะกระชั้นชิดจนเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องลดความเร็ว และให้ปิดเครื่องกัณณให้สัมพันธ์กับความเร็วของขบวนรถตามที่กำหนดให้ ดังนี้.-

ประเภทขบวนรถ	เมื่อขบวนรถเข้ามาใกล้ทางผ่านโดยประมาณ		ความเร็วของขบวนรถ ในขณะนั้น
	ระยะเริ่มปิด เครื่องกัณ	ระยะปิดเครื่องกัณ เรียบร้อย	
1) ขบวนรถในทางตอนจำกัด ความเร็ว ขบวนรถที่เดินเบา เข้าหยุดหรือเริ่มเคลื่อนออก	600 เมตร (10 เสาโทรเลข)	400 เมตร (7 เสาโทรเลข)	ความเร็วไม่เกิน 30 กม. ต่อ ชม.

2) ขบวนการสินค้า	800 เมตร (13 เสาโทรเลข)	600 เมตร (10 เสาโทรเลข)	ความเร็วเกินกว่า 30 กม. แต่ไม่เกินกว่า 50 กม. ต่อ ชม.
3) ขบวนการรวม	900 เมตร (15 +เสาโทรเลข)	700 เมตร (11 เสาโทรเลข)	ความเร็วเกินกว่า 50 กม. แต่ไม่เกิน 55 กม. ต่อ ชม.
4) - ขบวนการโดยสาร หรือ - รถจักรดีเซลตัวเปล่า หรือ - ขบวนการสินค้า หรือขบวน รถงานที่ใช้รถพ่วงมีเครื่อง หมายดาวเหลืองภายในวง กลมพื้นสีดำ (ซึ่ง นสน. จะทราบจาก ปตร.และ แจ้ง ให้คนกั้นถนนทราบ)	1,200 เมตร (19 เสาโทรเลข)	1,000 เมตร (16 เสาโทรเลข)	เฉพาะที่ใช้ความเร็ว เกินกว่า 55 กม. ต่อ ชม. ขึ้นไป

2.4 การปิดเครื่องกั้นถนนต้องปิดให้เรียบร้อยทั้ง 2 ด้าน อย่าให้มีสิ่งกีดขวางทาง และจะแสดงสัญญาณมือในท่าอนุญาตให้กับขบวนรถได้ต่อเมื่อได้ปิดกั้นเครื่องกั้นถนนเรียบร้อยแล้ว (กลางวันถือธงเขียวเหยียดตรงออกไปเสมอระดับไหล่ให้ได้ฉากกับทางรถไฟ กลางคืนชูโคมไฟเขียว โดยให้ดวงไฟอยู่ในระดับไหล่) เมื่อท้ายขบวนรถใกล้จะผ่านพ้นถนนเสมอระดับทางจึงจะงดการแสดงผลสัญญาณมือแล้วเตรียมพร้อมที่จะเปิดเครื่องกั้นถนน เว้นแต่ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง (สัญญาณไฟวาบ 5 ดวง) เมื่อสัญญาณนั้นแสดงท่าอนุญาตแล้ว พ.กั้นถนนไม่ต้องแสดงสัญญาณมือในท่าอนุญาตอีก แต่ต้องมีสัญญาณมือติดตัวไว้ขณะออกไปควบคุมตรวจตราความเรียบร้อยของเครื่องกั้นถนนและขบวนรถด้วย เพื่อพร้อมที่จะแสดงสัญญาณมือได้ทันทีเมื่อมีความจำเป็น เมื่อท้ายขบวนรถผ่านพ้นถนนผ่านเสมอระดับทางและตรวจดูมีโคมไฟ หรือป้ายวงกลมสีแดง หรือธงแดง ติดไว้ท้ายขบวนรถครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ใน ขตร. ข้อ 37 หรือข้อ 38 แล้ว ให้เปิดเครื่องกั้นถนนในทันที

2.5 ในขณะออกปรับขบวนรถ ต้องสังเกตว่ารถพ่วงในขบวนที่ผ่านไปมีสิ่งใดผิดปกติเกิดขึ้นบ้าง เช่น มีควันไฟ หรือเปลวไฟ ซึ่งแสดงว่ามีรถเพล้าร้อนหรือห้ามล้อจับตาย มีอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดของรถผิดปกติหรือหลุดห้อยลากไปกับทางเป็นต้น เมื่อพบเห็นให้รีบโทรศัพท์แจ้งให้นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณทราบทันทีเพื่อดำเนินการต่อไป แล้วบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นไว้ในสมุดบันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถ ชื่อผู้รับแจ้ง และลงนามกำกับไว้แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

2.6 ถ้าเครื่องกั้นถนนชำรุดหรือขัดข้อง ต้องรีบแจ้ง นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ เพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้องแก้ไข และให้ใช้เครื่องกั้นถนนแบบแผงเซ็นแทน หากเป็นกรณีที่ยานพาหนะชนเครื่องกั้นถนนชำรุดเสียหาย ต้องจดจำหมายเลขทะเบียน หมวดอักษร ชื่อจังหวัด สีของป้ายทะเบียนรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่หลบหนีให้จดชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไว้ แล้วแจ้งผู้บังคับบัญชาเพื่อแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนต่อไปตามระเบียบ

ให้ สดช. สดร. และ จดช. ติดตามกวดขันการปฏิบัติงานของ นสน. นยส.
พ.สัณญาณ และ พ.กันถนนให้เป็นไปตามคำสั่งโดยเคร่งครัด หากพบว่ามีผู้ใดไม่ถือปฏิบัติตาม
คำสั่งนี้ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย โดยเฉพาะ สดช. หรือ สดร. ให้ขอข้อมรณบัตรวาง
ของ สบท. ไปตรวจคุมเครื่องกันถนน และแนะนำอบรมการปฏิบัติงานของ พ.กันถนนทุกชุมในแขวง
เดินรถไม่ต่ำกว่า 1 ครั้งในรอบ 3 เดือน รวมทั้งตรวจสอบบันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถกับสมุดตรวจ
เยี่ยม และต้องลงบันทึกผลการตรวจเยี่ยมและอบรม พ.กันถนนไว้ในสมุดตรวจเยี่ยมด้วยทุกครั้ง
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 18 มีนาคม 2528

(ลงนาม) อมร เจริญภัณฑารักษ์

(นายอมร เจริญภัณฑารักษ์)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



บันทึกข้อความ

เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 488

วันที่ 15 พฤศจิกายน 2547

ฝ่าย / สำนักงาน

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง ให้กำชับผู้ปฏิบัติงานด้านการเดินรถให้ปฏิบัติตามระเบียบฯ

เรียน จกข. 1, 2, 3, 4, 5

สคร. กท. สม. จท. กก. รธ. อน. นว. จอ. ลป. ขบ. ขส. ทธ. หล. สกท. สขช.

ตามที่การรถไฟฯ ได้มีการจัดสัมมนาพนักงานรถจักร และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ด้านความปลอดภัยในการเดินรถร่วมกับผู้เกี่ยวข้องฝ่ายต่างๆ ปรากฏว่าผู้เข้าร่วมสัมมนาบางส่วน ได้แจ้งข้อบกพร่องของผู้ปฏิบัติงานฝ่ายการเดินรถซึ่งอาจจะทำให้เกิดเหตุอันตรายได้ เช่น นสน. ไม่ออกรับขบวนรถ, พนักงานกั้นถนนฯ ไม่ปิดเครื่องกั้นถนนฯ ฯลฯ เป็นต้น

ฉะนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุอันตราย จึงให้ จกข. ทุกเขต สคร. ทุกแขวง สกท. สขช. กำชับผู้ปฏิบัติงานฝ่ายการเดินรถในสังกัด ให้ปฏิบัติตามระเบียบฯ คำสั่ง โดยเคร่งครัด ดังนี้.-

การแสดงสัญญาณมือ ในการออกรับขบวนรถ และปล่อยขบวนรถ

1. สถานีที่ขบวนรถหยุด

1.1 สถานีทางสะดวก นสน.ทางสะดวก เมื่อออกรับขบวนรถจะต้องแสดงสัญญาณมือ ก่อนที่ขบวนรถจะเดินถึงสัญญาณเข้าเขตใน หรือหลักเขตสถานีสุดแต่กรณี และเมื่อต้องการให้ขบวนรถเดินสู่สถานี จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” จนกว่าขบวนรถจะเข้าถึงสถานี และเมื่อต้องการให้ขบวนรถหยุด ณ ที่ซึ่งต้องการ ก็ให้แสดงสัญญาณมือในท่า “ ห้าม ” จนกว่าขบวนรถนั้นจะหยุดนิ่ง และเมื่อต้องการให้ขบวนรถออกจากสถานี ก็จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” จนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว จึงให้คงแสดงสัญญาณได้

1.2 สถานีไม่มีทางสะดวก นสน. เมื่อออกรับขบวนรถ จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” ก่อนที่ขบวนรถจะเดินถึงสถานีอย่างน้อย 300 เมตร และเมื่อต้องการให้ขบวนรถหยุด ณ ที่ซึ่งต้องการ ก็ให้แสดงสัญญาณมือในท่า “ ห้าม ” จนกว่าขบวนรถจะหยุดนิ่ง และเมื่อต้องการให้ขบวนรถออกจากสถานี ก็จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” จนกว่าท้ายขบวนรถจะได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว

2. สถานีที่ขบวนรถผ่าน

2.1 สถานีทางสะดวก ถ้าสถานีนั้นใช้สัญญาณประจำที่ชนิดหางปลา หรือหลักเขตสถานี นสน.เมื่อออกรับขบวนรถจะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” ก่อนที่ขบวนรถจะถึงสัญญาณเข้าเขตใน หรือหลักเขตสถานีสุดแต่กรณี และจะคงแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” ได้ต่อเมื่อท้ายขบวนรถได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว แต่ถ้าสถานีนั้นใช้สัญญาณประจำที่ชนิดไฟสี เมื่อออกรับขบวนรถไม่ต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” แต่ต้องมีสัญญาณมือติดตัวไว้เพื่อพร้อมที่จะแสดงสัญญาณได้เมื่อจำเป็น

2.2 สถานีไม่มีทางสะดวก นสน. เมื่อออกรับขบวนรถ จะต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “ อนุญาต ” ก่อนที่ขบวนรถจะเดินถึงสถานีอย่างน้อย 300 เมตร และจะคงแสดงสัญญาณมือได้ เมื่อท้ายขบวนรถได้ผ่านพ้นปลายชานชาลาสถานีไปแล้ว

3. การแสดงสัญญาณมือ ต้องแสดงให้ถูกต้อง และให้พนักงานรถจักรเห็นอย่างชัดเจน

4. จุดที่ออกขึ้นรับขบวนรถ ถ้าเป็นสถานีที่ขบวนรถหยุดให้ นสน. ออกมาขึ้นรับขบวนรถ ณ ทางที่ขบวนรถจะเข้ามาสู่สถานี แต่ถ้าเป็นสถานีที่ขบวนรถเดินผ่านให้ออกมาขึ้นรับขบวนรถบนชานชาลาสถานี บริเวณศูนย์กลางสถานี

พนักงานกั้นถนน

1. ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องอยู่ประจำหน้าที่ และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในรั้วเครื่องกั้นถนนฯ ห้ามมิให้ผู้อื่นเข้ามาทำการแทนโดยพลการ อย่างเด็ดขาด

2. เมื่อได้รับแจ้งการขอหรือให้ทางขบวนรถ หรือได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอน ให้บันทึกเวลาตามที่ นสน., นขส., หรือ พ. สัญญาณ แจ้งให้ทราบไว้ในสมุดบันทึก พร้อมลงตำแหน่งผู้แจ้ง

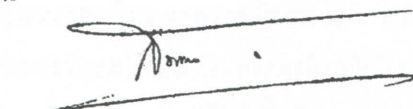
3. การปิดเครื่องกั้นถนนฯ ห้ามปิดก่อนขบวนรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางนานเกินความจำเป็นหรือปิดในระยะกระชั้นชิดจนเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องลดความเร็ว และให้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ ให้สัมพันธ์กับความเร็วของขบวนรถตามที่ได้กำหนดไว้

4. การปิดเครื่องกั้นถนนฯ ต้องปิดให้เรียบร้อยทั้ง 2 ด้าน อย่าให้มีสิ่งกีดขวางทาง และต้องออกรับขบวนรถทุกครั้งโดยต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” ให้กับขบวนรถได้ต่อเมื่อได้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ เรียบร้อยแล้ว เมื่อทำขบวนรถใกล้จะผ่านพ้นถนนเสมอระดับทาง จึงลดการแสดงสัญญาณมือแล้วเตรียมพร้อมที่จะเปิดเครื่องกั้นถนนฯ เว้นแต่ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง (สัญญาณไฟฟ้า 5 ดวง) เมื่อสัญญาณนั้นแสดงท่าอนุญาตแล้ว ไม่ต้องแสดงสัญญาณมือ แต่ต้องมีสัญญาณมือติดตัวไว้เพื่อพร้อมที่จะแสดงสัญญาณมือ ได้ทันที

5. ในขณะออกรับขบวนรถ ต้องสังเกตว่ารถพ่วงในขบวนที่ผ่านไปมีสิ่งใดผิดปกติหรือไม่ เมื่อพบเห็นให้รีบโทรศัพท์แจ้ง นสน., นขส., หรือ พ. สัญญาณ ทันที

6. ถ้าเครื่องกั้นถนนชำรุดขัดข้อง ต้องรีบแจ้ง นสน., นขส., หรือ พ. สัญญาณ เพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้องทำการแก้ไข หากเป็นกรณีที่ยานพาหนะชนเครื่องกั้นถนนฯ ชำรุดเสียหาย ต้องจดจำหมายเลขทะเบียน หมายเลข อักษร หรือจังหวัด ถ้าผู้ขับขี่ไม่หลบหนีให้จดชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่ หรือเจ้าของยานพาหนะไว้ แล้วแจ้งผู้บังคับบัญชาเพื่อแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนต่อไปตามระเบียบ

ทั้งนี้ ให้ เขต และแขวง จัดทำแผนตรวจงานด้านเดินรถให้เป็นรูปธรรม โดยให้มีการอบรม แนะนำ ทดสอบการปฏิบัติงานด้านเดินรถอย่างสม่ำเสมอ และพิจารณาปรับเปลี่ยนบุคลากรได้เมื่อจำเป็น แล้วสรุปผลการปฏิบัติงานให้ฝ่ายทราบทุกสิ้นเดือน


(นายสมหมาย ทับเวช)

อรด. ปฏิบัติการแทน อรด.



เรื่อง กวขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยจากการติดตามผลการปฏิบัติงานด้านการเดินรถพบว่าผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถบางรายยังไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่ง หรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ โดยเคร่งครัด ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดเหตุอันตรายขึ้น

พิจารณาแล้วเห็นว่าเพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้นจึงกวขันให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติ ดังนี้-

1. นายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก)

1.1 เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อได้สั่งการให้ พ.สัญญา พ.คุมประจำฯ ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประจำ หรือเตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ.สัญญา, พ.คุมประจำฯ ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง

1.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบจุดทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางคอนั้นแล้ว

1.3 การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง

1.4 ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถโคล้งหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกคันคอน

1.5 จะต้องบันทึกวัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวกลงในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญทุกๆ ครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ

1.6 การขอทางสะดวกทางโทรศัพท์ จะต้องกระทำด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบค้วทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) ให้กับ พวร. จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก ผกร.แขวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกให้ชัดเจน

1.7 ณ สถานีทางสะดวกคันทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด นสน.ทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่างๆ ณ สถานีทางสะดวกของคนเสร็จเสียก่อน จึงให้คราทางสะดวก, ค้วทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) หรือค้วไม่ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4) กับ พวร.ได้

1.8 สำหรับสถานีทางสะดวกที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทรถไฟฟ้ามหิดลไฟสี 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องบิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปไว้ในตำแหน่ง "คอนบิลไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)" ทุกครั้ง

1.9 สถานีทางสะดวกที่ ผกร.แขวงกำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จะต้องมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้ พวร., พรร. ทราบโดยมีหลักฐาน และจะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก(แบบ กรฟ.5) กลับไปให้ ผกร.แขวง ทราบทุกครั้ง

1.10 เมื่อเครื่องคราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณประจำที่ชำรุด ชัดข้องใช้การไม่ได้จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว

1.11 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องคราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณต่างๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการพิจารณาให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง

1.12 ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมิใช่เครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลังเพื่อสอบสวนด้วย

2. พนักงานสัญญาณ (พ.สัญญาณ)

2.1 เมื่อ นสน.ทางสะดวก ตั้งการให้ขอหรือให้ทางสะดวก, กลับประแจ หรือ เครื่องหมายให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องทวนคำสั่งและตอบรับทราบกับ นสน.ทางสะดวกทุกครั้ง

2.2 ก่อนขอหรือให้ทางสะดวก จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก นสน.ทางสะดวก ทุกครั้ง (ยกเว้นหอสัญญาณจักรกลา ซึ่งเป็นหอสัญญาณที่มีเขต โดยเฉพาะ ซึ่งไม่อยู่ร่วมกับเขตสถานีอื่นใด พ.สัญญาณ จึงทำหน้าที่ นสน.ทางสะดวกได้)

2.3 เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องคราทางสะดวก, เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณต่างๆ จะต้องรายงานให้ นสน.ทางสะดวกทราบ เพื่อออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการพิจารณาให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำหอสัญญาณให้เรียบร้อยทุกครั้ง

2.4 หอสัญญาณที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทไฟฟ้าชนิดไฟสี 3 ท่า เมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไปไว้ในตำแหน่ง “คอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)” ทุกครั้ง

2.5 ต้องเช็ฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่ตั้งการ โดยชอบด้วยคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

3. พนักงานสับเปลี่ยน (พ.สับเปลี่ยน)

3.1 ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนรถด้วยอาการกระแทกกัน โดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุถึงเสียชีวิต

3.2 ในการทำสับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำสับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ - ส่งวิทยุคมนาคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พชร. คอยระมัดระวังที่จะรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป

3.3 ก่อนทำการสับเปลี่ยนรถทุกครั้ง จะต้องจัดทำแผนการทำสับเปลี่ยน แล้วแจ้งให้ พชร. และ พ.สัญญาณ ทราบโดยละเอียด เพื่อป้องกันการผิดพลาด

3.4 ต้องเช็ฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน.ทางสะดวก ที่ตั้งการ โดยชอบด้วยคำสั่ง หรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

4. พนักงานกันถนน (พ.กันถนนฯ)

4.1 ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา และห้ามมิให้บุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในรั้วเครื่องกันถนนฯ หรือให้ผู้แทนเข้ามาทำการแทนโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก นสน. โดยเด็ดขาด

4.2 ต้องคอยแชะและขี้ร้องซึ่งอยู่ระหว่างรางกับสิ่งซึ่งกันครีบล้อ อย่าให้มีสิ่งใดมาแทรกหรืออุดก่อนที่ขบวนรถจะเดินผ่านทุกครั้ง

4.3 ขณะออกรับขบวนรถ ต้องสังเกตด้วยว่า

ก. ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นกับรถพ่วงในขบวนรถหรือไม่ เช่น มีควันไฟ หรือเปลวไฟ ซึ่งแสดงว่ามีรถเพลารถร้อน หรือห้ามล้อจับตาย, มีอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดของรถพ่วงผิดปกติ หรือหลุดลากไปกับทางเป็นคัน เมื่อพบเห็นจะต้องรีบแจ้งให้กับ นสน., นยส. หรือ พ.สัญญาฯ ทราบทันที เพื่อจัดการป้องกันเหตุอันตราย พร้อมบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นลงไว้ในสมุดรับแจ้งเวลาขบวนรถประจำรั้วเครื่องกันถนนฯ พร้อมชื่อผู้รับแจ้งและลงนามกำกับไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

ข. ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกันถนนอีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมาได้ แล้วแจ้งให้ นสน. ทางสะดวกทราบโดยเร็ว พร้อมบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นลงไว้ในสมุดรับแจ้งเวลาขบวนรถประจำรั้วเครื่องกันถนนฯ พร้อมชื่อผู้รับแจ้งและลงนามกำกับไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

4.4 ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการโดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

5. พนักงานรักษารถ (พ.รร.)

