ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารเรือสาธารณะในกรุงเทพมหานคร[1]

เมธาพร เมืองตัง[2]

เนื่องจากการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานครประสบปัญหาการจราจรคับคั่งอย่างมาก ซึ่งทำให้เสียเวลาในการเดินทางไม่น้อย การโดยสารเรือด่วน เรือประจำทาง เรือข้ามฟากกลายเป็นสิ่งจำเป็น เรือที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารในปัจจุบันก็มีความเร็วสูงกว่าแต่ก่อนมาก รวมทั้งความนิยมในการใช้เส้นทางการจราจรทางน้ำมีมากขึ้น ซึ่งการจราจรทางน้ำที่คับคั่งสับสนอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางน้ำได้ง่าย สำหรับปัญหาที่พบบ่อย เช่น ผู้ขับขี่ขับเรือด้วยความเร็วสูง การบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด ผู้โดยสารไม่มีความชำนาญในการโดยสารเรือ โดยพบปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารเรือสาธารณะในกรุงเทพมหานครโดยแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของเรือโดยสาร การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยและอุปกรณ์อื่นที่จำเป็นตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด

เมื่อพิจารณากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยทางเรือ พบว่า พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นบทบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์ให้เรือประเภทต่างๆสามารถออกเดินเรือได้อย่างปลอดภัย โดยพิจารณาจากการตรวจเรือและให้อำนาจเจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดเงื่อนไขและวิธีการสำหรับการตรวจโครงสร้างเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ประจำเรือ อุปกรณ์ช่วยชีวิต กำหนดเวลาตรวจเรือและการออกใบรับรองการตรวจเรือต่างๆ ซึ่งเรือสารธารณะที่ใช้เดินเรือในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะมาตรา 160 บัญญัติว่า “เมื่อปรากฏว่าเรือไทยที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือมีอุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือไม่ถูกต้องหรือไม่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ตามใบสำคัญที่ออกตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 ให้เจ้าท่ามีอำนาจออกคำสั่งเป็นหนังสือให้นายเรือแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด .....” ประกอบกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 19) พ.ศ. 2534 โดยไม่ได้ระบุถึงอุปกรณ์ประจำเรือให้ชัดเจนเพียงพอ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นผล เนื่องจากไม่มีระบบการนับจำนวนผู้โดยสาร และการควบคุมปฏิบัติการบรรทุกผู้โดยสารที่เกินอัตรา

---

[1]บทความนี้ เขียนเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของผู้โดยสารเรือสาธารณะในกรุงเทพมหานคร” โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือ รองศาสตราจารย์ ดร. ณฐ สันตาสว่างและคณะกรรมการตรวจสอบคือรองศาสตราจารย์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์.

[2]นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบางนา.

2. ปัญหามาตรการกำกับดูแลเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือโดยสารและการออกใบอนุญาตเรือโดยสาร

กรมเจ้าท่ามีแนวคิดปรับเกณฑ์การตรวจสอบเรือโดยสารและการออกใบอนุญาตเรือโดยสารทั่วประเทศใหม่ ซึ่งเป็นมาตรการดูแลความปลอดภัยทั่วประเทศ จากเดิมที่มีการตรวจสอบสภาพเรือปีละ 1 ครั้ง ตาม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งกำหนดอายุใบอนุญาตเรืออายุไม่เกิน 12 เดือนผู้ศึกษามีแนวคิดปรับเกณฑ์การตรวจสอบเรือโดยสารและการออกใบอนุญาตเรือโดยสาร เป็น 6 เดือน เพื่อให้ผู้ประกอบการนำเรือเข้าตรวจสอบบ่อยครั้งเป็นทุกๆ 6 เดือนและกำหนดให้มีการนำเรือเข้าตรวจในช่วงเทศกาลก่อนทุกครั้ง และให้เจ้าหน้าที่พิจารณาถึงความพร้อมก่อนให้บริการแก่ประชาชนซึ่งจะพิจารณาในการออกเป็นกฎกระทรวงต่อไป เมื่อพิจารณากฎหมายว่าด้วยมาตรฐานปลอดภัยของเรือ (46 U.S. Code & 4502 –Safety standards) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เพียงกำหนดมาตรการป้องกันและสนับสนุนไว้ดังนี้ ในการกำหนดกฎระเบียบภายใต้บทกฎหมายนี้ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะต้องพิจารณาถึงลักษณะเฉพาะของการดำเนินงานและลักษณะการออกแบบตลอดจนการก่อสร้างของเรือ และอาจไม่จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงของเรือหรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องซึ่งสร้างขึ้นหรือผลิตก่อนวันที่กฎระเบียบมีบังคับใช้ ตาม 46 U.S. Code & 4502 –Safety standards(E) โดยการดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือระเบียบตามมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อความมั่นใจในการปฏิบัติตามข้อกำหนดตามระเบียบนี้ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะต้องกำหนด