5.1 ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมีไว้เพื่อแสดงให้ นสน., พ.สัญญาฯ และ พ.กันถนนฯ ทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถมีครบถ้วน

5.2 ก่อนขบวนรถจะออกจากสถานีต้นทาง จะต้องตรวจสอบและทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายที่มีใช้อยู่ในขบวนรถว่าใช้งานได้สะดวกเรียบร้อยหรือไม่ พร้อมบันทึกผลการตรวจและทดลองนี้ลงไว้ในรายงานประจำวัน (แบบ 87) ทุกครั้ง

5.3 เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้ใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย แค่ว่าในขบวนรถไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตราย ก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อนหลายๆ ครั้ง เพื่อเตือนให้ พ.รร. รู้ว่า มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น

5.4 เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้าหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน

6. พนักงานควบคุมการเดินรถแขวง (ผคร.แขวง)

6.1 การสั่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง ต้องให้ นสน.ทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม, นสน.ทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ และ นสน.ทางสะดวกที่ ผคร.กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก ได้รับทราบและทวนคำสั่งกับ ผคร. แล้ว จึงจะถูกต้องและเป็นการสั่งเปลี่ยนหลักที่สมบูรณ์

6.2 สถานีทางสะดวกที่ ผคร.กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก จะต้องเป็นสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถกำหนดจะต้องหยุดเป็นครั้งสุดท้ายก่อนถึงสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันแต่เดิม และสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่

6.3 เนื่องจากอำนาจหน้าที่รับผิดชอบของ ผคร. มีเฉพาะในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงคน การสั่งเปลี่ยนหลักแต่ละครั้ง จะต้องสั่ง นสน.ทางสะดวกในพื้นที่ควบคุมการเดินรถแขวงคนเท่านั้น ห้ามสั่งข้ามแขวงเพราะจะทำให้การสั่งเปลี่ยนหลักไม่สมบูรณ์ และขาดการติดตามผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก

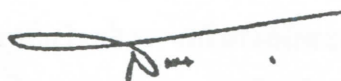
6.4 หากสถานีทางสะดวกที่ถูกกำหนดให้หลักกันใหม่เป็นสถานีทางสะดวกคันแขวงหรือปลายแขวงควบคุมการเดินรถ จะต้องสั่งการให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลัก จัดการป้องกันอันตราย โดยส่งพนักงานพร้อมด้วยธงแดง หรือ โคมไฟแดงออกไปแสดงที่หลักเขตสถานี หรือ สัญญาณเข้าเขตนอก หรือสัญญาณเข้าเขตใน (เมื่อไม่มีสัญญาณเข้าเขตนอก) ทางด้านที่ขบวนรถยังไม่ได้รับมอบใบเปลี่ยนหลักมาก่อน เพื่อมอบใบเปลี่ยนหลักให้กับ พหร. โดยมีหลักฐาน

6.5 เมื่อมีการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลักของสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ จะต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกันให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ทราบด้วย เพื่อเพิ่มความระมัดระวังในการกลับประแจหรือเครื่องคกราง

7. ให้ สดช. สตร. จดข. อบรม. แนะนำ กวดขัน และติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาให้ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด หากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

สำหรับ ผคร. ให้ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถอีกทางหนึ่ง โดยเฉพาะการปฏิบัติงานของ ผคร.แขวง หากพบว่ามีกรปฏิบัติที่ไม่ชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ ให้รีบดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว พร้อมรายงานให้ฝ่ายการเดินรถทราบ
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2552



(นายสมหมาย ทับเวช)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. 2 / ดร. 2 / 160

เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อความปลอดภัย

ด้วยเมื่อวันที่ 05 ธันวาคม 2553 ผศ.กท.1 สั่งให้ขบวน 721 หลีกกับขบวน 976 ที่สถานี บางบำหรุ ขบวน 976 หยุดรับส่งผู้โดยสารอยู่ในทางล่องของสถานีบางบำหรุ ขบวน 721 ออกจากสถานี ชุมทางบางซื่อ 2 เคนในทางขึ้น พขร.ได้นำขบวนรถฝ่ายสัญญาณประจำที่ชนิดหลักเขตสถานี เข้ามาหยุดได้ที่ ประแจเลขที่ 101B ซึ่งอยู่ในท่าทางตรง (ทางล่อง) เป็นเหตุให้รถจักรดีเซลรีดประแจเลขที่ 101B ทำให้ประแจ เลขที่ 101B ชำรุดเสียหาย และเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2553 ขบวนรถนำเที่ยวเชื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ที่ 926 (โลกสูง-กรุงเทพ) ทำการโดยรถจักรดีเซลเลขที่ 4531 ความยาว 10 โบกี้ ขบวนรถเดินในทางประธานล่อง ได้วิ่งฝ่ายสัญญาณออกของสถานีรังสิตในขณะที่แสดงท่าห้าม และวิ่งฝ่ายสัญญาณเข้าและสัญญาณออกของสถานี คอนเมือง (ไม่หยุดขบวนรถที่สถานีรังสิตและสถานีคอนเมืองให้เป็นไปตาม ปคร.) ขบวนรถหยุดได้ที่ สทล. 20/5-6 ระหว่างสถานีคอนเมือง-หลักสี่ ผู้เกี่ยวข้องได้ประสานและสั่งการให้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ สามารถ ป้องกันเหตุอันตรายไว้ได้

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้มีเหตุอันตรายเกิดขึ้น และ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อ การเดินรถ จึงกวดขันให้ผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถถือปฏิบัติตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ โดยเคร่งครัด ดังนี้.-

1. นายสถานี และ พนักงานรักษารถ ต้องรับผิดชอบร่วมกัน ตรวจจำนวนหน่วยลากจูง และ ความยาวของขบวนรถให้มีจำนวนไม่เกินกำลังลากจูงของรถจักรที่ได้กำหนดไว้และให้พนักงานรักษารถ ต้องแจ้งจำนวนหน่วยลากจูงและความยาวของขบวนรถตามความเป็นจริงให้พนักงานขับรถทราบ โดยบันทึก ลงในรายงานประจำวันของพนักงานขับรถ แล้วลงนามกำกับไว้เป็นหลักฐาน ตลอดจนการรับรถเพิ่มหรือ ปลดรถออกระหว่างทางด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 154)

2. นายสถานีต้องประสานงานและสั่งการให้พนักงานขับรถนำรถจักรเข้าเทียบขบวนให้เสร็จ ก่อนจะถึงกำหนดขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 20 นาที เพื่อให้มีเวลาทำการทดลองเครื่องห้ามล้อและตรวจ ความเรียบร้อยของขบวนรถ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 157)

3. นายสถานีและพนักงานรักษารถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจดูการต่อท่อห้ามล้อ เครื่อง- ห้ามล้อให้มีอยู่ครบถ้วนตามอัตราสำหรับขบวนรถและทางตอนนั้นๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ ตรวจดูทวารลม ท่อห้ามล้อขบวนรถและทวารลิ้นบังคับการเครื่องห้ามล้อ (ถ้ามี) ให้อยู่ในท่าที่ถูกต้องและให้พยายามจัดรถซึ่งมี เครื่องห้ามล้ออยู่ห่างกันเป็นระยะตามกำหนดตลอดขบวน (ตาม ขคร.2549 ข้อ 158)

4. เมื่อนายสถานีคันทางได้จัดรถเข้าขบวนเรียบร้อยแล้ว ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานรักษารถจะต้องตรวจดูเข็มเครื่องแสดงแรงลมห้ามล้อในรถของตนว่าได้ขึ้นถึงขีดที่จะใช้การได้ดี แล้วหรือยัง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 159)

5. ก่อนที่ขบวนรถจะเดินเข้าสู่ทางตอนที่เป็นภูเขา พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถต้องรับผิดชอบร่วมกันตรวจและทดลองให้เป็นทีพอใจว่าเครื่องห้ามล้อทุกเครื่องในขบวนรถนั้นมีลักษณะมั่นคง ใช้การได้ดี เมื่อเห็นว่าเครื่องห้ามล้อรถคันใดไม่มั่นคงหรือชำรุดจำเป็นต้องซ่อมทันที ถ้านารถคันนี้ไปด้วยจะไม่ปลอดภัยแล้ว ก็ต้องแจ้งให้นายสถานีปลดรถออกจากขบวนตามความจำเป็นเสีย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 160)

6. เมื่อขบวนรถต้องจอดอยู่ในทางลาดชันทุกแห่ง พนักงานรักษารถกับพนักงานขับรถต้องรับผิดชอบร่วมกันจัดการลงห้ามล้อรถไว้ให้มั่นคง หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งอย่าให้ขบวนรถเลื่อนไหลได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

7. เมื่อขบวนรถเดินในทางที่ลาดชัน ถ้าในขบวนรถนั้นมีเครื่องห้ามล้อมือด้วยแล้ว พนักงานรักษารถจะต้องใช้เครื่องห้ามล้อมือช่วยพนักงานขับรถเพื่อให้ขบวนรถนั้นเดินโดยใช้ความเร็วไม่เกินพิกัดที่ได้กำหนดไว้ และเพื่อให้การลงห้ามล้อได้ผลดีและปลอดภัย ครั้งแรกการลงห้ามล้อให้ดึงพอดีแล้วผ่อนน้อย ๆ พอให้ล้อรถหมุนได้ ทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง จนกว่าขบวนรถจะหยุดหรือจนกว่าจะได้รับสัญญาณว่าให้คลายห้ามล้อได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

8. ก่อนที่ขบวนรถจะออกเดิน พนักงานรักษารถต้องเป็นผู้รับผิดชอบทดลองเครื่องบอกเหตุอันตรายให้ใช้การได้สะดวกเรียบร้อยด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 162)

9. ที่ทางหลักและทางตันทุกแห่งมีหลักปลอดภัยปักไว้ ห้ามไม่ให้จอดรถใด ๆ ทิ้งไว้โดยให้หัวรถหรือท้ายรถล้ำหลักปลอดภัยออกไปทางประแจ ซึ่งเป็นการกีดขวางแก่การเดินรถในทางที่ใกล้เคียง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 177)

10. พนักงานรักษารถและพนักงานขับรถผู้ซึ่งประจำอยู่ในขบวนรถเดียวกันจะต้องส่งสัญญาณแลกเปลี่ยนต่อกัน ตามระเบียบด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 163)

11. ถ้าในขบวนรถใดมีเครื่องบอกเหตุอันตรายติดต่อระหว่างพนักงานรถพ่วงกับพนักงานขับรถ เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ให้พนักงานรถพ่วงใช้เครื่องบอกเหตุอันตราย ถ้าในขบวนรถนั้นไม่มีเครื่องบอกเหตุอันตรายก็ให้ลงห้ามล้อแล้วผ่อน โดยกระทำเช่นนี้หลาย ๆ ครั้ง เพื่อให้พนักงานขับรถรู้สึกได้ว่ามีเหตุการณ์ผิดปกติ ทั้งนี้ให้พนักงานรถพ่วงแสดงสัญญาณมือประกอบด้วยในเมื่อสามารถกระทำได้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 161)

12. สถานีใดที่ไม่มีหน่วยงานของฝ่ายการช่างกลหรือเป็นสถานีที่เป็นจุดลงพักรอทำขบวนของพนักงานรถจักร ให้ นสน. ตรวจสอบและดูแลการลงนามของพนักงานรถจักรก่อนการไปปฏิบัติหน้าที่ทำขบวนด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 208 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2541)

13. ให้ นสน.ทุก ๆ สถานี สังเกตดูความพร้อมของพนักงานรถจักรขณะทำขบวนด้วยว่าอยู่ในสภาพปกติหรือไม่ ถ้าสังเกตเห็นว่าพนักงานขับรถอยู่ในสภาพผิดปกติ ห้ามมิให้ นสน. ปลอຍขบวนรถออกไป (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 632 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2541)

14. ในกรณีขบวนรถวิ่งอยู่ในตอนด้วยความเร็วผิดปกติ ให้ พร. ติดต่อสถานีหน้าเพื่อหยุดขบวนรถด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / อส. 16 / 632 ลงวันที่ 25 สิงหาคม 2541)

15. เพื่อป้องกันการผิดพลาดเมื่อนายสถานีทางสะดวกได้สั่งการให้ พ. สัญญาณ หรือ พ.คุมประจำฯ ขอหรือให้ทางสะดวก , กลับประจำ หรือ เตรียมทางให้ขบวนรถเข้าสู่สถานี จะต้องให้ พ. สัญญาณ หรือ พ. คุมประจำฯ ทวนคำสั่งและตอบรับทราบก่อนทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

16. ก่อนขอหรือให้ทางสะดวกทุกครั้ง จะต้องตรวจสอบสมุดจดทางสะดวกเพื่อให้ทราบแน่ชัดว่าไม่มีขบวนรถกีดขวางในทางตอนนั้นแล้ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

17. การขอหรือให้ทางสะดวกจะต้องสอบถามเลขที่ขบวนรถต่อกันทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

18. ห้ามขอหรือให้ทางสะดวกสำหรับขบวนรถไค่ลวงหน้าเกินกว่า 15 นาทีก่อนขบวนรถออกจากสถานีทางสะดวกต้นตอน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

19. จะต้องบันทึก วัน เดือน ปี เวลาที่ขอและให้ทางสะดวกต่อกัน เลขที่ขบวนรถ เวลาที่ขบวนรถถึงและออกจากสถานีทางสะดวก ลงไว้ในสมุดจดทางสะดวกในขณะนั้น แล้วลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ ทุก ๆ ครั้ง และห้ามมิให้เขียนทับหรือขีดแก้ไขข้อความที่บันทึกไว้เป็นอันขาด ถ้าจะแก้ไขให้ใช้หมึกแดงและลงชื่อกำกับไว้เป็นสำคัญ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

20. การขอทางสะดวกทางโทรศัพท์ จะต้องกระทำด้วยตนเอง และก่อนที่จะมอบตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) ให้กับ พ.ร. จะต้องขอและได้รับอนุญาตจาก ผ.ร. แหวงทุกครั้ง และจะต้องบันทึกไว้ในสมุดจดทางสะดวกให้ชัดเจน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

21. ณ สถานีทางสะดวกต้นทางขบวนรถ หรือ สถานีทางสะดวกที่ขบวนรถหยุด น.สน. ทางสะดวกต้องให้ทำกิจต่าง ๆ ณ สถานีทางสะดวกของตนเสร็จเสียก่อน จึงให้ตราทางสะดวก , ตัวทางสะดวก (แบบ กรฟ.3) หรือ ตัวไม้ได้ทางสะดวก (แบบ กรฟ.4) กับ พ.ร. ได้ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

22. สำหรับสถานีทางสะดวกที่ใช้เครื่องสัญญาณประจำที่ประเภทไฟฟ้าชนิดไฟสี 3 ทำเมื่อไม่มีการขอหรือให้ทางสะดวกแล้ว จะต้องปิดสวิทช์ควบคุมเครื่องทางสะดวกไว้ในตำแหน่ง “ ตอนปิดไม่ให้ทางสะดวก (WITHHOLD)” ทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

23. สถานีทางสะดวกที่ ผ.ร. แหวง กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) จะต้องมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้ พ.ร. พร. ทราบโดยมีหลักฐาน และจะต้องแจ้งผลการมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) กลับไปให้ ผ.ร. แหวง ทราบทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร. 2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

24. เมื่อเครื่องตราทางสะดวก , เครื่องทางสะดวก และหรือสัญญาณประจำที่ ขำรุคขัดข้อง ใ้การใช้การไม่ได้ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการแก้ไขโดยเร็ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

25. เมื่อมีความจำเป็นต้องทำลายตราเครื่องตราทางสะดวก , เครื่องทางสะดวก และเครื่อง-สัญญาณต่าง ๆ จะต้องออกโทรเลขแจ้งผู้เกี่ยวข้องมาจัดการดีตราให้ใหม่ พร้อมลงบันทึกการทำลายตราลงไว้ในสมุดบันทึกการทำลายตราประจำสถานีให้เรียบร้อยทุกครั้ง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

26. ต้องออกรับและปล่อยขบวนรถทุกขบวน และสังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้น มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องรีบจัดการป้องกันอันตรายและแจ้งเหตุไปยังสถานีทางสะดวกข้างหน้าเพื่อหยุดขบวนรถและสอบสวน และสถานีทางสะดวกข้างหลัง เพื่อสอบสวนด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

27. การทำสับเปลี่ยน ห้ามมิให้ทำการสับเปลี่ยนด้วยอาการกระแทกกันโดยแรงเกินไป หรือด้วยความสะเพร่าซึ่งอาจเป็นเหตุถึงเสียหาย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

28. ในการทำสับเปลี่ยนรถ ให้ใช้สัญญาณมือเฉพาะในการทำสับเปลี่ยนเท่านั้น และสำหรับเครื่องรับ-ส่ง วิททุคมนามคม ให้ใช้เป็นการเตือนให้ พพร. คอยระมัดระวังที่จะรับสัญญาณมือซึ่งจะแสดงต่อไป (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

29. ก่อนทำการสับเปลี่ยนทุกครั้ง จะต้องจัดทำแผนการทำสับเปลี่ยน แล้วแจ้งให้ พพร. และ พ.สัญญาณ ทราบโดยละเอียด เพื่อป้องกันการผิดพลาด (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

30. สำหรับพนักงานกั้นถนน ขณะออกรับขบวนรถต้องสังเกตด้วยว่า ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นกับรถพ่วงในขบวนรถหรือไม่ เมื่อพบเห็นจะต้องรีบแจ้งให้กับ นสน. หรือ พ.สัญญาณ ทราบทันที กับให้สังเกตด้วยว่าขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มีต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนอีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมาได้ แล้วแจ้งให้ นสน. ทางสะดวก ทราบโดยเร็ว (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

31. สำหรับ พพร. ก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทาง จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ เพราะเครื่องหมายท้ายขบวนรถมีไว้เพื่อแสดงให้ นสน., พ.สัญญาณ และ พ.กั้นถนนฯ ทราบได้ว่า รถพ่วงในขบวนรถมีครบถ้วนหรือไม่ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

32. เมื่อมีการหลีกขบวนรถ โดยเฉพาะขบวนรถที่มีความยาวมาก นสน. และ พพร. จะต้องระมัดระวังและตรวจสอบด้วยว่า ท้ายขบวนรถได้เข้ามาหยุดอยู่ภายในหลักปลอดภัยแล้วหรือไม่ เพื่อไม่ให้ขบวนรถต้องเบียดกัน (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

33. สำหรับพนักงานควบคุมการเดินรถ (ผคร.) เมื่อจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถ จะต้องถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 331 และคำสั่งทั่วไป ที่ ก.240/3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551 โดยเคร่งครัด (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 281 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550)

34. เมื่อจะต้องสั่งการเปลี่ยนหลักขบวนรถ ในกรณีที่มีเหตุผิดปกติ เช่น สถานีที่ขบวนรถจะต้องเดินเข้าไปหลักนั้นไม่อยู่ในลักษณะที่จะหลักขบวนรถได้ตามปกติ จะต้องสั่งการให้ นสน. ทางสะดวกที่กำหนดให้มอบใบเปลี่ยนหลัก บันทึกลงเหตุการณ์ผิดปกติพร้อมความต้องการจะให้ พขร. ปฏิบัติตามมอบให้กับ พขร. , พร. ทราบโดยแนชัดและมีหลักฐาน พร้อมบันทึกการสั่งการลงไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวันด้วย (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 281 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550)

35. เมื่อได้อนุญาตให้ นสน.ทางสะดวก มอบตัวทางสะดวก (กรฟ.3) หรือตัวไม่ได้ทางสะดวก (กรฟ.4) แล้ว จะต้องบันทึกไว้ในผังควบคุมการเดินรถประจำวันทุกครั้ง (ตาม ขคร.2549 ข้อ 67 และ ข้อ 89)

36. สำหรับนายสถานีทางสะดวก (นสน.ทางสะดวก) เมื่อได้รับคำสั่งเปลี่ยนหลักจาก ผคร. จะต้องถือปฏิบัติตาม ขคร.2549 ข้อ 331 กล่าวคือ การมอบใบเปลี่ยนหลัก (แบบ กรฟ.5) ให้กับพนักงานขับรถ และพนักงานรักษารถ นายสถานีทางสะดวกจะต้องมอบโดยมีหลักฐานการมอบทุกครั้ง (ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 240 / 3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551)

37. หากพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารถ ไม่ลงนามรับมอบ หรือ ลงนามรับมอบแต่อ่านชื่อไม่ออกและมีได้เขียนชื่อ นามสกุลด้วยตัวบรรจงไว้ในวงเล็บให้อ่านได้ชัดเจนให้ทุกตัว และหากพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารถ ยังไม่ยอมดำเนินการให้เรียบร้อย ให้ปล่อยขบวนรถออกจากสถานีไปได้เพื่อมิให้ขบวนรถต้องล่าช้าเพิ่ม แล้วสอบถามชื่อพนักงานขับรถ , ช่างเครื่อง หรือ พนักงานรักษารถ นั้น จากพนักงานควบคุมการเดินรถแขวง เพื่อบันทึกไว้ในสมุดมอบใบเปลี่ยนหลัก แล้วรายงานพร้อมแนบหลักฐานการรับมอบใบเปลี่ยนหลักนั้นให้ผู้บังคับบัญชาทราบในโอกาสแรกต่อไป (ตามคำสั่งทั่วไป ที่ ก. 240 / 3152 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2551)

38. เมื่อมีการสั่งเปลี่ยนหลักขบวนรถที่มีความยาวใกล้เคียงกับทางหลักของสถานีทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักใหม่ จะต้องแจ้งความยาวของขบวนรถที่จะหลักกัน ให้ นสน.ทางสะดวกที่ขบวนรถถูกกำหนดให้หลักกันใหม่ทราบด้วย เพื่อเพิ่มความระมัดระวังในการกลับประแจหรือเครื่องคกราง (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ. 2 / คร.2 / 159 ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2552)

39. ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่พนักงานทุกคนต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา (ตาม ขคร. 2549 ข้อ 180)

40. พ.สัญญาณ , พ.คุมประแจฯ , พ.สับเปลี่ยน , พ.กันถนนฯ ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการโดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ (ตาม ขคร.2549 ข้อ 180)

41. ห้ามไม่ให้พนักงานประจำขบวนรถ หรือ พนักงานประจำสถานี เสพสุราเมรัย หรือ ของมึนเมาในระหว่างเวลาซึ่งอยู่ในหน้าที่เป็นอันขาด หรือ จะเสพนอกเวลาทำงาน แต่มาเมึนเมาในระหว่างทำการตามหน้าที่ไม่ได้เช่นเดียวกัน ซึ่งตามประมวลการลงโทษฯ พ.ศ.2547 และ ข้อบังคับการรถไฟฯ ฉบับที่ 3.5 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2537 กำหนดโทษไว้ให้ไล่ออกจากงาน และ ผู้บังคับบัญชาระดับใกล้ชิดพนักงานซึ่งมีหน้าที่ปกครองกำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานนั้นอาจจะถูกพิจารณาโทษด้วย (ตาม ขคร.2549 ข้อ 181)