(1) ให้มีบุคคลที่รับผิดชอบเรือในการเก็บหรือบันทึกข้อมูลในการบำรุงรักษาอุปกรณ์และต้องมีการสอนและการฝึกเกี่ยวกับการบำรุงรักษาอุปกรณ์

(2) ตรวจสอบท่าเทียบเรือ (Dockside) อย่างน้อยหนึ่งครั้งในระยะเวลาทุกห้าปี และออกใบรับรองให้กับเรือที่ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือระเบียบนี้

(3) ทำการตรวจสอบท่าเทียบเรือครั้งแรกทุกครั้งที่เรือจะขออนุญาตเพื่อดำเนินการของเรือ ตาม 46 U.S. Code & 4502 –Safety standards(f)

3. ปัญหาการกำกับดูแลการฝึกอบรมบุคคลที่ดูแลรับผิดชอบเรือ

บุคคลที่ดูแลรับผิดชอบเรือ หรือคนประจำเรือ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2528 หมวด ช.ว่าด้วยคนประจำเรือ ข้อ 1 ผู้กระทำหน้าที่ฝ่ายเดินเรือ ต้องเป็นผู้ที่สอบความรู้ได้ตามหลักสูตรของกรมเจ้าท่า หรือได้รับหนังสือสำคัญรับรองความรู้ความชำนาญจากกรมเจ้าท่าแล้ว โดยให้มีคนประจำเรือ ซึ่งต้องมีประกาศนียบัตรไม่ต่ำกว่าชั้นที่กำหนดให้ โดยข้อ 10 กำหนดลำดับชั้นความสำคัญไว้ โดยไม่ได้มีรายละเอียดเขื่อนไขว่าต้องมีความรู้เช่นใดบ้าง เมื่อพิจารณากฎหมายว่าด้วยมาตรฐานปลอดภัยของเรือ (46 U.S. Code & 4502 –Safety standards) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดการอบรมและการฝึกอบรมบุคคลที่ดูแลรับผิดชอบเรือจะผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ได้รับ

การอนุมัติโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและมีใบรับรองที่ถูกต้องซึ่งออกภายใต้การฝึกอบรมนี้ซึ่งการฝึกอบรมต้องประกอบด้วย

(1) ความรู้ความสามารถและทักษะทางวิชาชีพที่ได้จากการให้ทางทะเลและการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ เช่นการฝึกเดินเรือ ความมั่นคง การป้องกันเรือชนกัน การเดินเรือ การป้องกันอัคคีภัยและการควบคุมความเสียหาย การเอาตัวรอดส่วนบุคคล การดูแลรักษาฉุกเฉิน การฝึกซ้อมฉุกเฉินและการฝึกอบรมเกี่ยวกับสภาพอากาศ

(2) ต้องกำหนดให้แต่ละบุคคลแสดงความสามารถในการสื่อสารในสถานการณ์ฉุกเฉินและเข้าใจข้อมูลที่พบในระบบนำทาง

(3) ให้การออกใบรับรองแก่บุคคลที่ผ่านการอบรมเมื่อโครงการอบรมเสร็จสิ้น

จะเห็นว่ามาตรการดังกล่าวของสหรัฐอเมริกาเป็นมาตรการที่ดีที่ควรนำมาแก้ไขและระบุไว้ในกฎหมายไทยต่อไป

4. ปัญหาการกำหนดโทษ สำหรับผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการให้บริการเรือโดยสาร