42. การอนุญาตให้ขบวนรถเดินเข้าสู่สถานีในทางที่มีสิ่งกีดขวางภายในย่านสถานี ต้องให้ขบวนรถหยุดหนึ่งที่สัญญาณเข้าเขตใน หรือ สัญญาณเข้าเขตนอก (ถ้ามี) หรือ หลักเขตสถานี (เมื่อไม่มีทั้งสัญญาณเข้าเขตในและสัญญาณเข้าเขตนอก) เสียก่อน แล้วจึงจะแสดงท่า “อนุญาต” หรือท่า “ระวัง” (ถ้ามี) สำหรับสถานีที่ติดตั้งไฟตอน (Track Circuit) ต้องให้ขบวนรถเข้าสู่สถานีในทางที่ไม่มีสิ่งกีดขวางก่อน แล้วจึงทำสับเปลี่ยนเข้าไปในทางที่มีสิ่งกีดขวางต่อไปได้ (ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ. 2 / คร.2 / 037 ลงวันที่ 22 มี.ค.2553

43. ให้ สดช. , สดร. , จคช. , พคร.10 อบรม , แนะนำ , กวดขัน และ ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด และหากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งนี้ ให้สอบสวนและพิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

44. ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๕ มกราคม พ.ศ. 2554



(นายนรินทร์ จันทรเดชา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. ๒ / อส. ๑๖ / ๓๐๓ / ๒๕๕๔

เรื่อง กวดขันการปฏิบัติงานด้านการเดินรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟ

ด้วยเมื่อวันที่ ๑๔ ธ.ค. ๒๕๕๔ ได้เกิดเหตุขบวน ๕๐๒ ขนกับรถยนต์ที่ถนนผ่านเสมอระดับทาง โอสก - ดินแดง (สทล. ที่ ๗ / ๑) ระหว่างสถานีคลองคันกับสถานีมีกกะสัน ขณะที่เครื่องกั้นถนนฯ ยังไม่สามารถปิดกั้นถนนได้ เนื่องจากรถยนต์หยุดติดสัญญาณไฟจราจรอยู่และ พxr. ไม่สามารถหยุดขบวนรถก่อนถึงทางผ่านได้ เป็นเหตุให้รถยนต์จำนวน ๑ คัน และรถจักรยานยนต์จำนวน ๑ คัน ได้รับความเสียหายและมีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน ๖ ราย ทำให้ภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ เสียหาย

ฉะนั้น เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตรายและเพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยด้านการเดินรถ จึงกวดขันให้ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการปิด - เปิด เครื่องกั้นถนนฯ ถือปฏิบัติตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ ที่ พ.๒ / คร.๑ / ๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มี.ค. ๒๕๒๘ ที่ได้มีการสั่งการ กำชับและกวดขันไว้ก่อนแล้ว ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.๒ / อส.๑๖ / ๔๘๘ ลงวันที่ ๑๕ พ.ย. ๒๕๔๗ , ที่ พ.๒ / คร.๒ / ๑๕๕ ลงวันที่ ๓๐ ต.ค. ๒๕๕๒ และที่ พ.๒ / คร.๒ / ๑๖๐ ลงวันที่ ๒๔ ม.ค. ๒๕๕๔ อีกโดยเคร่งครัด ดังนี้-

๑. นสน. นยส. หรือ พ.สัญญา ที่มี พ.กั้นถนน อยู่ในบังคับบัญชา

๑.๑ ให้จัดทำกำหนดเวลาขบวนรถออกจากสถานีต้นตอน (เฉพาะขบวนรถที่จะต้องเดินผ่านทางตอนนั้น) ให้กับ พ.กั้นถนน ทั้งขบวนรถขึ้นและขบวนรถลง หากมีขบวนรถพิเศษเดินแทรกแซง จะต้องส่งประกาศเดินรถหรือบันทึกแจ้งเวลาขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนให้ พ.กั้นถนน ทราบล่วงหน้าโดยมีหลักฐาน

๑.๒ ให้จัดทำสมุดสำหรับบันทึกการตรวจเยี่ยมของผู้บังคับบัญชา และสมุดสำหรับใช้บันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถที่ขอหรือให้ทางสะดวก และเวลารับแจ้งขบวนรถออกให้ พ.กั้นถนน ไว้ประจำชุมเครื่องกั้นอย่างละ ๑ เล่ม กับจะต้องโทรศัพท์แจ้ง พ.กั้นถนนทราบ เพื่อเตรียมการปิดเครื่องกั้นถนนไว้ล่วงหน้า

๑.๓ ให้อบรมแนะนำและกวดขัน พ.กั้นถนน ทุกคน ให้เข้าใจในหน้าที่และปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด กับต้องตรวจเยี่ยม พ.กั้นถนน อย่างน้อยสัปดาห์ละครั้งสำหรับชุมเครื่องกั้นถนนที่อยู่ในเขตสถานี และอย่างน้อยเดือนละครั้งสำหรับชุมเครื่องกั้นถนนที่อยู่นอกเขตสถานี พร้อมทั้งอบรมแนะนำชักจูงความเข้าใจในการปฏิบัติงานแก่ พ.กั้นถนน แล้วบันทึกผลการตรวจเยี่ยมการอบรมแนะนำไว้ในสมุดบันทึกการตรวจเยี่ยม และลงชื่อ วัน เวลา กำกับไว้ด้วยทุกครั้ง ทั้งนี้ นสน. หรือ นยส. อาจมอบหน้าที่ให้กับ ข.นสน. หรือ ข.นยส. ไปตรวจเยี่ยมแทนได้แต่ความจำเป็น

๒. พนักงานกั้นถนน

๒.๑ ในเวลาปฏิบัติงานตามหน้าที่ต้องอยู่ประจำหน้าที่ตลอดเวลา และห้ามมิให้น่าบุคคลภายนอกเข้ามาอยู่ในชุมเครื่องกั้นถนนฯ หรือให้ผู้แทนเข้ามาทำการแทนโดยไม่ได้รับอนุญาตจาก นสน. โดยเด็ดขาด

๒.๒ เมื่อได้รับแจ้งการขอหรือให้ทางขบวนรถ หรือได้รับแจ้งขบวนรถออกจากสถานี ดันตอน ให้บันทึกเวลาตามที่ นสน. , นยส. หรือ พ. สัญญาณ แจ้งให้ทราบไว้ในสมุดบันทึกพร้อมตำแหน่งผู้แจ้ง

๒.๓ การปิดเครื่องกั้นถนนฯ ห้ามปิดก่อนขบวนรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางนานเกินความจำเป็นหรือปิดในระยะกระชั้นชิดจนเป็นเหตุให้ขบวนรถต้องลดความเร็ว และให้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ ให้สัมพันธ์กับความเร็วของขบวนรถตามที่กำหนดไว้

๒.๔ การปิดเครื่องกั้นถนนฯ ต้องปิดให้เรียบร้อยทั้ง ๒ ด้าน อย่าให้มีสิ่งกีดขวางทาง และต้องออกรับขบวนรถทุกครั้งโดยต้องแสดงสัญญาณมือในท่า “อนุญาต” ให้กับขบวนรถได้ต่อเมื่อได้ปิดเครื่องกั้นถนนฯ เรียบร้อยแล้ว เมื่อท้ายขบวนรถใกล้จะผ่านพ้นถนนผ่านเสมอระดับทางจึงควรแสดงสัญญาณมือแล้วเตรียมพร้อมที่จะเปิดเครื่องกั้นถนนฯ สำหรับการแสดงสัญญาณมือ เวลากลางวันให้แสดงด้วยธง (หรือในกรณีฉุกเฉินเมื่อไม่มีธงให้แสดงด้วยแขน) เวลากลางคืนให้แสดงด้วยโคมไฟหรือไฟฉายที่หน้าไฟฉายมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๔ นิ้ว โดยแสดงสัญญาณมือ ดังนี้.-

๒.๔.๑ สัญญาณ “อนุญาต” เวลากลางวัน ถือธงเขียวเหยียดตรงออกไปอยู่นิ่ง ให้ได้ฉากกับทาง เมื่อไม่มีธงเขียวให้เหยียดแขนตรงออกไปอยู่นิ่งให้ได้ฉากกับทาง เวลากลางคืนถือโคมไฟหรือไฟฉายแสดงไฟสีเขียวอยู่นิ่ง

๒.๔.๒ สัญญาณ “ห้าม” เวลากลางวัน ถือธงแดงเหยียดตรงออกไปอยู่นิ่งให้ ได้ฉากกับทาง หรือชูขึ้นเพื่อให้ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้โดยแน่ชัด เมื่อไม่มีธงแดง ให้เหยียดแขนทั้ง ๒ ขูเหนือศีรษะอยู่นิ่งหรือถ้ามีผ้าหรือธงสีอื่น ๆ นอกจากสีเขียวก็ให้โบกไปมาโดยเร็วและถี่ เวลากลางคืน ชูโคมไฟหรือไฟฉายแสดงไฟสีแดงเพื่อให้ผู้รับสัญญาณแลเห็นได้ชัดเจน เมื่อไม่มีโคมไฟหรือไฟฉายแสดงไฟสีแดง ถ้ามีโคมไฟหรือไฟฉายแสดงสีอื่น ๆ นอกจากสีเขียว ก็ให้แกว่งไปมาโดยเร็วและถี่

เว้นแต่ ถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทาง (สัญญาณไฟวาบ ๕ ดวง) เมื่อสัญญาณนั้นแสดงทำอนุญาตแล้ว ไม่ต้องแสดงสัญญาณมือแต่ต้องมีสัญญาณมือติดตัวไว้เพื่อพร้อมที่จะแสดงสัญญาณมือได้ทันที

๒.๕ ขณะออกรับขบวนรถ ต้องปฏิบัติดังนี้.-

๒.๕.๑ ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้นกับรถพ่วงในขบวนรถ หรือไม่ เช่น มีควันไฟ หรือเปลวไฟ ซึ่งแสดงว่ามีรถเพลารถร้อนหรือห้ามล้อจับตาย มีอุปกรณ์ส่วนหนึ่งส่วนใดของรถพ่วงผิดปกติ หรือหลุดลากไปกับทาง เป็นต้น เมื่อพบเห็นจะต้องรีบแจ้งให้กับ นสน. , นยส. หรือ พ. สัญญาณ ทราบทันที เพื่อจัดการป้องกันเหตุอันตรายพร้อมบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นลงไว้ในสมุดรับแจ้ง เวลาขบวนรถประจำขุมเครื่องกั้นถนนฯ พร้อมชื่อผู้รับแจ้งและลงนามกำกับไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

๒.๕.๒ ขบวนรถที่เดินผ่านไปนั้นมีเครื่องหมายท้ายขบวนรถหรือไม่ ถ้าไม่มี ต้องเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกั้นถนนฯ อีกครั้ง เพราะอาจมีรถพ่วงที่หลุดไหลตามมาได้ แล้วแจ้งให้ นสน. ทางสะดวก ทราบโดยเร็ว พร้อมบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นลงไว้ในสมุดรับแจ้งเวลาขบวนรถประจำขุมเครื่องกั้นถนนฯ พร้อมชื่อผู้รับแจ้งและลงนามกำกับไว้ แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบโดยเร็ว

๒.๖ ถ้าเครื่องกั้นถนนชำรุดขัดข้องต้องรีบแจ้ง นสน. , นยส. หรือ พ. สัญญาณ ทราบ เพื่อแจ้งผู้เกี่ยวข้องทำการแก้ไขโดยเร็ว หากเป็นกรณีที่ยานพาหนะชนเครื่องกั้นถนนฯ ชำรุดเสียหาย ต้องจดจำ

หมายเลขทะเบียน หมวดอักษร ชื่อจังหวัด ถ้าผู้ขับขี่ไม่หลบหนีให้จดชื่อและที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานพาหนะไว้แล้วแจ้งผู้บังคับบัญชาเพื่อแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนตามระเบียบ ต่อไป

๒.๗ ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่ง นสน. ทางสะดวก ที่สั่งการโดยชอบด้วยคำสั่งหรือระเบียบหรือข้อบังคับที่กำหนดไว้

๒.๘ ให้ จคช. สคร. สกท. สยช. สคช. สทช. สยช. หมั้นอบรม แนะนำ กวดขันตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชาให้ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดที่สุดด้วย หากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณี ทุกทราบ

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๔.



(นายเริงพันธ์ พุดทอง)

หัวหน้ากองเดินรถ

ปฏิบัติราชการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

(สำเนา)

คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
ที่ พ.2/อส.16/176

เรื่อง การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุอันตรายเกี่ยวกับยานพาหนะเกี่ยวข้องกับขบวนรถหรือเครื่องกั้นถนน
หรือทำให้ทรัพย์สินของการรถไฟฯ เสียหาย

เนื่องจากปัจจุบันเมื่อเกิดเหตุอันตรายเกี่ยวกับยานพาหนะเกี่ยวข้องกับขบวนรถหรือเครื่องกั้นถนน หรือทำให้ทรัพย์สินของการรถไฟฯ เสียหายแล้ว ยังมีผู้เกี่ยวข้องให้ความสำคัญน้อยมาก บางครั้งยังมีปัญหาในการติดตามผลการดำเนินคดีจากพนักงานสอบสวนและไม่สามารถหาตัวผู้ละเมิดมารับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายให้แก่การรถไฟฯ ได้.

ฉะนั้น เพื่อจัดปัญหาดังกล่าวและเพื่อให้การติดตามเรียกเก็บเงินค่าเสียหายได้ผลโดยเร็ว เมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้วจึงให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติดังนี้.-

1. หากมีโทรศัพท์ให้ พร. หรือคนกั้นถนนฯ หรือ นสน. รับโทรศัพท์แจ้งตำรวจท้องที่เกิดเหตุ หรือโทรศัพท์แจ้งหน่วยปฏิบัติการพิเศษหมายเลข 191 หรือแจ้งตำรวจที่อยู่ใกล้ที่เกิดเหตุทราบในโอกาสแรกทันทีเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจสอบที่เกิดเหตุควบคุมตัวผู้ขับขี่และยึดรถคันเกิดเหตุไว้ทำการสอบสวนดำเนินคดีหรือผู้ขับขี่หลบหนีก็จะได้วิฑูรย์สกัดจับนำตัวมาดำเนินคดีได้ทันทั่วทั้ง

2. หากผู้ขับขี่ไม่หลบหนี นสน. พร. หรือคนกั้นถนนฯ ขอตัวบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรข้าราชการหรือใบขับขี่ (โดยไม่ต้องยึดบัตรหรือใบขับขี่) แล้วแต่กรณีและให้บันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับเจ้าของยานพาหนะคันที่เกิดเหตุ และชื่อผู้ขับขี่ไว้ (ตามตัวอย่างแบบฟอร์มแนบ) หรือซักถามจากผู้ร่วมเดินทางมาด้วย เมื่อบันทึกเสร็จแล้วให้รับส่งบันทึกดังกล่าวพร้อมรายงานเหตุอันตรายให้ สดร. เจ้าสังกัด และให้ สดร. ส่งบันทึกดังกล่าวให้กับอาณานิบาลเขตที่รับผิดชอบดำเนินการต่อไป

3. ให้ นสน. ที่เกี่ยวข้องรับแจ้งเหตุให้ นสน. ที่ตั้งพนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุรับแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน ตาม พรบ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.-2464 มาตรา 14 โดยเร็ว สำหรับหนังสือแจ้งความร้องทุกข์เมื่อนำไปมอบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไว้แล้วให้ผู้รับลงชื่อจริงกำกับไว้และบันทึกชื่อพนักงานสอบสวนที่เข้าเวรรับผิดชอบไว้ด้วย เพื่อสะดวกในการตรวจสอบ

4. หลังจากที่ได้มีหนังสือแจ้งความร้องทุกข์ ไปยังพนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุตามระเบียบแล้ว ภายใน 5 วันนับแต่วันที่หนังสือแจ้งความร้องทุกข์ให้ผู้แจ้งความร้องทุกข์ ไปพบพนักงานสอบสวนเจ้าของคดีเพื่อให้สอบปากคำและลงประจำวันไว้ (อย่าแจ้งว่าลงประจำวันไว้เป็นหลักฐาน แต่มีเจตนาที่จะให้พนักงานสอบสวนนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ) แล้วคัดประจำวันนั้นส่งให้อาณานิบาลเขตที่รับผิดชอบ

5. เมื่อผู้เกี่ยวข้องได้รับเอกสารหรือหลักฐานต่าง ๆ เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวไม่ว่าจะได้รับการจากผู้ใดก็ตาม รวมทั้งสำเนาเรื่องเกี่ยวข้องให้ส่งอาณานิบาลเขตที่รับผิดชอบเพื่อดำเนินการต่อไป และถ้าหากได้รับการชำระเงินค่าเสียหายจากผู้ละเมิดแล้วให้รับรายงานให้อาณานิบาลเขตที่รับผิดชอบทราบพร้อมสำเนาให้ผู้บังคับบัญชาทราบด้วยทุกครั้ง โดยระบุเรื่องย่อ เช่น วันเกิดเหตุ เวลา ได้รับ

เงินจากผู้ใด เป็นเงินเท่าใด ออกใบเสร็จรับเงินเลขที่ ลงวันที่ใด นำส่งฝ่ายการเงินและการบัญชีตาม ใบเสร็จนำส่งเงิน เลขที่ ลงวันที่ใด หากเป็นกรณีและผู้ละเมิดนำเงินค่าเสียหายมาชำระ ณ สถานที่ ซึ่งไม่ใช่สถานที่เกิดเหตุ ก็ให้ขอฉบับที่กเดือนให้ชำระค่าเสียหายของอาณานิคมเขตรับผิดชอบจากผู้ละเมิด พร้อมทั้งรายงานให้อาณานิคมเขตที่รับผิดชอบทราบและสำเนาให้ผู้บังคับบัญชาทราบด้วย เพื่อยุติการติดตาม ในกรณีผู้ละเมิดจะผ่อนผันชำระค่าเสียหายในกรณีต่าง ๆ ที่เกิดจากการกระทำ ของบุคคลภายนอก และไม่สามารถชำระค่าเสียหายให้การรถไฟฯ ได้ในคราวเดียวกันต้องรายงานให้อาณานิคมเขตที่รับผิดชอบเป็นผู้ดำเนินการตามคำสั่งเฉพาะที่ ก. 91/3205 ลง 17 มิ.ย.2531 ข้อ 3.3.10 และบันทึกฝ่ายการเงินรถที่ อ. 093/2538 ลง 20 กค. 2538

6. ให้ สตร. จัดทำแบบฟอร์มบันทึก (ตามตัวอย่างแนบ) จัดส่งให้ พร.ร. คนกันถนน และ นสน. ไว้ใช้งานต่อไป

7. ให้ นสน. ตรวจสอบว่าเครื่องกันถนน ที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนนั้นอยู่ใน พื้นที่ของสถานีตำรวจใดและให้เขียนเบอร์โทรศัพท์ติดไว้ที่ขั้วเครื่องกันถนน และที่สถานีในที่ที่มองเห็นได้ชัดเจน พร้อมติดต่อดังตรงเพื่อแจ้งเหตุทันทีเมื่อมีเหตุอันตรายดังกล่าวเกิดขึ้น

ส่วนคำสั่งฝ่ายการเงินรถเลขที่ พ.2/อส.16/241 ลง 31 มีค.2531, อ.1401/2533 ลง 18 ธค.2533, อ.917/2535 ลง 17 กย.2535 และ พ.2/อส.16/740 ลง 17 พย.2537 ให้ยกเลิกเสีย

ทั้งนี้ ให้ถือปฏิบัติตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 23 มีนาคม 2543

(ลงนาม) พิจารณ์ รัตนราตรี
(นายพิจารณ์ รัตนราตรี)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินรถ

บันทึก

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี อยู่บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....

ซอย/ถนน.....ตำบล.....อำเภอ.....

จังหวัด.....โทรศัพท์.....สถานที่ใกล้เคียง.....

.....ทำงานอยู่ที่.....ตำแหน่ง.....

ได้รับเงินเดือน ๗ ละ.....บาท ถือบัตรประจำตัว/ใบขับขี่เลขที่.....

บัตรหมดอายุวันที่.....ขอทำบันทึกให้กับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ดังนี้

ข้อ 1 ในวันเกิดเหตุคือวันที่.....ข้าพเจ้าได้ขับรถ.....

หมายเลขทะเบียน.....ยี่ห้อ.....สี.....จำนวนล้อ.....

ของ (เจ้าของรถ)อยู่ที่.....หมู่ที่.....

ซอย/ถนน.....ตำบล.....อำเภอ.....

จังหวัด.....โทรศัพท์.....สถานที่ใกล้เคียง.....

โดยขับจาก (จากไหนไปไหน).....

เพื่อ (กิจธุระอะไร)

ตามคำสั่งหรือทางการที่จ้างของ.....และรถยนต์ที่ขับมาได้

เกิดเหตุขึ้นโดย.....

เป็นเหตุให้ทรัพย์สินของการรถไฟฯ ได้รับความเสียหาย

ข้อ 2 เหตุที่เกิดขึ้นข้าพเจ้ายอมรับว่าเป็นความผิดของข้าพเจ้าเอง

ข้อ 3 ขณะเกิดเหตุรถยนต์คันดังกล่าวประกันภัยไว้กับบริษัท.....

ตามกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่.....ระยะเวลาประกันภัยสิ้นสุดวันที่.....

ข้าพเจ้าได้อ่านข้อความตามบันทึกข้างต้นแล้ว เห็นว่าถูกต้องและเป็นความจริงทุกประการ

จึงลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานต่อหน้าพยาน

ลงชื่อ.....ผู้ให้ปากคำ

ลงชื่อ.....ผู้บันทึก

(.....)

ลงชื่อ.....พยาน

(.....)

ที่อยู่พยาน.....

หมายเหตุ.- ขณะเกิดเหตุพยายามหาทางแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ เพื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจะ

ได้มาควบคุมตัวผู้ขับขี่ไปดำเนินคดี หรือติดตามผู้ขับขี่ที่หลบหนีได้ทันทั่วทั้ง

เมื่อบันทึกแล้วให้ส่งบันทึกพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ ฅบช. เขตที่รับผิดชอบทันที

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง ให้กวตชนคนกันถนนฯ เกี่ยวกับการจดจำหมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ชนเครื่องกันถนน

เรียน สตร. กท. จท. สม. กค. รส. อน. นว. อค. ลป. ฐบ. ขพ. ทส. หไ.

ด้วยปรากฏว่า ปัจจุบันได้เกิดเหตุอันตรายยานพาหนะชนเครื่องกันถนนฯ ที่ถนนผ่านเสมอระดับทรง เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก และมีบ่อยครั้งที่คนกันถนนฯ ละเลยไม่พยายามจดจำหมายเลขทะเบียนยานพาหนะ ที่ชนเครื่องกันถนนฯ ชำรุดไว้ให้ได้ ตามคำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2 / ดร.1 / 055 ลงวันที่ 18 มี.ค. 2528 ข้อ 2.6 และที่ พ.2 / อส.16 / 176 ลง 23 มี.ค. 2543 เป็นเหตุให้การรถไฟฯ ไม่สามารถติดตามเรียกค่าเสียหายจากผู้กระทำผิดได้

ฉะนั้น ให้ท่านกวตชนคนกันถนนฯ ในสังกัด ให้เพิ่มความระมัดระวังในขณะที่ปิด - เปิดเครื่องกันถนนฯ ทุกครั้ง ให้หมั่นสังเกตลักษณะของยานพาหนะว่าเป็นรถชนิดใด ยี่ห้อใด สีใด และเลขป้ายทะเบียนรถพร้อมชื่อจังหวัดของยานพาหนะซึ่งขณะกำลังจะวิ่งผ่าน ซึ่งอาจจะเฉี่ยวชนคนกันถนนชำรุดเสียหายไว้ก่อนที่จะเกิดเหตุ หากเกิดเหตุอันตรายยานพาหนะชนเครื่องกันถนนฯ ก็จะสามารถจดจำลักษณะของยานพาหนะว่าเป็นรถชนิดใด ยี่ห้อใด สีใด และเลขทะเบียนพร้อมชื่อจังหวัดของยานพาหนะได้ง่ายขึ้น เหตุกรณียานพาหนะชนเครื่องกันถนนฯ ส่วนมากมักจะเกิดขึ้นขณะที่กำลังปิดเครื่องกันถนนฯ จึงขอให้ระมัดระวังเป็นพิเศษ กรณีที่เกิดเหตุแล้วคนกันถนนฯ ผู้ใดไม่สามารถจดจำหมายเลขทะเบียนยานพาหนะได้ หากไม่มีเหตุผลอันสมควรให้พิจารณาโทษ ตามคำสั่งฝ่ายฯ ที่ พ.2 / อส.16 / 017 ลงวันที่ 7 มี.ค. 2531 ทุกสาย



อรด. ปฏิบัติการแทน อดร.

เรียน 1. สดร.กท. สม. ฉท. กค. รส. อน. นว. อด. ลป. ธบ. ชพ. ทส. ทไ.

เพื่อทราบตามบันทึกประชุม โอ.ซี.ซี. ครั้งที่ 4/2541 ข้างต้น และสั่งการให้
ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติต่อไปด้วย คือ

1. กรณีเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัดโน้มติดอยู่นอกเขตสถานีเมื่อชำรุดหรือขัดข้อง
การจัดพนักงานไปทำการเซ็นแฉงปิดกั้นถนนให้เป็นหน้าที่ของฝ่ายการอาณัติสัญญาณและ
โทรคมนาคม

2. กรณีเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัดโน้มติดอยู่ภายในเขตสถานี เมื่อชำรุดหรือ
ขัดข้องการจัดพนักงานไปทำการเซ็นแฉงปิดกั้นถนนให้เป็นหน้าที่ของนายสถานี โดยถือปฏิบัติ
ตาม ขดร. 2535 ข้อ 261 และคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/ดร.1/055 ลงวันที่ 18 มี.ค.
2528

สำหรับคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.2/อส.16/343 ลงวันที่ 23 พ.ค. 2533
ให้ยกเลิกเมื่อสั่งการไปแล้วประการใดขอทราบผลด้วย

2. ผคร.กท. 1, 2, 3, 4 กค.1, 2 รส. ขอ. นว. อด. ลป. ทท. ชพ. ทส. ทไ.

3. จดข. 1, 2, 3, 4, 5 กดร. (ผคด. ผวล. ผอส. ผดร.) กบป.ดร.

เพื่อทราบ

4. กศป. หอพ.

5. วญญ. วญก. วญธ. รวก.1

เพื่อโปรดทราบ

(ลงนาม) สุโรจน์ อนุศิริ

กดร. ปฏิบัติการแทน อดร.

19 มี.ย. 2541

บันทึกถายงานการประชุม โอ.ซี.ซี. ครั้งที่ 4/2541

เมื่อวันจันทร์ ที่ 25 พฤษภาคม 2541

ประชุม ณ ห้องประชุมฝ่ายการช่างโยธา

ฯลฯ

หัวข้อเรื่อง	ข้อพิจารณา
ฯลฯ เรื่อง การจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถปิด-เปิดแผงเซ็น เมื่อเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติขัดข้อง ฯลฯ	ฯลฯ รวก. 1 กล่าวว่า ตามที่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ มีหนังสือที่ สส.4/497/2541 ลงวันที่ 8 เมษายน 2541 เสนอให้นำเรื่องการจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการเดินรถปิด-เปิด แผงเซ็นเมื่อเครื่องกั้นถนนชนิดคานอัตโนมัติขัดข้องเข้าพิจารณาในที่ประชุม OCC. เพื่อพิจารณานั้น จึงให้ผู้แทนของฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ และฝ่ายการเดินรถ ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบและพิจารณาด้วย ญญร. แจ้งว่า ขตร. ข้อ 261 ได้กำหนดวิธีปฏิบัติเมื่อเครื่องกั้นถนนหรือสัญญาณผ่านถนนเสมอระดับทางชำรุด กำหนดให้นายสถานีทางสะดวกดำเนินการดังนี้.- “(3) ถ้าเป็นเครื่องกั้นถนนชนิดไม่มีพนักงานกั้นถนนให้แจ้งเจ้าหน้าที่สื่อสาร หรือเจ้าหน้าที่บำรุงทางที่ใกล้ที่สุดนำเครื่องกั้นถนนแบบแผงเซ็นไปให้ใช้แทนและต้องจัดพนักงานกั้นถนนไปทำการปิดกั้นถนนโดยเร็วที่สุด” ปัจจุบันเมื่อเจ้าหน้าที่บำรุงรักษาของฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ ได้รับแจ้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานอัตโนมัติขัดข้องก็จะออกไปทำการซ่อม โดยจะใช้ระยะเวลาทำการแก้ไขขึ้นอยู่กับสาเหตุ และสภาพการชำรุด ซึ่งในระหว่างระหว่างการทำซ่อมนั้นต้องปฏิบัติตามข้อบังคับการเดินรถ โดยให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ แจ้งนายสถานีจัดเจ้าหน้าที่เซ็นแผงกั้นถนนจนกว่าจะทำการซ่อมแซมเสร็จจากประสบการณ์ที่ผ่านมา เจ้าหน้าที่ของฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ จะได้รับแจ้งจากนายสถานี และเป็นส่วนใหญ่ไม่สามารถจัดเจ้าหน้าที่มาได้ ดังนั้นเจ้าหน้าที่บำรุงรักษา จึงต้องปฏิบัติหน้าที่แทนเป็นผู้เซ็นแผงเครื่องกั้นถนนเอง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถ ในระหว่างทำการซ่อมและเพื่อประโยชน์ของการรถไฟฯ โดยส่วนรวม แต่ก็มีภาระอื่นที่ไม่สามารถจัดแบ่งเจ้าหน้าที่ดำเนินการปิดเครื่องกั้นถนนได้ตลอด ฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ จึงขอเรียนพิจารณานำเรื่องเข้าประชุมด้านปฏิบัติการ (OCC.) เพื่อวิธีการแก้ไขในการจัดหาเจ้าหน้าที่ของ

ฝ่ายการเดินรถสำรองเพื่อจะทำการปิด-เปิดแผงกั้นถนนตามกรณี และจัดทำระเบียบหรือมาตรการ ขั้นตอนปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดความ เรียบร้อยและรวดเร็วไม่เป็นที่เสียหายต่อไป

อรด. แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ปัจจุบันเครื่องกั้นถนนชนิด อัตโนมัติ มีจำนวนมากถึง 87 แห่ง สถานีเล็ก ๆ เมื่อนายสถานีเข้าเวร จะมีคนการอยู่เวรปฏิบัติงานด้วย 1 คน สถานีใหญ่ก็เช่นกัน หากเครื่อง กั้นถนนชำรุดไม่สามารถจะส่งไปปฏิบัติงานได้ รวมทั้งไม่สามารถจ้าง คนการแทนได้ เนื่องจากสถานะการเงินของการรถไฟฟ้า ไม่เอื้ออำนวย การซ่อมบำรุงแต่ละครั้งใช้เวลาเพียง 1-3 ชั่วโมงเป็นอย่างมาก เครื่อง กั้นถนนชำรุดจะอยู่ในลักษณะปิดกั้นอยู่คนของฝ่ายการเดินรถที่ไปก็ไม่ สามารถแก้ไขให้คืนดีได้ เห็นว่าเมื่อเจ้าหน้าที่สื่อสารออกไปซ่อมบำรุงก็ ควรที่จะช่วยปฏิบัติหน้าที่กั้นถนนไปด้วยเช่นที่ทำอยู่ ซึ่งเป็นการลดราย จ่ายได้ทางหนึ่งด้วย

รบก. 1 รับทราบ และขอให้ฝ่ายการอาณัติสัญญาณฯ จัดเจ้าหน้าที่ ไปช่วยปฏิบัติการแทนด้วย ขณะซ่อมบำรุงจนกว่าจะมีทางเลือกอื่นที่ดี กว่านี้ สำหรับเครื่องกั้นถนนที่อยู่ในเขตสถานี ให้ฝ่ายการเดินรถถือ ปฏิบัติตาม ขตร. ข้อ 261

ญญร., อรด. รับทราบ และรับไปสั่งการ

ฯลฯ

(สำเนา)
บันทึกข้อความ

เลขที่ ผค.602/2541

วันที่ 24 พฤศจิกายน 2541

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง การใช้เครื่องปิดกั้นถนนผ่านเสมอระดับทางในเขต กรุงเทพมหานคร

เรียน ผวก. (รวก.1)

ตามที่โปรดมีบันทึกลงวันที่ 16 พย.2541 ในท้ายหนังสือสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกที่ นร.0807/1767 ลงวันที่ 11 พย.2541 เรื่องการใช้เครื่องปิดกั้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) แจ้งว่าจากการสำรวจจุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนผ่านเสมอระดับทางรถไฟในเขต กทม. (ถนนเพชรบุรี, ถนนศรีอยุธยา, ถนนราชวิถี และถนนประดิพัทธ์) ภายหลังที่เครื่องกั้นถนนลงปิดกั้นแล้วหัวรถไฟจะมาถึงโดยเฉลี่ยส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 40 ใช้เวลามากกว่า 1 นาที แต่ไม่เกิน 2 นาที ยกเว้นกรณีขบวนรถไฟสวนกัน (ในทางคู่) ซึ่งใช้เวลามากกว่า 2 นาที แต่ไม่เกิน 5 นาที นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจุบันมีหัวรถจักรดีเซลตัวเปล่าเข้ามาวิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนด้วยให้การรถไฟฯ กำชับเจ้าหน้าที่ดำเนินการให้เป็นไปตามมติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2536 เมื่อวันที่ 11 กพ.2536 และการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 23 สค. 2539 ความละเอียดดังแจ้งแล้ว นั้น

ฝ่ายการเดินรถได้ตรวจสอบพิจารณาแล้วขอเรียนให้ทราบว่า ตามมติที่ประชุม คจร. ดังกล่าวข้างต้น ฝ่ายการเดินรถได้สั่งการให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดไว้แล้ว แต่บางครั้งมีความจำเป็นในด้านการเดินรถเนื่องจากมีขบวนรถเดินหนาแน่นกว่าปกติ เพราะมีขบวนรถด่วน, รถเร็วสายเหนือ, อีสาน, ใต้ ล่าช้ามาถึง กทม. ในช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนประกอบกับขบวนรถต้องเดินเบากว่าปกติทุกขบวน เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้สัญจรไป-มาทำให้ขบวนรถเคลื่อนตัวได้ช้า และเมื่อขบวนรถเดินสวนกันในทางคู่ก็ยิ่งทำให้การปิดกั้นถนนต้องใช้เวลาแต่ละครั้งมากกว่า 1 นาที หากจะเปิดเครื่องกั้นถนนก่อนขบวนรถผ่านพ้นถนนผ่านเสมอระดับทางก็จะไม่ปลอดภัยกับประชาชน อย่างไรก็ตามฝ่ายการเดินรถได้สั่งการกำชับเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการตามมติ คจร. ดังกล่าวโดยเคร่งครัดไว้แล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(ลงนาม) พิจารณ์ รัตนราตรี

(นายพิจารณา รัตนราตรี)

อรรถ. รักษาการแทน อตร.

/สำเนาเรียน 1. จตข.1

สำเนาเรียน 1. จดช. 1

เพื่อทราบและสั่งการกำชับกวดขันคนกั้นถนน ในเขต กทม. ถือปฏิบัติ
ตามมติ คจร. ดังแนบมาพร้อมนี้ โดยเคร่งครัดต่อไปด้วย

2. วญก.

เพื่อทราบและขอความร่วมมือแจ้ง พชร. ในสังกัดให้นำขบวนรถผ่านถนน
ผ่านเสมอระดับทางในเขต กทม. โดยใช้ความเร็วตามความเหมาะสมด้วย หากใช้ความเร็วต่ำเกินไป
ไปจะทำให้การปิด-เปิดเครื่องกั้นถนนไม่เป็นไปตามมติ คจร. ที่กำหนดไว้ให้ใช้เวลาปิดกั้นถนน
ครั้งละไม่เกิน 1 นาที

(ลงนาม) พิจารณ์ รัตนราตรี

อรด. รักษาการแทน อดร.

24 พย.2541

(สำเนา)

ที่ นร. 0807/1767

สำนักงานคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก
35 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ 10400

11 พฤศจิกายน 2541

เรื่อง การใช้เครื่องปิดกั้นถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายงานการประชุม จำนวน 1 ชุด
2. ผลการสำรวจ จำนวน 1 ชุด

ด้วยในคราวประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 2/2536 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2536 และการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2539 ซึ่งที่ประชุมได้พิจารณาเกี่ยวกับการใช้เครื่องปิดกั้นถนนบริเวณจุดตัดทางรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร และมีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00-09.00 น.) และเย็น (16.00-19.00 น.) ให้มีความถี่ของขบวนรถไฟไม่น้อยกว่า 7 นาที ต่อขบวน ตามมติ (คจร.) ยกเว้นบริเวณจุดตัดทางรถไฟยวราชให้มีความถี่รถไฟไม่น้อยกว่า 5 นาที ต่อขบวน และเวลาปิดกั้นถนนก่อนรถไฟมาถึงไม่เกิน 60 วินาที (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

จากการสำรวจจุดตัดทางรถไฟบริเวณต่าง ๆ พบว่า ภายหลังไม้กั้นรถไฟลงแล้ว หัวรถไฟจะมาถึงโดยเฉลี่ยส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 40 ใช้เวลามากกว่า 1 นาที แต่ไม่เกิน 2 นาที ยกเว้นกรณีมีขบวนรถไฟสวนกันซึ่งใช้เวลามากกว่า 2 นาที แต่ไม่เกิน 5 นาที นอกจากนี้ยังพบว่า ปัจจุบันมีหัวรถเปล่าเข้ามาวิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็นแล้วจะช่วยให้การเคลื่อนตัวของรถในเขตกรุงเทพมหานครดีขึ้น

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) พิจารณาแล้วเห็นว่าหากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้กำชับเจ้าหน้าที่ดำเนินการตามมติดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งการห้ามหัวรถเปล่าเข้ามาวิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า-เย็นแล้วจะช่วยให้การเคลื่อนตัวของรถในเขตกรุงเทพมหานครดีขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ ผลเป็นประการใดกรุณาแจ้ง สจร.
ทราบด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ลงนาม) ระพีพันธ์ จารุตุล

ผู้ช่วยเลขาธิการฯ ปฏิบัติการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ. ๒ / อส. ๑๖ / ๓๒๒ / ๒๕๕๕

เรื่อง กวดขันวิธีปฏิบัติในกรณีการเคลื่อนย้ายศพที่ถูกขบวนรถไฟทับ หรือพบศพอยู่บนทางรถไฟ

ด้วยปรากฏว่า เมื่อเกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทางโดยไม่ทราบสาเหตุ พนักงานประจำขบวนรถมักไม่ถือปฏิบัติตามคำสั่ง ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถที่กำหนดไว้ เป็นเหตุให้ขบวนรถล่าช้าเสียเวลาเพิ่มขึ้น ซึ่งปัญหาส่วนใหญ่มักเกิดจากพนักงานประจำขบวนรถไม่ยอมเคลื่อนย้ายศพออกจากทาง แต่จะรอให้พนักงานสอบสวนฯ มาเคลื่อนย้ายและชันสูตรพลิกศพเสียก่อน ทำให้ขบวนรถล่าช้าเสียเวลาเพิ่มขึ้นและเป็นการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่กำหนดไว้ ทำให้ภาพลักษณ์ด้านบริการของการรถไฟฯ เสียหาย

ฉะนั้น เพื่อเป็นการทบทวนวิธีปฏิบัติสำหรับผู้เกี่ยวข้อง ในกรณี การเคลื่อนย้ายศพที่ถูกขบวนรถไฟทับหรือพบศพอยู่บนทางรถไฟ ให้ถูกต้องมิให้ขบวนรถต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้น จึงกวดขันให้พนักงานประจำขบวนรถและผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ. ๒ / อส. ๑๖ / ๑๘๖ / ๒๕๕๒ ลงวันที่ ๒๑ พ.ค. ๒๕๕๒ โดยเคร่งครัด ดังนี้.-

๑. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. ๒๕๔๘ ข้อ ๓๒๐ (๒) และ (๓) โดยเคร่งครัด โดยเฉพาะเอกสาร พยานหลักฐาน เพื่อที่จะทราบว่า ผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพตามร่างกายมีบาดแผลที่ใด ลักษณะของบาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯลฯ

๒. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเกตซ์ภาพ) เบื้องต้นพอสังเขปบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึกรายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใด ตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพนอนอยู่ ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯลฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใด เป็นต้น เมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐานในเอกสารดังกล่าวด้วย

๓. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพและหรือสามารถหากกล้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้ ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่า ผู้ใดเป็นคนถ่ายและหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้

๔. ให้ สดร. ผดร. ทุกแขวง สกท. สยช. ผจส. ถัดดำเนินคำสั่งนี้แจกจ่ายโดยมีหลักฐานให้พนักงานควบคุมการเดินรถ นสน. พ.สัตยาณ พรร. พ.กัณณนฯ และผู้เกี่ยวข้องในสังกัด เพื่อถือปฏิบัติต่อไป

๕. ให้ พนักงานควบคุมการเดินรถ นสน. พ.สัตยาณ พรร. พ.กัณณนฯ และผู้เกี่ยวข้องจัดทำแฟ้มเก็บคำสั่งนี้แยกไว้โดยเฉพาะ และจัดวางไว้ที่โต๊ะทำงานหรือที่ซึ่งสามารถนำมาใช้งานได้ในทันที

๖. ให้ สดร. สกท. สยช. ผดร. สดช. สทช. สยช. หมั่นอบรม แนะนำ กวดขัน ตรวจสอบ และติดตามการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งโดยเคร่งครัด หากพบผู้ใดละเลยหรือฝ่าฝืนไม่ถือปฏิบัติ ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณี ทูกราบ

๗. ให้ กคร. จคช. ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามคำสั่งนี้ โดยเคร่งครัด
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๕



(นายเรืองพันธ์ พุดทอง)

หัวหน้ากองเดินรถ

ปฏิบัติการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกรถไฟฟ้าทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย

ด้วยปรากฏว่า เมื่อเกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทางโดยไม่ทราบสาเหตุ พนักงานขับรถมักจะไม่ถือปฏิบัติตาม ขร.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) คือ เคลื่อนย้ายศพออกจากทาง เพื่อไม่ให้กีดขวางการเดินรถ แล้วนำขบวนรถเดินทางต่อไป โดยอ้างว่าต้องรอให้พนักงานสอบสวนมาชันสูตรพลิกศพเสียก่อน ซึ่งทำให้ขบวนรถต้องเสียเวลาล่าช้าโดยไม่สมควร