ทางกรุงเทพมหานครมีนโยบายปรับปรุงพัฒนาคลองทั้ง 9 สายเพื่อใช้เป็นคลองระบายน้ำ หรือใช้เพื่อการสัญจรและท่องเที่ยว โดยเริ่มต้นที่คลองลาดพร้าว แต่เนื่องด้วยผู้ให้บริการเรือโดยสารมีเพียงไม่กี่บริษัท ทำให้เกิดการผูกขาด และการการสำรวจพบว่าจำนวนเสื้อชูชีพไม่เพียงพอต่อผู้โดยสารทั้งยังอยู่ในสภาพเก่าขาดลุ่ยเชื้อราขึ้น ที่น่ากลัวที่สุดคือ ความละเลยเรื่องจำนวนผู้โดยสารที่จุคนลงเรือมากเกินไป บางลำแล่นเร็วมากทำให้คลื่นกระทบกับเรือที่แล่นสวนมาอีกทาง น้ำจึงกระเด็นถูกเสื้อผ้าผู้โดยสาร กว่าจะถึงที่หมายเนื้อตัวมีกลิ่นเหม็นน้ำเน่าและกลิ่นควันไอเสียเครื่องยนต์ บริษัทเดินเรือเอาเปรียบผู้โดยสารมากเกินไปไม่นึกถึงความปลอดภัย ใครจะลงเรืออัดได้เท่าไหร่ก็อัดกันเข้ามา ทุกวันนี้เสี่ยงมาก ถ้าเรือล่มขึ้นมาจะต้องมีคนจมน้ำเสียชีวิตแน่นอน เพราะไม่มีความปลอดภัยเลย เหตุผลเดียวที่ยังใช้บริการเรือเพราะเดินทางรวดเร็วตรงเวลา ไม่ต้องไปแออัดกับการจราจรบนถนน เมื่อพิจารณาถึงปัญหาการกำหนดโทษ สำหรับผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการให้บริการเรือโดยสารที่เกี่ยวข้องคือมาตรา161 มาตรา 161 ทวิ และมาตรา 170 ได้การกำหนดโทษ สำหรับผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการให้บริการเรือโดยสาร ที่มีการกำหนดโทษสูงสุด คือปรับ 10,000 บาทจำคุก 6 เดือน นั้นอาจจะเบาเกินไป

2. ข้อเสนอแนะ

2.1 ปัญหาการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของเรือโดยสาร การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยและอุปกรณ์อื่นที่จำเป็นตามจำนวนที่กฎหมายกำหนด

ผู้ศึกษามีความเห็นว่าควรปรับเกณฑ์กำหนดรายละเอียดมาตรฐานความปลอดภัยของเรือโดยสาร การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยและอุปกรณ์อื่นที่เหมาะสมไว้ชัดเจนในกฎหมาย มีการบันทึกวีดีโอเกี่ยวกับความปลอดภัย คู่มือการรักษาความปลอดภัย โดยเจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือ จะต้องจัดทำคู่มือการรักษา

ความปลอดภัยให้บริการผู้โดยสารแต่ละคนซึ่งคู่มือดังกล่าวควรเขียนขึ้นเป็นภาษาไทยเพื่อที่จะให้เข้าใจกันโดยทั่วไป และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ควรกำหนดเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

(1) เครื่องดับเพลิงที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายและมีประสิทธิภาพซึ่งสามารถดับเชื้อเพลิงหรือสิ่งที่ติดไฟได้ง่าย

(2) อุปกรณ์ช่วยชีวิตหรืออุปกรณ์ช่วยชีวิตอื่นๆที่สามารถเข้าถึงได้ง่ายอย่างน้อยหนึ่งชุดสำหรับแต่ละบุคคลบนเรือ

(3) อุปกรณ์ป้องกันอัคคีภัยหรือไฟรั่วหรืออุปกรณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันบนคาร์บูเรเตอร์ (Carburetors) ของเครื่องยนต์แต่ละด้านที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิง

(4) การระบายอากาศอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพรวมถึงช่องเครื่องยนต์และถังเชื้อเพลิงเพื่อขจัดก๊าซที่ระเบิดหรือติดไฟได้