กรณีการเคลื่อนย้ายศพออกจากทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือขอทราบแนวทางปฏิบัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีหนังสือตอบข้อหารือ ตามหนังสือ ที่ คช 004.6/2259 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2544 ดังแนบ คือ “กรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาสภาพศพและรายละเอียดแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุและบันทึกสภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้ายโดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพ เสร็จแล้วให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อบำดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว”

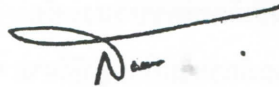
ฉะนั้น ในกรณีที่เกิดเหตุขบวนรถทับหรือเฉี่ยวชนคนถึงแก่ความตาย หรือพบศพอยู่ในทางโดยไม่ทราบสาเหตุ ให้เคลื่อนย้ายศพได้โดยถือปฏิบัติ ดังนี้ :-

1. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2549 ข้อ 320 (2) และ (3) โดยเคร่งครัด โดยเฉพาะเอกสาร พยานหลักฐาน เพื่อที่จะทราบว่า ผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพคามร่างกายมีบาดแผลที่ใด ลักษณะของบาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯ ล ฯ
2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเกตซ์ภาพ) เบื้องต้นพอสังเขปบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึกรายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใด ตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพนอนอยู่ ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯ ล ฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นต้น เมื่อดำเนินการเสร็จแล้ว ให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐานในเอกสารดังกล่าวด้วย
3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพและหรือสามารถหากกล้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้ ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่า ผู้ใดเป็นคนถ่ายและหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้
4. ให้ ศร., ทุกแขวง, สกท., สยช. ถัดคำสั่งนี้แจกจ่ายให้ นสน., พ.สัญญาณ, พรร., พ.กัณณน ฯ และผู้เกี่ยวข้อง เพื่อถือปฏิบัติต่อไป

5. ให้ จคช. และ กคร. ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ ๒๕/ พฤษภาคม พ.ศ. 2552



(นายสมหมาย ทับเพชร)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน



ที่ ศร 0004.6/ 2259

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ถนนพระราม 1 ปทุมวัน
กรุงเทพมหานคร 10330

26 มีนาคม 2544

เรื่อง คอปป์นาหรือการเคลื่อนย้ายศพ

ขึ้น ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/408/2544 ลงวันที่ 30 มกราคม 2544

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำหรือแนวทางปฏิบัติในการเคลื่อนย้ายศพที่ถูกชนบนรถไฟกับ หรือพบศพอยู่บนรางรถไฟ เพื่อไม่ให้กีดขวางทางรถไฟโดยไม่ทำให้การขนส่งรถบรรทุก หรือผลผลิตเปลี่ยนแปลงไป นั้น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ขอเรียนว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกิจการบริการสาธารณะของรัฐอย่างหนึ่ง หากปรากฏข้อเท็จจริงกรณีมีศพกีดขวางการเดินรถไฟ อันจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนกับประชาชนผู้ใช้บริการแล้ว จึงอยู่ในหลักเกณฑ์ของข้อบกพร่องตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 150 ทวิ ในลักษณะเพื่อประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น เพราะมีเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะจึงเคลื่อนย้ายศพได้ แต่ทั้งนี้ต้องกระทำไปภายใต้วัตถุประสงค์ของกฎหมาย จึงใคร่ขอความร่วมมือจากทางรถไฟ สำหรับกรณีการเคลื่อนย้ายศพต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยพยายามรักษาสภาพศพและรายละเอียดแห่งรูปคดีไว้ให้มากที่สุดด้วยการถ่ายภาพศพที่อยู่ในที่เกิดเหตุ และบันทึกภาพที่เกิดเหตุไว้ก่อนเคลื่อนย้าย โดยละเอียด เพื่อใช้เป็นหลักฐานสำคัญในการชันสูตรพลิกศพ แล้วจึงให้แจ้งพนักงานสอบสวนทราบเพื่อมาดำเนินการตามกฎหมายโดยเร็ว

จึงเรียนมายังท่านเพื่อโปรดพิจารณากำหนดแนวทางปฏิบัติ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(ดร. เตตติพันธ์)

ผู้ช่วยผู้บัญชาการฯ ปฏิบัติราชการแทน

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

เรียน สดร. กท. สม. ฉท. กค. รส. อน. นว. อค. ลป. ธบ. ชพ. ทส. พล.
 สกท.สมภ.สมช.

เพื่อทราบ ตามบันทึก รวท.1 ลง 31 ส.ค.44 ทำบันทึก นวท.ลง 30 ส.ค.44 ก่อนที่จะทำการ
เคลื่อนย้ายศพ กรณีถูกขบวนรถไฟทับหรือเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย หรือมีการพบศพอยู่ในทางไม่ทราบสาเหตุ
ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติดังนี้-

1. ให้ปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ.2535 ข้อ 320 (2) และ (3) โดยเคร่งครัด
โดยเฉพาะเอกสารพยานหลักฐานเพื่อที่จะทราบว่าผู้ตายเป็นใคร อยู่ที่ใด สภาพตามร่างกายมีบาดแผลที่ใด
ลักษณะของ บาดแผลเป็นอย่างไร มีส่วนใดขาดหลุดหรือไม่อย่างไร สภาพเลือดเป็นอย่างไร ฯลฯ

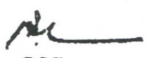
2. ให้จัดทำบันทึกแผนผัง (สเกตซ์ภาพ) เบื้องต้นพอสังเขปบริเวณที่พบศพครั้งแรก และบันทึก
รายละเอียดสิ่งที่พบเห็นให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น สภาพศพอยู่ในลักษณะใดตัวอย่างเช่น หากว่าสภาพศพ
นอนอยู่ลักษณะการนอนเป็นอย่างไร (นอนคว่ำ นอนหงาย นอนตะแคง ฯลฯ) และหันศีรษะไปทิศทางใดเป็นต้น
เมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้ผู้จัดทำบันทึกลงลายมือชื่อพร้อมพยานไว้เป็นหลักฐาน ในเอกสารดังกล่าวด้วย

3. ในกรณีที่ผู้เกี่ยวข้องมีกล้องถ่ายภาพ และหรือสามารถหากกล้องไปถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุได้
ก็ให้ถ่ายภาพบริเวณที่เกิดเหตุและสภาพศพที่พบเห็นครั้งแรกไว้เป็นหลักฐาน และให้บันทึกไว้ด้วยว่าผู้ใดเป็นคน
ถ่าย และหรือเป็นผู้เก็บรักษาภาพที่ถ่ายไว้

เมื่อดำเนินการตามขั้นตอนดังกล่าวแล้ว ให้ผู้เกี่ยวข้องจัดส่งเอกสารหลักฐานดังกล่าวไปให้
พนักงานสอบสวนท้องที่เกิดเหตุพิจารณาดำเนินการต่อไป.


กตร.ปฏิบัติการแทน อคท.
6 ก.ย.2544

สำเนาเรียน จทท.1, 3 , 4, 5
 อคร. ผ่าน อวท.
 เพื่อไปรททราบ.


กตร.
6 ก.ย.2544 

คำอั้งทั่วไป
ที่ พ.2/กร.2/2538



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงกันสุดท้ายเพิ่มเติม
เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย

- - - - -

ด้วยเมื่อวันที่ 07 กันยายน 2546 ได้เกิดอุบัติเหตุขบวน 652 ชนกับรถพ่วงของขบวน 882 ซึ่งจอดอยู่ในคอนระหว่างสถานีบางพระ - ศรีราชา ทำให้มีผู้บาดเจ็บและทรัพย์สินของการรถไฟฯ เสียหาย ซึ่งจากผลการสอบสวนฟังได้ว่า ขบวน 882 เมื่อเดินออกจากสถานีศรีราชาแล้วได้มาหยุดอยู่ในคอนระหว่างสถานีบางพระ - ศรีราชา เนื่องจากตรวจพบว่าระบบลมห้ามล้อผิดปกติ เมื่อ ชก. และ พหล. ร่วมกันตรวจสอบระบบห้ามล้อรถพ่วงในขบวน พบว่ารถพ่วงกันท้ายท่อลมหลุดจึงได้ทำการต่อท่อท้ายขบวน และสามารถเดินออกจากที่เกิดเหตุได้โดยไม่ทราบว่ายังมีรถพ่วงจอดอยู่ในคอนอีก 2 คัน เมื่อขบวน 882 เดินถึงสถานีบางพระแล้ว นสท.ทางสะดวกบางพระ ได้ปล่อยขบวน 652 ออกจากสถานีและชนกับรถพ่วงของขบวน 882 ที่จอดอยู่ในคอน

ฝ่ายการเดินรถพิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบันเนื่องจากรถ พห. หรือ บพห. ซึ่งใช้เป็นรถที่ทำการของ พทร., พหล. ขาดแคลน ขบวนรถสินค้าบางขบวนจึงไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพห. เข้าท้ายขบวน เมื่อมีเหตุรถพ่วงในขบวนจอดอยู่ในคอน จึงไม่มีการป้องกันเหตุอันตรายตามระเบียบ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหานี้ในระดับหนึ่ง และประกอบกับเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการเดินรถมากยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรกำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินขบวนรถสินค้าที่ไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพห. เข้าท้ายขบวน เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้.-

1. พทร.ขบวนรถที่ไม่ได้พ่วงรถ พห. หรือ บพห. เข้าท้ายขบวนรถ จะต้องจัดให้มีเครื่องหมายท้ายขบวนรถให้ถูกต้องตาม ขทร.2535 ข้อ 37 และหรือข้อ 38

2. ผศร. เมื่อได้รับแจ้งลำดับรถจาก นสท.เส้นทางขบวนรถ หรือจาก ผศร.แขวงข้างเคียงแล้ว จะต้องตรวจสอบด้วยว่า รถพ่วงกันสุดท้ายของขบวนรถนั้นเป็นชนิดใด เลขที่เท่าใด และเมื่อขบวนรถเดินออกจากสถานีเส้นทางขบวนรถ หรือสถานีต้นแขวงควบคุมการเดินรถแล้ว จะต้องแจ้งให้ นสท.ปลายทางภายในแขวงทราบด้วยว่า ขบวนรถที่จะเดินผ่านสถานีไปนั้น รถพ่วงกันสุดท้ายของขบวนรถเป็นรถชนิดใด และเลขที่เท่าใด

3. นสท.เมื่อได้รับแจ้งจาก ผศร.ตามข้อ 2 แล้ว หากมีเครื่องกันชนฯ ที่มี พ.กันชนฯ ประจำอยู่ในบังคับบัญชา จะต้องแจ้งให้ พ.กันชนฯ ทราบตามที่ ผศร.แจ้งมาด้วย และเมื่อขบวนรถเดินผ่านสถานีจะต้องตรวจสอบและสังเกตด้วยว่า รถพ่วงกันสุดท้ายของขบวนรถที่เดินผ่านไบนั้น เป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ตรงตามที่ ผศร.แจ้งมาหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องจึงให้กินทางสะดวกได้ และแจ้งเวลาขบวนรถผ่านสถานี พร้อมแจ้งชนิดรถและเลขที่รถพ่วงกันสุดท้ายให้ ผศร.ทราบด้วย แต่หากตรวจพบว่ารถพ่วงกันสุดท้ายไม่ถูกต้องตรงตามที่ ผศร. แจ้งมา ให้รีบจัดการป้องกันเหตุอันตรายทันที และปฏิบัติตาม ขทร.2535 ข้อ 39

4. พ.กัณณนา เมื่อได้รับแจ้งจาก นสน.ตามข้อ 3 แล้ว และเมื่อขบวนรถเดินผ่านถนนผ่านสมอระดับทาง จะต้องตรวจสอบด้วยว่า รถท่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ถูกต้องตรงตามที่ นสน.แจ้งมาหรือไม่ พร้อมให้แจ้งให้ นสน.ทราบด้วยว่า รถท่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใดด้วย เพื่อให้ นสน. ตรวจสอบอีกครั้ง และหากตรวจดูแล้วว่ารถท่วงคันสุดท้ายไม่ถูกต้องตามที่ นสน. แจ้งมา จะต้องระมัดระวังและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกัณณนา อีกครั้ง เพราะอาจมีรถท่วงที่หลุดไหลตามมา

5. สดข. สดร. ทุกแขวง จะต้องหมั่นอบรมและแนะนำการปฏิบัติงานของ นสน. และ พ.กัณณนา ในสังกัดให้ถือปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ รวมทั้งคำสั่งนี้โดยเคร่งครัด พร้อมยื่นเตือนด้วยว่า หากเกิดเหตุอันตรายในกรณีเช่นนี้อีก อาจไม่เป็นผลดีต่อหน้าที่การงานได้

6. จคข.ทุกเขต และ กคร. ให้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้เกี่ยวข้องโดยใกล้ชิดด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

ตั้ง ณ วันที่ / ธันวาคม 2546



(นาสิริ ธีรฉันทานนท์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการเดินรถ

รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



(สำเนา)
คำสั่งฝ่ายการเดินรถ
พ.2/อส.16/087

เรื่อง กำหนดให้ใช้ป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่สะท้อนแสงติดรถคันท้ายในการทำสับเปลี่ยน
ลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี

เพื่อเป็นการป้องกันเหตุอันตราย กรณีทำสับเปลี่ยนลากจูงรถพ่วงผ่านถนน
ผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี รถพ่วงหลุดไหลตามมาภายหลังที่เปิด
เครื่องกั้นถนนแล้ว ชนยานพาหนะที่ถนนผ่านเสมอระดับทาง จึงกำหนดให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้.-

1. สถานีที่ย่านมีลักษณะดังต่อไปนี้.-

1.1 สถานีย่านใหญ่ที่มีถนนผ่านเสมอระดับทาง มีเครื่องกั้นตั้งอยู่ภายใน
ย่าน คนกั้นถนนฯ มองเห็นได้ไม่ทั่วย่าน

1.2 สถานีที่มีทางแยกภายในย่านเข้าโรงงาน ทางแยกเข้าที่ตั้งหน่วยงาน
ของเอกชนหรือของทางราชการที่มีถนนผ่านเสมอระดับทาง มีเครื่องกั้นถนนตั้งอยู่ในทางแยก

2. ก่อนทำสับเปลี่ยนลากจูงรถพ่วงผ่านถนนเสมอระดับทางตามข้อ 1 ให้ผู้รับ
ผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนตาม ขตร. ข้อ 126 ปฏิบัติดังนี้.-

2.1 ตรวจสอบขอฟ่วงต่อกันให้มั่นคง

2.2 เมื่อมีการหยุดหรือเบารถก่อนถึงถนนผ่านเสมอระดับทางที่มี
เครื่องกั้นถนน ให้หมั่นสังเกตบุคคลภายนอกที่อาจลักลอบป็นข้ามรถพ่วงบริเวณขอฟ่วง โดยใช้
มือดึงรั้งคานปลดขอฟ่วง หรือกลุ่มวัยรุ่นที่ยกคานปลดขอฟ่วงเล่นด้วยความคะนอง เมื่อสังเกต
เห็นให้หยุดรถตรวจสอบขอฟ่วงให้เรียบร้อยทุกครั้ง

2.3 ให้ติดป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่สะท้อนแสงไว้ที่รถคันท้าย
ทุกครั้งก่อนลากจูงรถพ่วงผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนน ขณะที่ยังไม่ได้รับ
ป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่สะท้อนแสง ให้ใช้ธงแดงผูกรถคันท้ายแทนเป็นการชั่วคราว

3. คนกั้นถนนฯ ก่อนอนุญาตให้รถสับเปลี่ยนผ่านถนนผ่านเสมอระดับทาง.
ต้องปิดเครื่องกั้นถนนให้เรียบร้อยก่อนทุกครั้ง และจะเปิดเครื่องกั้นถนนได้ต่อเมื่อ

3.1 ตรวจสอบรถพ่วงให้แน่ชัดว่าไม่มีรถพ่วงหลุดไหลตามมา

3.2 ตรวจสอบรถพ่วงคันท้าย ต้องมีเครื่องหมายตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2.3

4. ให้ทุกแขวงฯ สํารวจสถานีภายในแขวงฯ ที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งนี้ หรือ
สถานีที่แขวงเห็นสมควรต้องปฏิบัติ แล้วแจ้งชื่อสถานีให้ฝ่ายฯ ทราบ กับเร่งรัดการตั้งเบิก
ป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่สะท้อนแสงไปจ่ายให้ และกวดขันการปฏิบัติให้เป็นไปตาม
คำสั่งนี้โดยเคร่งครัด

สั่ง ณ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2530

(ลงนาม) อธิพิล สุCHARมณ

(นายอธิพิล สุCHARมณ)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.๒ / อส. ๑๖ / ๐๔๘

เรื่อง กำหนดวิธีปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายในการทำสับเปลี่ยน
ลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนฯ ภายในย่านสถานี

ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.๒/อส.๑๖/๐๔๗ ลงวันที่ ๒๐ ก.พ. ๒๕๓๐ เรื่อง กำหนดให้ใช้ป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่เหลี่ยมแสดงติดรถคันท้ายในการทำสับเปลี่ยนลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานี นั้น

เพื่อเป็นการป้องกันเหตุอันตราย และให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.๒/คร.๒/๒๕๔ ลงวันที่ ๐๓ ธ.ค. ๒๕๔๖ เรื่อง กำหนดวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายเพิ่มเติม เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุอันตราย จึงให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายในการทำสับเปลี่ยนลากจูงรถผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนนฯ ภายในเขตสถานี ดังนี้.-

๑. ก่อนทำสับเปลี่ยนลากจูงรถพ่วงผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางภายในย่านสถานี ให้ผู้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยน ปฏิบัติดังนี้.-

๑.๑ ตรวจสอบขบวนต่อกันให้มั่นคง

๑.๒ เมื่อมีการหยุดหรือเบารถก่อนถึงถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนน ให้หมั่นสังเกตบุคคลภายนอกที่อาจลักลอบป็นข้ามรถพ่วงบริเวณขอบขบวนโดยใช้มือค้ำรั้งกานปลดขบวน หรือยกกานปลดขบวนเล่นด้วยความตะหนอง เมื่อสังเกตเห็นให้หยุดรถตรวจสอบขบวนให้เรียบร้อยทุกครั้ง

๑.๓ ให้ติดป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่เหลี่ยมแสดงไว้ที่รถคันท้ายทุกครั้ง ก่อนลากจูงรถพ่วงผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางที่มีเครื่องกั้นถนน ขณะที่ยังไม่ได้รับป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่เหลี่ยมแสดง ให้ใช้ธงแดงผูกตรคันท้ายแทนเป็นการชั่วคราว (ถ้ามี) หรือตรวจสอบว่ารถพ่วงคันสุดท้ายของรถที่สับเปลี่ยนนั้นเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด แล้วแจ้งให้พนักงานกั้นถนนฯ ที่ประจำเครื่องกั้นถนนภายในย่านสถานีทราบว่ารถสับเปลี่ยนที่จะเดินผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางไปนั้นรถพ่วงคันสุดท้ายเป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด

๒. พนักงานกั้นถนน ก่อนอนุญาตให้รถสับเปลี่ยนผ่านถนนผ่านเสมอระดับทางต้องปิดเครื่องกั้นถนนให้เรียบร้อยก่อนทุกครั้ง และจะเปิดเครื่องกั้นถนนได้ต่อเมื่อ

๒.๑ ตรวจสอบรถพ่วงให้แน่ชัดว่าไม่มีรถพ่วงหลุดไหลตามมา

๒.๒ ตรวจสอบรถพ่วงคันท้ายต้องติดป้ายวงกลมสีแดงขอบสีขาวชนิดสี่เหลี่ยมแสดงหรือมีธงแดงผูกตรคันท้าย (ถ้ามี) หรือไม่ หรือต้องตรวจสอบรถพ่วงคันสุดท้ายของรถที่

สับเปลี่ยนนั้น เป็นรถชนิดใด เลขที่เท่าใด ถูกต้องตรงตามที่ได้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนแข่งมาหรือไม่ หากไม่มีหรือไม่ถูกต้องตามที่ได้รับแข่งมา ให้รับแจ้งให้ผู้รับผิดชอบในการทำสับเปลี่ยนทราบ เพื่อตรวจสอบและจะต้องระมัดระวังและเตรียมพร้อมที่จะปิดเครื่องกันถนนฯ อีกครั้ง เพื่อป้องกันเหตุอันตรายจากรถพ่วงที่อาจหลุดไหลตามมา

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ยัง ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕



(นายเริงพันธ์ พุฒทอง)

หัวหน้ากองเคมทรด ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเคมทรด



คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

เลขที่ พ.๒/คร.๒/๐๔๕

เรื่อง ให้ใช้สมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถ

ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.๒/คร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๒๘ เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมถนนผ่านเสมอระดับทาง กำหนดให้ นสน. นยส. หรือ พ.สัญญาณ ที่มี พ.กันถนน อยู่ในบังคับบัญชา จัดทำสมุดสำหรับใช้บันทึกเวลารับแจ้งขบวนรถที่ขอหรือให้ทางสะดวกและเวลารับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนให้ พ.กันถนน ไว้ประจำตู้เครื่องกันถนนฯ นั้น

เนื่องจากปัจจุบันสมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถที่ใช้อยู่ไม่มีรูปแบบเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้การเก็บรักษาและตรวจสอบเป็นไปด้วยความยากลำบาก ประกอบกับที่ประชุมคณะกรรมการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานด้านการเดินรถสำหรับพนักงานกันถนน ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่ พ.๑/ผด.๔/๐๖ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๕ ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่พุธที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ ห้องผู้อำนวยการศูนย์วิชาการและพัฒนาการขนส่ง ซึ่งมีมติที่ประชุมเห็นชอบให้กำหนดรูปแบบของสมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถให้ พ.กันถนน ใช้เพื่อให้เป็นรูปแบบมาตรฐานเดียวกัน และเพื่อให้การจัดเก็บรวมทั้งการตรวจสอบเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว

ฉะนั้น ให้ผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติในการใช้สมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถ ดังนี้-

๑. ให้ สดร., สกท., สยช. จัดทำสมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถ ตามแบบฟอร์ม (แนบ) มอบให้ นสน., นยส. หรือ พ.สัญญาณ ที่มี พ.กันถนน อยู่ในบังคับบัญชา

๒. ให้ นสน., นยส. หรือ พ.สัญญาณ ที่มี พ.กันถนน อยู่ในบังคับบัญชา อบรม แนะนำและกวดขัน พ.กันถนน ทุกคน ให้เข้าใจในหน้าที่และปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบ คำสั่ง ที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด

๓. ให้ นสน., นยส., พ.สัญญาณ และ พ.กันถนน ใช้สมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถที่ขอหรือให้ทางสะดวกและเวลารับแจ้งขบวนรถออกจากสถานีต้นตอนและผ่านถนนเสมอระดับทางตามแบบฟอร์มที่กำหนด และให้ถือปฏิบัติตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถ ที่ พ.๒/คร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๒๘ โดยเคร่งครัด

๔. เมื่อขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทางและเปิดเครื่องกันถนนเรียบร้อยแล้ว ให้ พ.กันถนนรับแจ้งเวลาขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทางให้ นสน., นยส. หรือ พ.สัญญาณ ทราบโดยเร็ว และบันทึกเวลาขบวนรถผ่านลงในสมุดบันทึกการแจ้งและรับแจ้งเวลาขบวนรถให้ครบถ้วน

๕. ให้ จคข., สคร., สคช., สกท., สทช., สยช., สยช. ติดตามกวดขันการปฏิบัติงานของ นสน., นขส., พ.สัญญาณ และ พ.กัณณน ให้ถือปฏิบัติตามข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ และคำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.๒/คร.๑/๐๕๕ ลงวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๕ โดยเคร่งครัด หากพบว่ามีผู้ใดไม่ถือปฏิบัติตามคำสั่ง ให้พิจารณาโทษตามควรแก่กรณีทุกราย

๖. คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เลขที่ พ.๒/คร.๒/๐๓๐ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ให้ยกเลิกเสีย
ทั้งสิ้น

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕



(นายเรืองพันธ์ พุฒทอง)

หัวหน้ากองเดินรถ ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

เล่มที่.....

หน้าที่.....

[illegible]

(สำเนา)

คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ พ.2/อส.16/017

เรื่อง กำหนดระดับโทษความผิดของคนกั้นถนนฯฐานไม่จดจำหมายเลขทะเบียน
ยานพาหนะที่ชนเครื่องกั้นถนนไว้ตามระเบียบ

ด้วยปรากฏว่า ในปัจจุบันการพิจารณาโทษคนกั้นถนนฯ ผู้บกพร่องกรณีไม่จดจำ
หมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ชนเครื่องกั้นถนนไว้ตามระเบียบ ตามคำสั่งฝ่ายการเดินรถที่
พ.2/ตร.1/055 ลงวันที่ 18 มี.ค.2528 ซึ่งกำหนดให้พิจารณาโทษผู้บกพร่องตามควรแก่กรณี
เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของ ผวก. ที่บันทึกสั่งฝ่ายการเดินรถไว้ เมื่อวันที่ 25 พ.ค.
2527 ว่าให้พิจารณาโทษคนกั้นถนนฯ ผู้บกพร่องกรณีนี้ โดยให้พิจารณาขนาดของความเสียหาย
ประกอบด้วย

ฉะนั้น ในกรณีที่ไม่สามารถแสดงผลให้ปรากฏชัดเจนได้ว่า เป็นการสุจริต
ที่จะทราบหรือจดจำหมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ชนเครื่องกั้นถนนแล้ว ให้ลงโทษคนกั้นถนนฯ
ผู้รับผิดชอบไว้ตามขนาดของความเสียหาย ดังนี้.-

1. ค่าเสียหายต่ำกว่า 5,000.- บาทลงมา ให้ลงโทษตัดเงินเดือนอย่างต่ำร้อยละ
5 มีกำหนด 1 เดือน
2. ค่าเสียหายตั้งแต่ 5,000.- บาทขึ้นไปถึง 7,000.- บาท ให้ลงโทษตัดเงิน
เดือนอย่างต่ำร้อยละ 5 มีกำหนด 2 เดือน
3. ค่าเสียหายสูงกว่า 7,000.- บาทถึง 9,000.- บาท ให้ลงโทษตัดเงิน
เดือนอย่างต่ำร้อยละ 10 มีกำหนด 2 เดือน
4. ค่าเสียหายสูงกว่า 9,000.- บาทขึ้นไป ให้ลงโทษตัดเงินเดือนอย่างต่ำ
ร้อยละ 10 มีกำหนด 3 เดือน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 07 มกราคม 2531

(ลงนาม) สมชาย จุละจาริตต์

(นายสมชาย จุละจาริตต์)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

(สำเนา)

ที่ พ. 1/นท.1/3833/2523

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง กำหนดแนวทางการลงโทษคนปิดเปิดเครื่องกั้นถนนที่ปฏิบัติหน้าที่
บกพร่อง ไม่ปิดหรือปิดเครื่องกั้นถนนให้ขบวนรถผ่านล่าช้า

ด้วยปรากฏว่าปัจจุบันการลงโทษคนปิดเปิดเครื่องกั้นถนนฯ ที่ปฏิบัติหน้าที่
บกพร่องไม่ปิดหรือปิดเครื่องกั้นถนนฯ ให้ขบวนรถผ่านล่าช้า ยังปฏิบัติลักลั่นกันอยู่ กล่าวคือ
ในการกระทำผิดครั้งแรก ผู้บังคับบัญชาบางหน่วยงานลงโทษตัดเงินค่าจ้างผู้บกพร่องร้อยละ
5 มีกำหนด 1 เดือน แต่บางหน่วยงานลงโทษตัดเงินค่าจ้างร้อยละ 5 มีกำหนด 2 เดือน
ทำให้ระดับโทษไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้ง ๆ ที่ผู้บกพร่องกระทำผิดในลักษณะเดียวกัน
ฉะนั้น เพื่อให้ระดับโทษสำหรับความผิดดังกล่าวเป็นไปในแนวเดียวกันทั้งหมด
เมื่อผู้บกพร่องกระทำความผิดครั้งแรก ให้ลงโทษตัดเงินค่าจ้างร้อยละ 5 มีกำหนด 2 เดือน
ถ้าหากในรอบปีเดียวกันผู้นั้นกระทำความผิดในกรณีเดียวกันขึ้นอีก การลงโทษครั้งที่สอง ให้ตัด
เงินค่าจ้างในอัตราร้อยละ 10 มีกำหนด 2 เดือน และถ้าผู้นั้นยังกระทำผิดขึ้นอีกจะโดยกี่ครั้งก็
ตามในรอบปีเดียวกัน ให้ลงโทษตัดเงินค่าจ้างในอัตราร้อยละ 10 คงเดิม แต่ให้เพิ่มจำนวนเดือน
ให้สูงขึ้นจากการลงโทษครั้งหลังสุดและให้ผู้บังคับบัญชามั่นอกตรวจสอบการปฏิบัติงานโดย
ใกล้ชิดเป็นประจำด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2523

(ลงนาม) พจนา นาควัชระ

(นายพจนา นาควัชระ)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

(สำเนา)

พ.1/นท.1/3815/2541

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง ให้ละเว้นการประพฤติปฏิบัติที่เป็นปฏิปักษ์ต่อตำแหน่งหน้าที่

ด้วยปรากฏว่าพนักงานบางรายได้ประพฤติปฏิบัติอันเป็นปฏิปักษ์ต่อตำแหน่งหน้าที่ โดยไม่เชื่อฟังและปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาที่สั่งในหน้าที่โดยชอบ ไม่ซื่อสัตย์สุจริต ไม่อุทิศเวลาให้แก่กิจการรถไฟฯ เสพเครื่องดองของเมา เล่นการพนัน ไม่สุภาพเรียบร้อยต่อประชาชน ไม่ร่วมมือกันขจัดอุปสรรคหรือเหตุการณ์ร้ายอันจะพึงเกิดหรือได้เกิดขึ้นแก่กิจการรถไฟฯ ไม่ถือปฏิบัติตามแบบธรรมเนียมที่ต้งามของกิจการรถไฟฯ จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ของประชาชน พนักงานและการรถไฟฯ แม้ได้เกิดเหตุเป็นตัวอย่างให้พึงระมัดระวังไว้ แต่ยังคงปรากฏพฤติกรรมที่เป็นปฏิปักษ์ต่อตำแหน่งหน้าที่อยู่อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเสพเครื่องดองของเมา

ฉะนั้น เพื่อรักษาพนักงานส่วนใหญ่ที่เป็นผู้ประพฤติปฏิบัติดีมิให้ต้องเสียหายต่อพฤติกรรมของพนักงานบางราย ฝ่ายการเดินรถจะใช้มาตรการทางวินัยโดยเคร่งครัด ดังแสดงตัวอย่างโทษไว้ตามแนบ

สั่ง ณ วันที่ 22 กรกฎาคม 2541

(ลงนาม) บัญชา คงนคร

(นายบัญชา คงนคร)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ



ที่ ท.1/นท.1/ 773/2550

ฝ่ายการเงินรด

เรื่อง การขอมยอควเวรกันให้อือว่าผู้ที่ไม่ได้มำจำนเวรมีควมผิควำนขำควำน

ค้วขปรำควว่า มีผู้ปฏิบัติงำนจำนวนไม่น้อยขมขมกันควเวรทำงำนค้วขไม่ทรำวำ
การทำเช่นนั้นมามีควมผิควำงำไร จึงขอแจ้งมำให้ทรำบ ค้งนี้.-

1. ผู้ที่ค้วขงำนไป และให้ผู้อื่นทำงำน (ควเวร) แทนมามีควมผิควำนขำควำน
(เพราะเป็นกำรหขงำนค้วขไม่ได้รับอนญำค)
2. ผู้ที่ขมขมทำงำนแทนผู้อื่นเกินก่ำหนดควเวรปคคิที่ผู้บ้งค้วขบญขำก่ำหนดให้
นอกจำกจะอ้ำงคิทธิค้วข ไม่ได้แล้ว ยังมีควมผิควำนขมขมทำงำนแทนผู้อื่นค้วขพลกำร

ท้งนี้ ค้งค้วค้วค้วเป็นค้วไป

ตั้ง ณ วันที่ 15 มีนาคมน 2550

(นยขมขมย ท้วเวร)

รขผู้อำนวยกำรฝำยค้วค้วค้วค้ว

รักษำกำรแทน ผู้อำนวยกำรฝำยกำรค้วค้วค้ว

(สำเนา)

คำสั่งฝ่ายการเดินรถ

ที่ ผ. 5/2541

เรื่อง แนวทางการดำเนินการปัญหาพนักงานเมาหรือเสพสุราเมรัย

ด้วยปรากฏความเสียหายต่อการเดินรถและบริการจากพนักงานบางรายที่สภาพร่างกายไม่เหมาะสมกับการทำงานอันเนื่องมาจากการเมาหรือเสพสุราเมรัย เพื่อป้องกันเหตุแห่งความเสียหายดังกล่าว สมควรกำหนดแนวทางการดำเนินการป้องกันพนักงานเมาหรือเสพสุราเมรัยไว้ดังนี้.-

1. ให้ผู้บังคับบัญชาระดับหัวหน้างาน/แผนก สํารวจ แล้วให้หัวหน้ากองทุกกองเสนอชื่อพนักงานที่มีพฤติกรรมเมาหรือเสพสุราเมรัยส่งฝ่ายการเดินรถ (กองบริหารงานทั่วไป) ภายในวันที่ 5 ของทุกเดือน
2. ห้ามจัดพนักงานที่มีพฤติกรรมเมาหรือเสพสุราเมรัยปฏิบัติงานในหน้าที่เกี่ยวกับการเดินรถ, การบริการ
3. ให้ส่งพนักงานที่มีพฤติกรรมเมาหรือเสพสุราเมรัยให้แพทย์ รพ. ตรวจรับรองร่างกาย หากปรากฏอาการของโรคพิษสุราเรื้อรัง ให้สั่งหรือเสนอออกจากงานฐานขาดคุณสมบัติตามข้อบังคับฉบับที่ 3.1 ลงวันที่ 18 สิงหาคม 2529 ข้อ 9.5 โดยได้รับเงินสงเคราะห์รายเดือนหรือครั้งเดียวหรืออื่น ๆ แล้วแต่กรณี
4. ให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับถือเป็นความรับผิดชอบในการตรวจสอบดูแล และให้สอบสวนรายงานทุกครั้งที่เกิดขึ้น แนวทางพิจารณา ดังนี้.-
 - 4.1 การเมาหรือเสพสุราเมรัยในเวลาปฏิบัติงานในหน้าที่ไม่เกี่ยวกับการเดินรถ ครั้งที่หนึ่งลงโทษตัดเงินเดือนขั้นต่ำร้อยละ 10 มีกำหนด 6 เดือน ตามคำสั่ง อตร. ลง วันที่ 10 มีนาคม 2508 ในทำัยคำสั่งลงโทษพนักงานที่ พ. 1/สป. 4/465 ลงวันที่ 10 มีนาคม 2508 ครั้งที่สองลงโทษตัดเงินเดือนเต็มอำนาจ ผวก. ที่มอบอำนาจให้ฝ่าย ครั้งที่สามลดขั้นเงินเดือน 1 ขั้น ครั้งที่สี่ให้ออกจากงานฐานหย่อนความสามารถในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่การงานของตนตามประมวลการลงโทษฯ พ.ศ. 2517 ข้อ 3 เงื่อนไขการเพิ่มโทษ ข้อ 3.5 (ผู้ใดถูกลงโทษถึงตัดเงินเดือนหลายครั้งในกรณีเดียวกันยังไม่ประพฤติตัวหรือปฏิบัติหน้าที่การงานให้ดีขึ้น ถ้าผู้บังคับบัญชาเห็นว่าไม่มีโอกาสจะกลับตัวได้ในเมื่อกระทำความผิดขึ้นอีกควรพิจารณาให้ออกเสียจากงานได้) และตามข้อบังคับฉบับที่ 3.1 ลงวันที่ 18 สิงหาคม 2529 ข้อ 9.3 โดยได้รับเงินสงเคราะห์รายเดือนหรือครั้งเดียวหรืออื่น ๆ แล้วแต่กรณี
 - 4.2 การเมาหรือเสพสุราเมรัยในเวลาปฏิบัติงานในหน้าที่เกี่ยวกับการเดินรถ ลงโทษไล่ออกจากงานประพฤตชั่วอย่างร้ายแรง ตามข้อบังคับฉบับที่ 3.5 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2537 ข้อ 4 (ฉ)
5. แนวทางตามข้อ 1,2, 3, 4 ให้ถือปฏิบัติโดยอนุโลมต่อผู้มีพฤติกรรมเมาหรือเสพยาเสพติดให้โทษอย่างร้ายแรงหรือวัตถุออกฤทธิ์อันมีผลต่อจิตและประสาทด้วย

6. ผู้บังคับบัญชาผู้ใดไม่จัดการลงโทษผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาที่ทำผิดวินัย ให้ถือว่า
ผู้บังคับบัญชานั้นทำผิดวินัยตามข้อบังคับฉบับที่ 3.5 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม 2537 ข้อ 15

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 16 กันยายน 2541

(ลงนาม) พิจารณ์ รัตนราตรี

(นายพิจารณ์ รัตนราตรี)

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

ประเภทของเครื่องกั้นถนน

(Classification of Level Crossing Protection)

ประเภท ก. : มีพนักงานควบคุม

เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้าควบคุมการทำงานระยะไกลพร้อมระบบโทรศัพท์วงจรปิด (ก.0)



เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยไฟฟ้า (ก.1)



เครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานด้วยมือหมุน (ก.2)



เครื่องกั้นถนนชนิดยกตรงทำงานด้วยมือหมุน (ก.3)



เครื่องกั้นถนนชนิดแผงเงิน (ก.4)



ประเภท ข. : ไม่มีพนักงานควบคุม

เครื่องกั้นถนนชนิดกานอัตโนมัติ (ข.1)



เครื่องกั้นถนนชนิดสัญญาณไฟวาบอัตโนมัติ (ข.2)



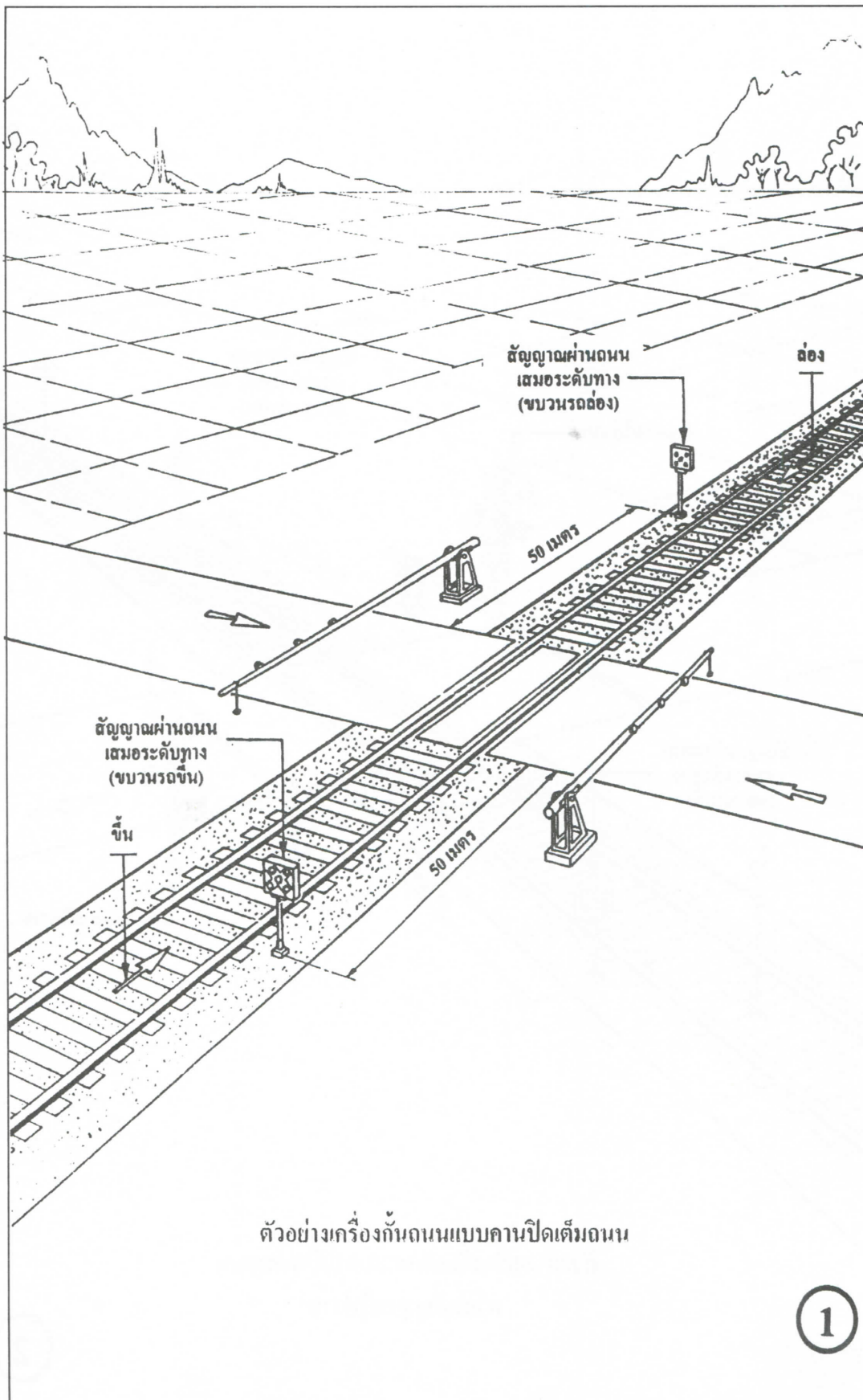
ประเภท ค. : ป้ายจราจรไม่มีระบบป้องกัน

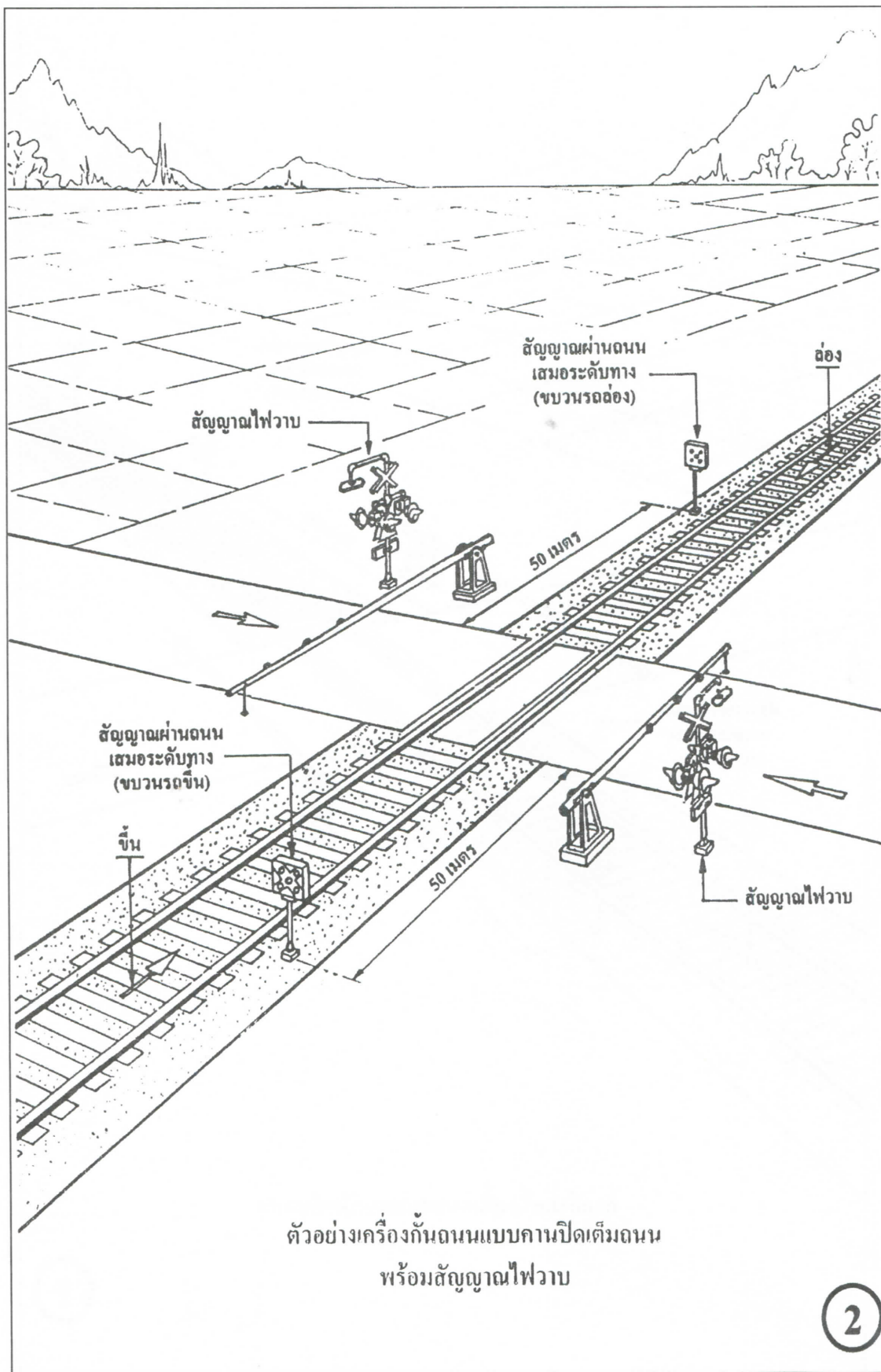
ป้ายจราจรไม่มีเครื่องกันถนน (ค.)