(5) สัญญาณแจ้งเหตุร้ายที่สามารถมองเห็นได้

(6) อุปกรณ์อื่นๆที่จำเป็นเพื่อลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของลูกเรือในระหว่างการเดินเรือหากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมระบุว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บสาหัสซึ่งสามารถกำจัดหรือบรรเทาได้ด้วยอุปกรณ์เหล่านั้น

ผู้ศึกษาเห็นว่ากรมเจ้าท่าควรออกกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับระบบการนับจำนวนผู้โดยสาร และการควบคุมปฏิบัติการบรรทุกผู้โดยสารที่เกินอัตรา โดยออกเป็นกฎกระทรวงคำนึงถึงทุกคนบนเรือตลอดเวลาในการเดินทางแต่ละครั้ง ซึ่งเป็นรายละเอียดที่ดีที่ควรนำมาบังใช้กับกฎหมายไทย

2.2 ปัญหามาตรการกำกับดูแลเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือโดยสารและการออกใบอนุญาตเรือโดยสาร

ผู้ศึกษามีแนวคิดว่าควรแก้ไข มาตรา 162 จากเดิมที่บัญญัติว่า “เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาสิบสองเดือน หรือน้อยกว่านั้นมา” โดยแก้ไขได้ดังนี้

“เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจะออกใบอนุญาตใช้เรือหรือเปลี่ยนใบอนุญาตใช้เรือแทนฉบับเดิมให้แก่เรือลำใด ให้กระทำได้ต่อเมื่อมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือซึ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือได้ออกให้ไว้ แสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่าเป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงระหว่างเวลาหกเดือน

อนึ่งในช่วงเทศกาลวันสำคัญของประเทศไทย ต้องมีเจ้าพนักงานตรวจเรือตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ และปรากฏว่า เป็นเรือที่อยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้นั้นในช่วงนั้น”

2.3 ปัญหาการกำกับดูแลการฝึกอบรมบุคคลที่ดูแลรับผิดชอบเรือ

เพิ่มเติมกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 พ.ศ.2528 หมวด ช.ว่าด้วยคนประจำเรือ กำหนดการอบรมและการฝึกอบรมบุคคลที่ดูแลรับผิดชอบเรือจะผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่ได้รับการอนุมัติโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและมีใบรับรองที่ถูกต้องซึ่งออกภายใต้การฝึกอบรมนี้ซึ่งการฝึกอบรมต้องประกอบด้วย

(1) ความรู้ความสามารถและทักษะทางวิชาชีพที่ได้จากการให้ทางทะเลและการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ เช่นการฝึกเดินเรือ ความมั่นคง การป้องกันเรือชนกัน การเดินเรือ การป้องกันอัคคีภัยและการควบคุมความเสียหาย การเอาตัวรอดส่วนบุคคล การดูแลรักษาฉุกเฉิน การฝึกซ้อมฉุกเฉินและการฝึกอบรมเกี่ยวกับสภาพอากาศ

(2) ต้องกำหนดให้แต่ละบุคคลแสดงความสามารถในการสื่อสารในสถานการณ์ฉุกเฉินและเข้าใจข้อมูลที่พบในระบบนำทาง

(3) ให้การออกใบรับรองแก่บุคคลที่ผ่านการอบรมเมื่อโครงการอบรมเสร็จสิ้น

2.4 ปัญหาการกำหนดโทษ สำหรับผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการให้บริการเรือโดยสาร

ผู้ศึกษาเห็นควรเพิ่มการกำหนดโทษ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 161บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 145 มาตรา 147 มาตรา 150 มาตรา 151 มาตรา 156 มาตรา 157 มาตรา 159 มาตรา 162 ทวิ มาตรา 162 ตรี มาตรา 166 มาตรา 167 มาตรา 168 มาตรา 171 หรือมาตรา 173 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท” โดยแก้ไขเปลี่ยนแปลงเป็น“ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 145 มาตรา 147 มาตรา 150 มาตรา 151 มาตรา 156 มาตรา 157 มาตรา 159 มาตรา 162 ทวิ มาตรา 162 ตรี มาตรา 166 มาตรา 167 มาตรา 168 มาตรา 171 หรือมาตรา 173 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท โดยให้นำโทษทางปกครองมาใช้บังคับแก่กรณีนี้ด้วย”

แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 161 ทวิ จากเดิมบัญญัติว่า “นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือกลไฟหรือเรือยนต์ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 155 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ” เป็น“นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือกลไฟหรือเรือยนต์ผู้ใด ฝ่าฝืนมาตรา 155 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หกเดือนถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ โดยให้นำโทษทางปกครองมาใช้บังคับแก่กรณีนี้ด้วย”

แก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 170 จากเดิมบัญญัติว่า “เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสาร บรรทุกสินค้าหรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้าลำใดอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสารมีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะได้แก้ไขให้เรียบร้อย

ผู้ใดใช้เรือที่เจ้าท่าสั่งห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท”

โดยแก้ไขเป็น “เมื่อเจ้าท่าตรวจพบว่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บรรทุกคนโดยสาร บรรทุกสินค้าหรือบรรทุกคนโดยสารและสินค้าลำใดอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัยต่อคนโดยสารมีสภาพไม่เหมาะสมกับการใช้ ให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งห้ามใช้เรือลำนั้นจนกว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองจะได้แก้ไขให้เรียบร้อย

ผู้ใดใช้เรือที่เจ้าท่าสั่งห้ามใช้ตามวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทถึงสองแสนบาท โดยให้นำโทษทางปกครองมาใช้บังคับแก่กรณีนี้ด้วย”

เอกสารอ้างอิง

หนังสือ

กุลธน ธนาพงศธร. **ประโยชน์และบริการในสาขาวิชาวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ใน เอกสารการสอนชุดวิชาการบริหารงานบุคคล, พิมพ์ครั้งที่ 7.** นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2530.

คณิต ณ นคร. **กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2536.

คณิต ณ นคร. **กฎหมายอาญาทั่วไป**. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547.

จิตติ ติงศภัทิย์. **กฎหมายอาญาภาค 1**. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2525.

ประยูร กาญจนดุล. **กฎหมายปกครอง**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2523.

วิทยานิพนธ์

กุลทิตา ยุวหงษ์. “สภาพบังคับทางอาญาที่เหมาะสมสำหรับนิติบุคคล.” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น.38.

เขมกุลกรณ์ มณีณัฐกรณ์, “การศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการเรือโดยสารที่มีต่อการให้บริการของบริษัทครอบครัวขนส่ง,” (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิชาการบริหาร) มหาวิทยาลัยบูรพา, 2547.

เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์, “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างประสิทธิผลของการนำนโยบายการให้บริการแก่ประชาชนไปปฏิบัติ: กรณีศึกษาสำนักงานเขตของกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาพัฒนบริหารศาสตร์ (สาขาพัฒนาการเศรษฐกิจ) บัณฑิตวิทยาลัยสถาบันพัฒนบริหารศาสตร์, 2535), หน้า 13.

วิรันต์ นาประกอบ, “ความพึงพอใจและผลกระทบต่อผู้ใช้บริการเรือโยสารที่อาศัยอยู่บริเวณริมคลองแสนแสบ,” วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกริก, 2537), หน้า 20.

สกุลรัตน์ ทิพย์บุญทรัพย์. “การบังคับคดีอาญา: ศึกษาการบังคับโทษปรับ,” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2551.

สาณิภา คัมภีรภาพ, “มาตรฐานความปลอดภัยของเรือเฟอรี่ภายในประเทศและระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.

บทความ

รองพล เจริญพันธ์, (2521), “การใช้โทษปรับเป็นมาตรการคุ้มครองผู้บริโภคในเรื่องคำพรรณนาคุณภาพสินค้าหรือการโฆษณาที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภค,” **นิติศาสตร์**,10, 2, หน้า 316-319.

สรรเสริญ ไกรจิตติ, (2523, มกราคม-กุมภาพันธ์), “ดุลพินิจในการกำหนดโทษ,” **ดุลพาห**, 27, 1, หน้า 28-33.

สมพร พรหมหิดาธร. “โทษปรับ.” **อัยการนิเทศ**, 31,4, 2512. หน้า 443.

อุททิศ แสนโกศึก, “วัตถุประสงค์ของการลงโทษ”. **วารสารอัยการ**, ฉบับที่ 221, ปีที่ 19, (กรกฎาคม 2539), น.271-299.