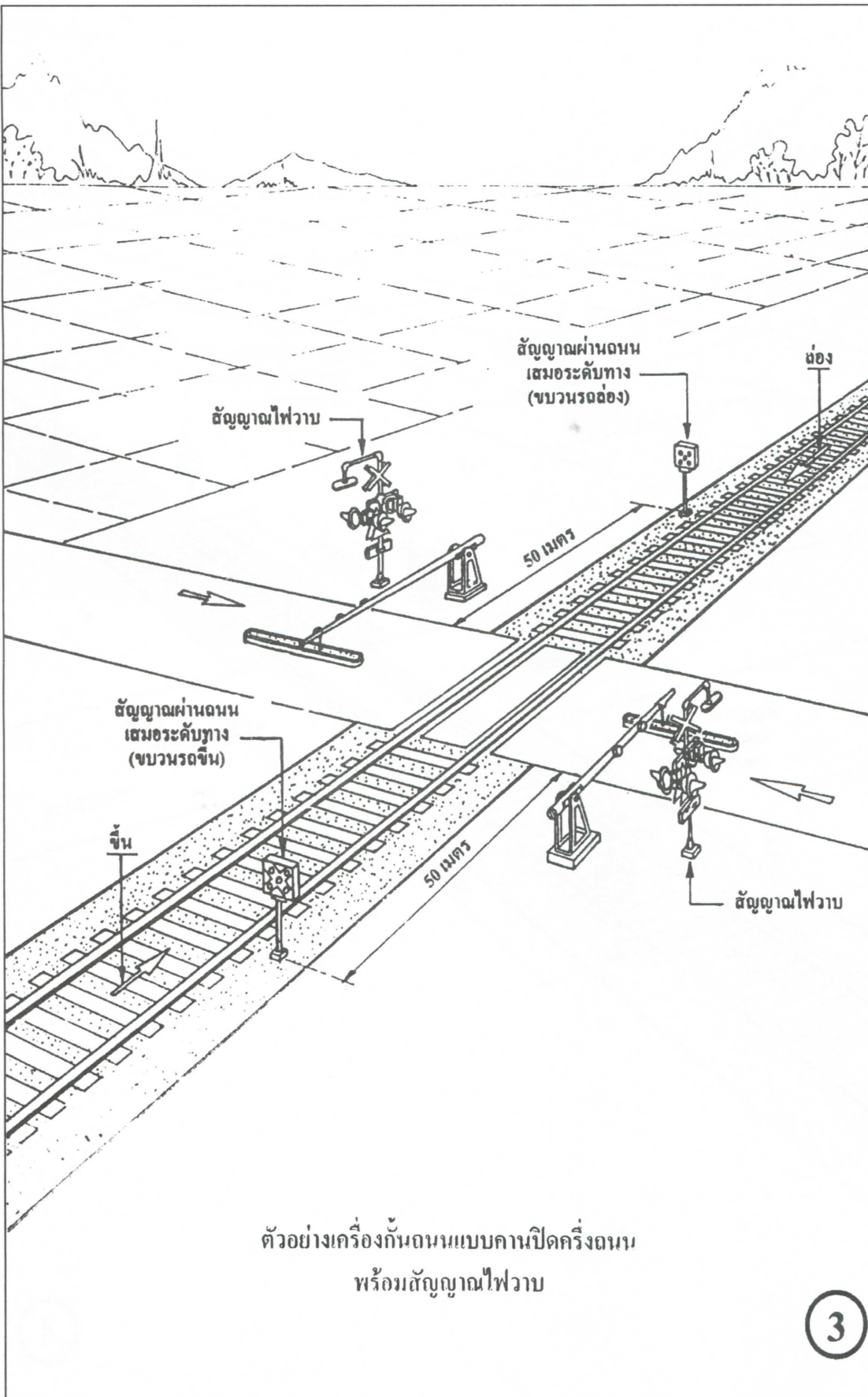


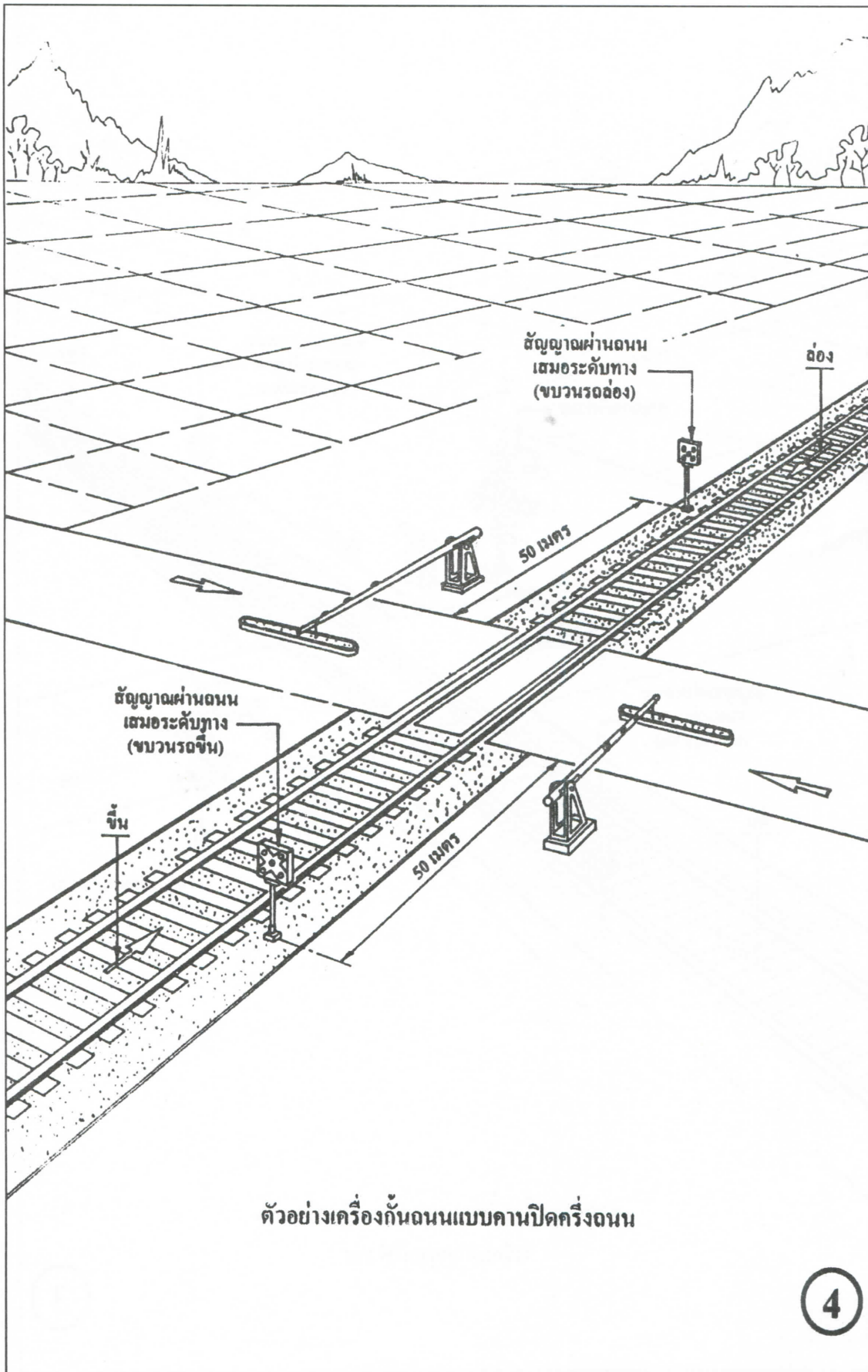
แบบเครื่องกั้นถนนผ่านเสมอระดับทาง

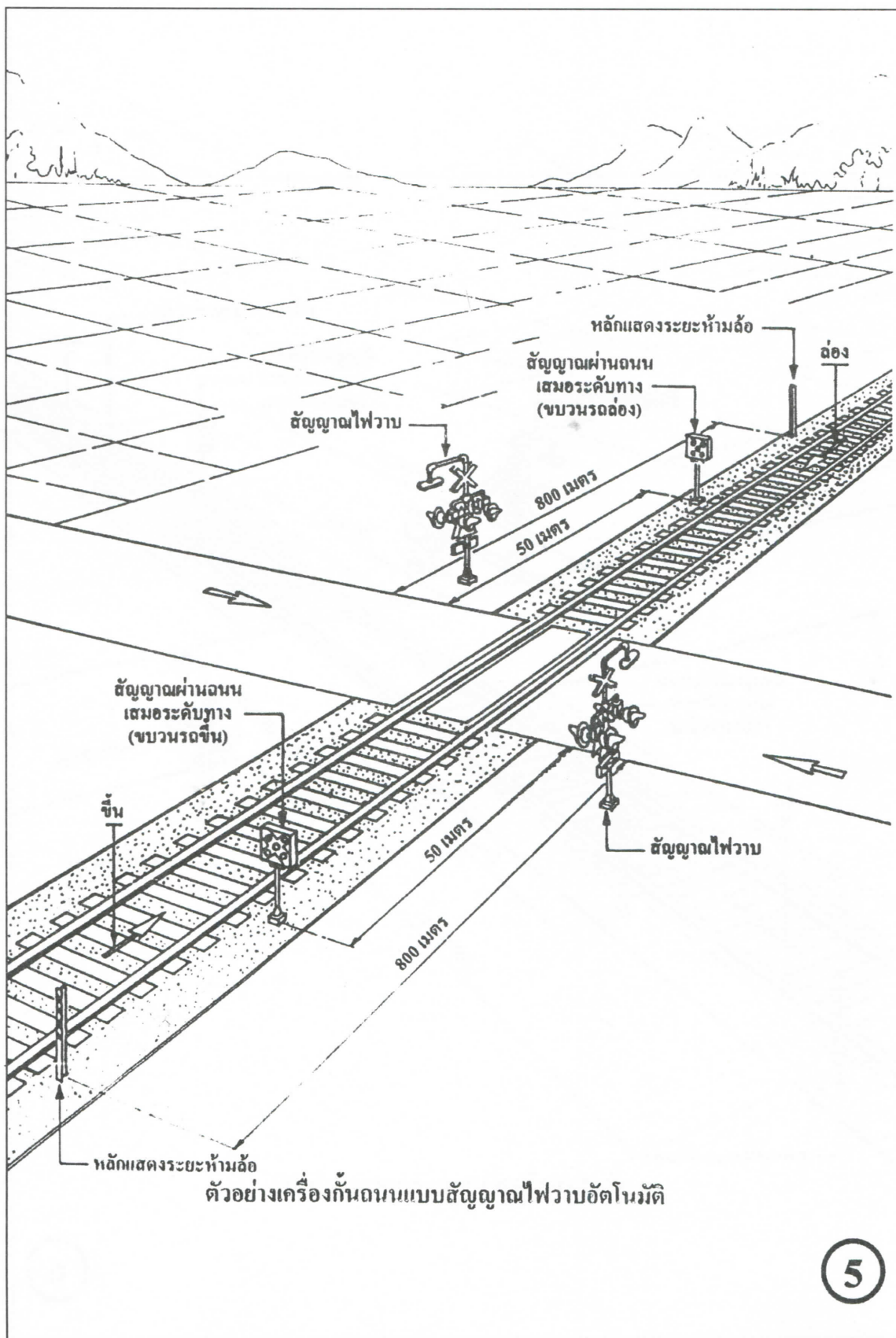
(ตาม บดร.๒๕๔๙ ป้อ ๒๕๙)

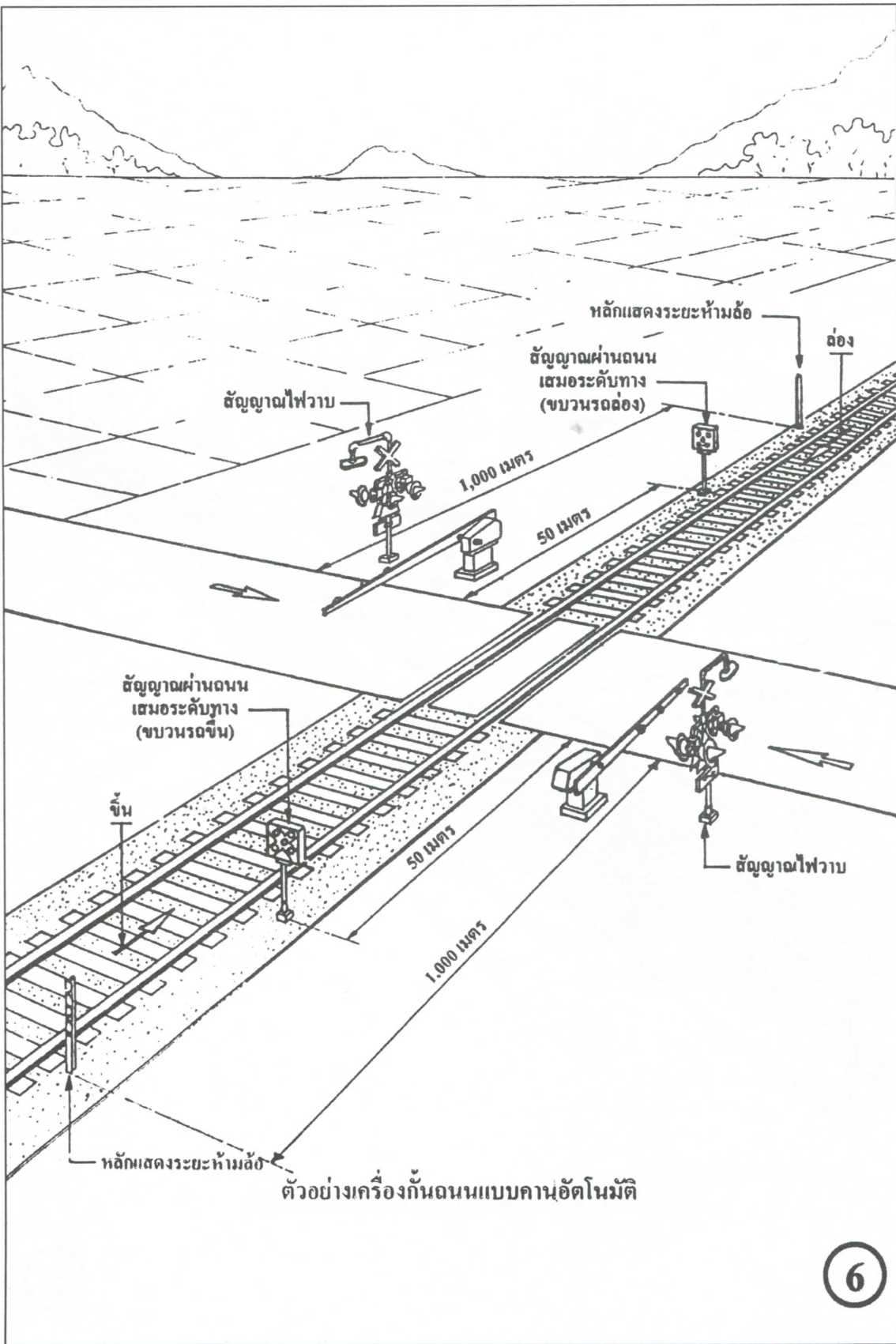


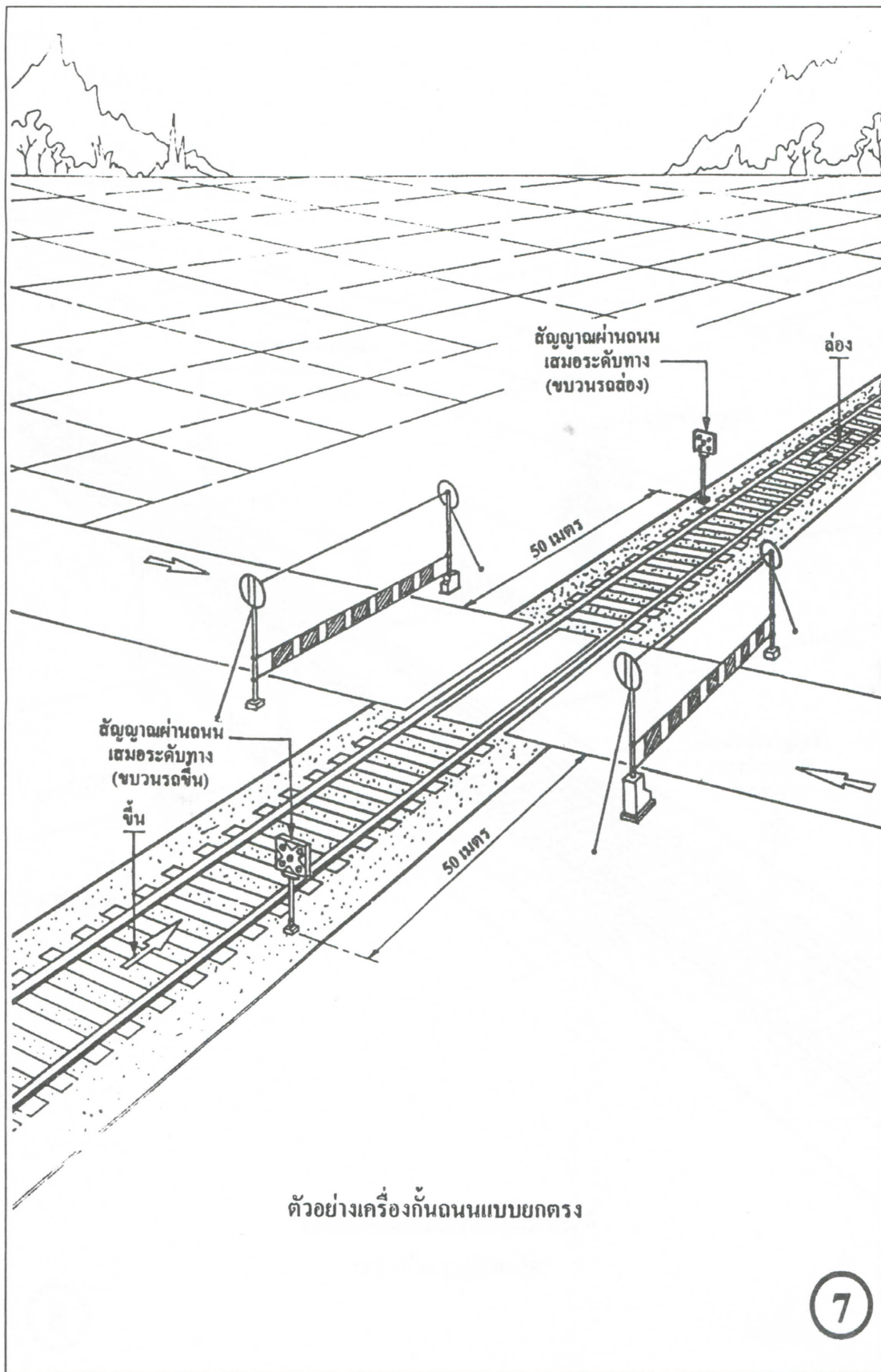


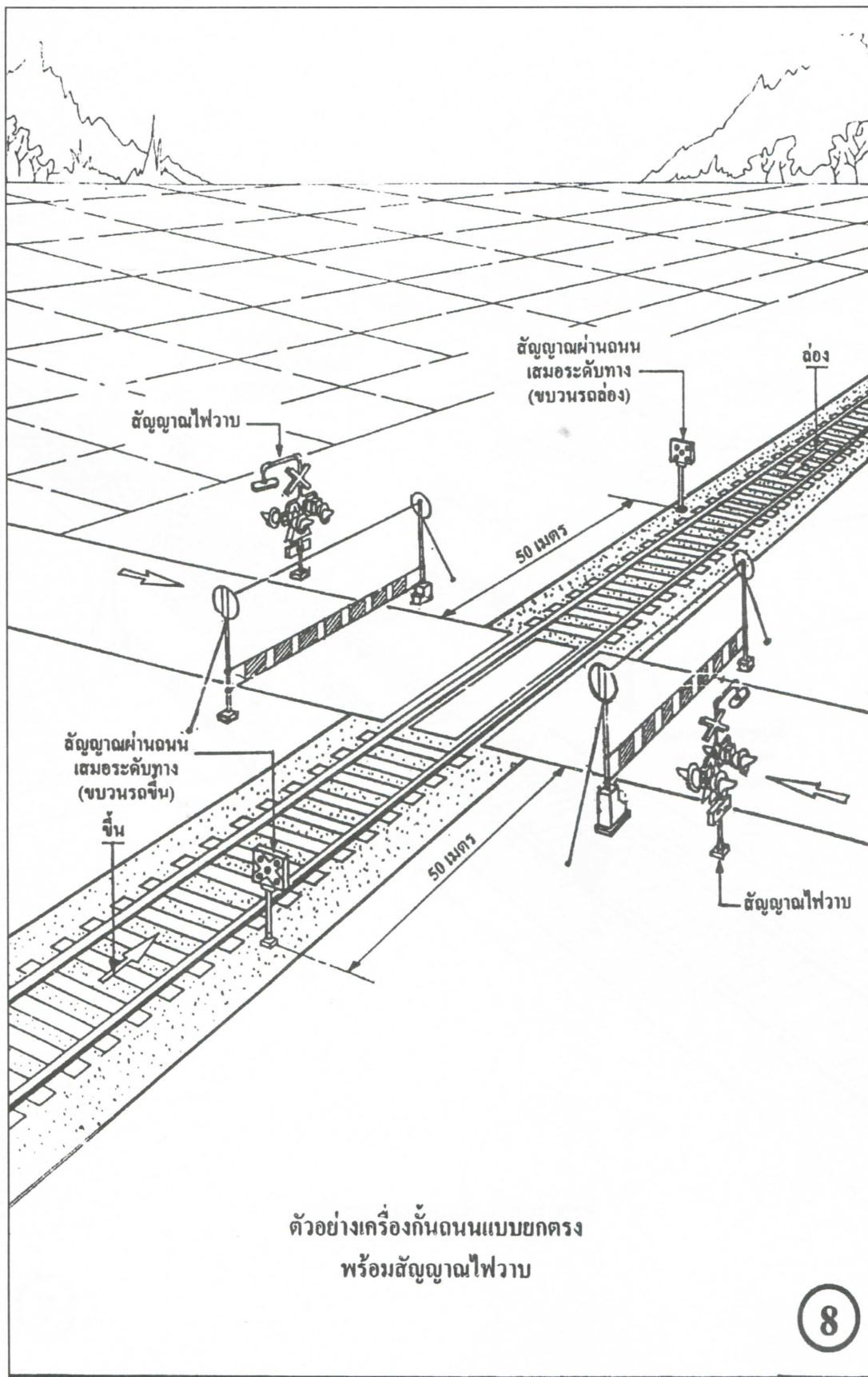


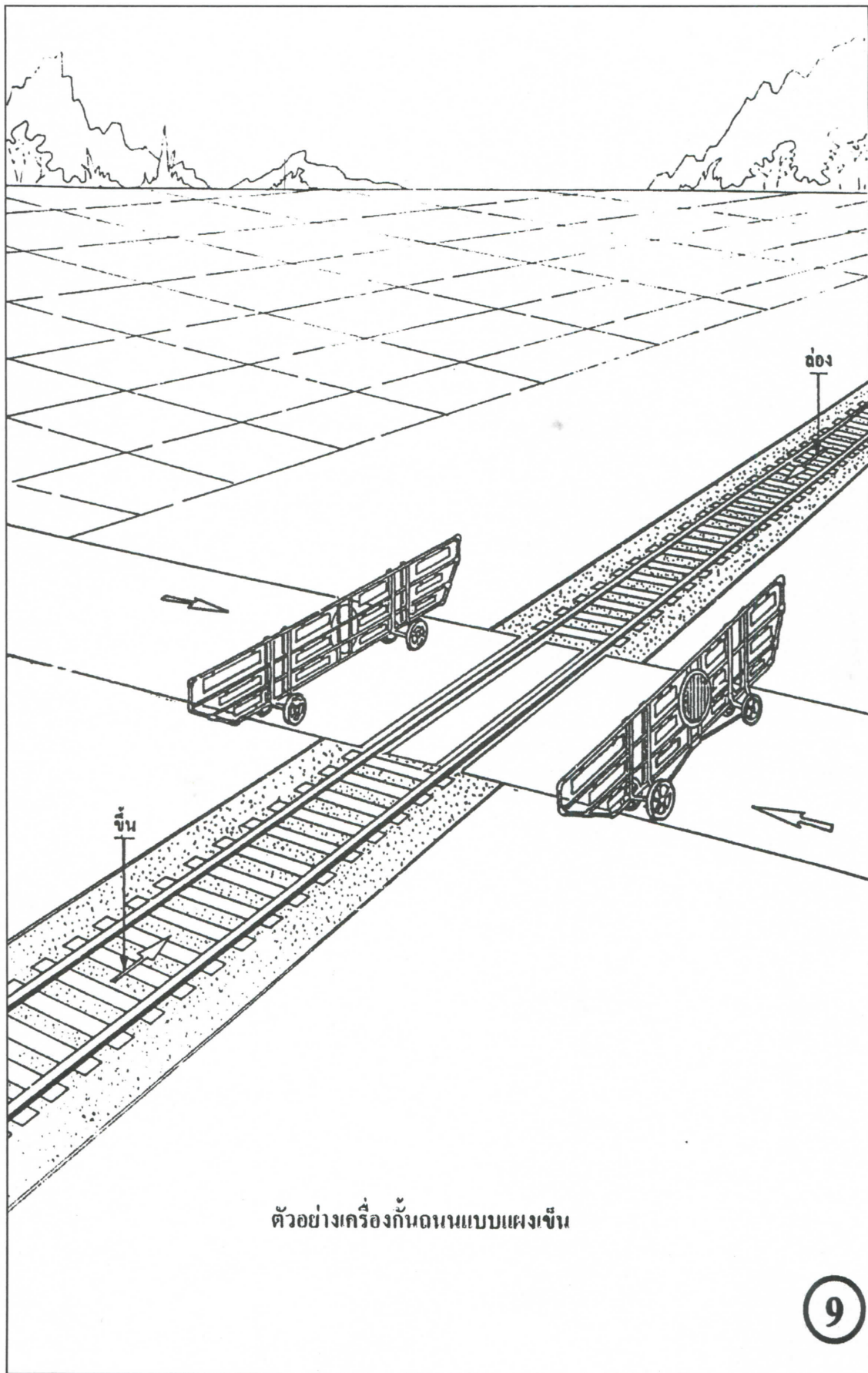












กรณีศึกษา

- ขบวน ๘๓ เชี่ยวชนรถยนต์บริเวณทางผ่านถนนเสมอระดับทาง
ที่ กม.๙๙/๑ ด้านใต้สถานีราชบุรี
- ขบวน ๙ เชี่ยวชนรถยนต์บริเวณทางผ่านถนนเสมอระดับทาง
ที่ กม.๔๗๓/๑๕-๑๖ ระหว่างสถานีตรอน-วังกะพี้
- รถยนต์ชนเครื่องกั้นถนนเสมอระดับทาง
ที่ กม.๔๙/๑๐-๑๑ ระหว่างสถานีนครปฐม-โพรงมะเดื่อ



หนังสือรับรองคดีถึงที่สุด

คดี สอ 307.010 / 15 / 10

ศาลจังหวัดราชบุรี

ถนนยุติธรรม ราชบุรี 70000

หนังสือฉบับนี้ออกให้เพื่อแสดงว่า คดี อาญา หมายเลขดำที่ 2138/2552 หมายเลขแดงที่ 1706/2553 ระหว่าง พนักงานอัยการจังหวัดราชบุรี โจทก์ นางสาวสุนันท์ เนตรแสงใส ที่ 1 , นางสาวกรรณิกา เนตรแสงใส ที่ 2 โจทก์ร่วม นายสุพัฒน์ แดงพลับ ที่ 1, นายกิตติ ใจกล้า ที่ 2 จำเลย เรื่อง ความผิดต่อชีวิตและร่างกาย ประมาท ได้ถึงที่สุดแล้วเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2553 โดยคำพิพากษา ศาลจังหวัดราชบุรี ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2553

จึงออกหนังสือฉบับนี้ให้ไว้

ออกให้ ณ วันที่ 17 เดือน กันยายน พุทธศักราช 2553


(นายเกียรติ หุ่นเจริญ)
ผู้พิพากษา

ค่ารับรองคดีถึงที่สุด 50 บาท
ใบเสร็จรับเงินเล่มที่ 44596/2553 เลขที่ 100
ลงวันที่ 16 กันยายน 2553
.....เจ้าพนักงานศาล

คำพิพากษา



คดีหมายเลขดำที่ ๒๑๓๘/๒๕๕๒

คดีหมายเลขแดงที่ ๑๗๐๖/๒๕๕๓

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ศาลจังหวัดราชบุรี

วันที่ ๖ เดือน สิงหาคม พุทธศักราช ๒๕๕๓

ความอาญา

ระหว่าง	{	พนักงานอัยการจังหวัดราชบุรี	โจทก์
		นางสาวสุนันท์ เนตรแสงใส ที่ ๑	
		นางสาวกรรณิกา เนตรแสงใส ที่ ๒	โจทก์ร่วม
		นายสุพัฒน์ แดงพลับ ที่ ๑	
		นายกิตติ ใจกล้า ที่ ๒	จำเลย

เรื่อง ความผิดต่อชีวิตและร่างกาย ประมาท

โจทก์ฟ้องจำเลยให้การรับสารภาพข้อเท็จจริงฟังได้ว่า เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๑ เวลากลางวันหลังเที่ยง จำเลยที่ ๑ ซึ่งเป็นพนักงานขับรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขับรถไฟขบวนด่วนที่ ๘๓ กรุงเทพฯ - ตรัง ออกจากกรุงเทพมหานคร มุ่งหน้าจังหวัดตรัง ถึงที่เกิดเหตุบริเวณถนนเพชรเกษมตัดถนนรถไฟโคกหม้อ (กม.๙๙/๑) ซึ่งถนนเสมอระดับทาง มีเครื่องกั้นชนิดมีพนักงานกั้นถนน ซึ่งมีจำเลยที่ ๒ เป็นพนักงานประจำอยู่กับเครื่องกั้นถนน ผ่านเสมอระดับทาง ณ จุดปิดกั้นดังกล่าว จำเลยทั้งสองได้กระทำโดยประมาทปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นจำเลยทั้งสอง



- ๒ -

จำเลยที่ ๑ ได้นำขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทางซึ่งมีเครื่องกั้นถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต
 อนุญาต ซึ่งเป็นไฟวาบ ๕ ดวงติดกระพริบก่อน และไม่หยุดขบวนรถโดยไม่ล้าขอบถนน เพื่อ
 ให้แน่ชัดว่าไม่มีสิ่งกีดขวางทางแล้ว จึงนำขบวนรถผ่านไปได้โดยระมัดระวัง ส่วนจำเลยที่ ๒
 เมื่อได้รับแจ้งจากสถานีรถไฟราชบุรีแล้วว่า สถานีบ้านกล้วยได้แจ้งขอทางขบวนรถไฟขบวน
 ค่วนที่ ๘๓ มาแล้ว และทางสถานีรถไฟราชบุรีได้ให้ทางสะดวกแล้ว ซึ่งโดยปกติระหว่างสถานี
 บ้านกล้วยถึงจุดปิดกั้นที่เกิดเหตุจะใช้เวลาเพียง ๓ นาที ซึ่งหลังจากที่จำเลยที่ ๒ ได้รับแจ้ง
 ดังกล่าวแล้ว จำเลยที่ ๒ หาได้เตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณ ห้าม ขบวนรถไฟขบวนค่วน
 ที่ ๘๓ ที่จะเดินมานั้นเสียก่อน เมื่อได้ตรวจดูแล้วว่าไม่มีสิ่งกีดขวางและได้ปิดเครื่องกั้นถนน
 เรียบร้อยแล้ว จึงจะแสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถไฟขบวนที่ ๘๓ ผ่านไปได้ แต่ปรากฏ
 ว่า เมื่อจำเลยที่ ๑ นำขบวนรถถึงบริเวณจุดปิดกั้นดังกล่าว จำเลยที่ ๑ ได้นำขบวนรถผ่านถนน
 เสมอระดับทางซึ่งมีเครื่องปิดกั้นดังกล่าว โดยไม่ได้รับสัญญาณอนุญาตก่อน และยังนำขบวน
 รถผ่านถนนเสมอระดับทางด้วยความเร็ว จนไม่สามารถหยุดขบวนรถเพื่อมิให้ชนรถหรือสิ่งกีด
 ขวางอื่นที่อยู่ข้างหน้าได้ทัน ซึ่งขณะนั้นมี นางสาวกรรณิกา เนตรแสงใส กำลังขับรถยนต์เก๋ง
 คันหมายเลขทะเบียน กจ ๘๘๕๕ กาญจนบุรี มีเด็กชายภาคภูมิ เนตรแสงใส หลานชายนั่งคู่
 มาในตอนหน้าด้านซ้าย เล่นข้ามทางรถไฟ ณ จุดปิดกั้นดังกล่าว ซึ่งในภาวะและพฤติการณ์
 เช่นนั้น คือ เมื่อจำเลยที่ ๑ ไม่เห็นสัญญาณอนุญาตให้นำขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทาง
 จำเลยที่ ๑ ควรที่จะหยุดรถโดยไม่ล้าขอบถนน เมื่อดูแน่ชัดว่าไม่มีสิ่งกีดขวางแล้ว จึงนำขบวน



- ๓ -

รถผ่านไปได้โดยระมัดระวัง ส่วนจำเลยที่ ๒ หลังจากปรับแก้จากสถานีราชบุรีแล้ว ควรเตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามก่อน เมื่อตรวจดูแล้วว่าไม่มีสิ่งกีดขวางและได้ปิดกั้นถนนเรียบร้อยแล้ว จึงจะแสดงสัญญาณอนุญาตให้ขบวนรถผ่านไปได้ ทั้งนี้ เพื่อดำเนินถึงความปลอดภัย และความเดือดร้อนของผู้อื่น ซึ่งจำเลยทั้งสองอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่จำเลยทั้งสองหาใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอไม่ จำเลยที่ ๑ ยังคงนำขบวนรถผ่านถนนเสมอระดับทาง โดยไม่หยุดรถไม่ให้ล้ำขอบถนนก่อน เมื่อดูแน่ชัดว่าไม่มีสิ่งกีดขวางแล้ว จึงนำขบวนรถผ่านไปได้โดยระมัดระวัง ส่วนจำเลยที่ ๒ ก็ไม่เตรียมพร้อมที่จะแสดงสัญญาณห้ามก่อนแต่อย่างใด ดังนั้น เมื่อจำเลยที่ ๒ เห็นขบวนรถแล่นผ่านถนนเสมอระดับทาง จำเลยที่ ๒ จึงให้สัญญาณห้ามไม่ทัน และปิดเครื่องกันลงไม่ทัน ด้วยความประมาทของจำเลยทั้งสองดังกล่าว เป็นเหตุให้ขบวนรถไฟขบวนด่วนที่ ๘๓ ชนกับรถยนต์เก๋ง คันที่ นางสาวกรรณิกา เนตรแสงใส กำลังขับแล่นข้ามถนนผ่านเสมอระดับทางดังกล่าว ทำให้รถไฟและรถเก๋งได้รับความเสียหาย และเป็นเหตุให้เด็กชายภาคภูมิ เนตรแสงใส ถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา และนางสาวกรรณิกา เนตรแสงใส ได้รับอันตรายสาหัส ต้องทุพพลภาพป่วยเจ็บด้วยอาการทุกขเวทนา และจนประกอบกรณียกิจตามปกติไม่ได้เกินกว่ายี่สิบวัน ต่อมาในวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๑ เจ้าพนักงานได้แจ้งข้อหาคดีนี้แก่จำเลยทั้งสอง เหตุเกิดที่ ตำบลพงสวาย อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี

พิพากษาว่า...



- ๔ -

พิพากษาว่า จำเลยทั้งสองมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙๑, ๓๐๐ การกระทำของจำเลยทั้งสองเป็นกรรมเดียวผิดต่อกฎหมายหลายบท ให้ลงโทษฐานกระทำโดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ตามมาตรา ๒๙๑ ซึ่งเป็นบทหนักที่สุด ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๙๐ ให้จำคุกคนละ ๔ ปี และปรับคนละ ๒๐,๐๐๐ บาท จำเลยทั้งสองให้การรับสารภาพเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา มีเหตุบรรเทาโทษ จึ่งลดโทษให้กึ่งหนึ่ง ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๘๘ คงจำคุกคนละ ๒ ปี และปรับคนละ ๑๐,๐๐๐ บาท ไม่ปรากฏว่าจำเลยทั้งสองเคยต้องโทษจำคุกมาก่อน ประกอบกับจำเลยทั้งสองได้ร่วมกันชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายจนเป็นที่พอใจแล้วทั้งฝ่ายผู้เสียหายไม่ติดใจเอาความไม่ว่าทางแพ่ง และทางอาญา เพื่อให้โอกาสจำเลยทั้งสองกลับตนเป็นพลเมืองดี โทษจำคุกจึงให้รอการลงโทษไว้มีกำหนด ๒ ปี ทั้งนี้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๕๖ ไม่ชำระค่าปรับ ให้จัดการตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๙, ๓๐/.

นายอดุลย์ คุณาเอก

นางสาวดวงพร ภู่เกิด



คำสั่งเฉพาะ

ที่ พ.1/นท.1/ 4261/2553

ฝ่ายการเดินรถ

เรื่อง ให้นายกิตติ ใจกล้า พนักงานกั้นถนนฯ (พ.การเดินรถ 2) สถานีราชบุรี ชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่ง

ด้วยการรถไฟฯ ได้พิจารณาเรื่องนายกิตติ ใจกล้า พนักงานกั้นถนนฯ (พ.การเดินรถ 2) สถานีราชบุรี ได้ตกเป็นจำเลยคดีความแพ่ง เรื่องละเมิด ตามคำพิพากษาศาลจังหวัดราชบุรีคดีหมายเลขคำที่ 371/2552 เมื่อวันที่ 05 กรกฎาคม 2551 กรณีชนรถที่ 83 เชี่ยวชนรถยนต์หมายเลขทะเบียน กจ-8855 กาญจนบุรี บริเวณทางผ่านถนนเสมอรระดับทาง กม.99/1 ด้านใต้สถานีราชบุรี เหตุเกิดเมื่อวันที่ 04 พฤษภาคม 2551 ซึ่งนายกิตติฯ เป็นผู้กระทำความผิดร่วมกับนายสุพัฒน์ แดงพลับ พนักงานสังกัดฝ่ายการช่างกล และต้องร่วมรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายเป็นเงินจำนวน 700,000 บาท โดยผู้กระทำความผิดได้นำเงินส่วนตัวชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายไปแล้วเป็นเงินจำนวน 100,000 บาท คงเหลือจำนวน 600,000 บาท ซึ่งนายกิตติฯ และนายสุพัฒน์ฯ ได้ทำสัญญาประนีประนอมยอมความชดใช้เงินค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวให้แก่ผู้เสียหาย และการรถไฟฯ ได้นำเงินจำนวน 600,000 บาท ชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว แล้วการรถไฟฯ มีคำสั่งลงวันที่ 29 ตุลาคม 2553 ให้ฝ่ายการเดินรถดำเนินการเรียกให้นายกิตติฯ ชดใช้ค่าเสียหายจำนวน 300,000 บาท โดยหักเงินเดือนจากนายกิตติฯ เป็นเงินจำนวนเดือนละ 2,500 บาท และต่อไปภายหน้า หากผู้กระทำความผิดมีอันต้องออกจากงานไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ก็ตาม เงินที่ต้องหักตามเรื่องนี้จะหักไม่ครบ ให้หน่วยงานต้นสังกัดหักเงินที่ผู้กระทำความผิดทั้งสองจะได้รับจากการรถไฟฯ ชดใช้เพื่อการนี้จนครบถ้วน

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามคำสั่งการรถไฟฯ ที่ ก.88/3350 ลงวันที่ 13 มิถุนายน 2553 ข้อ 1.15 จึงหักเงินเดือนนายกิตติ ใจกล้า ตำแหน่ง พนักงานกั้นถนนฯ (พ.การเดินรถ 2) สถานีราชบุรี งานเดินรถแขวงธนบุรี กองจัดการเดินรถเขต 4 ศูนย์ภาคใต้ (เลขประจำตัว 1204627 อัตราเงินเดือน 14,290 บาท) ชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 300,000 บาท โดยวิธีหักเงินเดือนจำนวน 120 เดือน คิดเป็นเงินเดือนละ 2,500 บาท ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป.

สั่ง ณ วันที่ 23 ธันวาคม 2553

(นายนรินทร์ จันทรเชษฐา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