

โครงการพัฒนาคู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพในสถานประกอบการ
(สัญญาเลขที่ RSPF5 61002/2561)

โดย

รองศาสตราจารย์สราวุธ สุธรรมมาสา
สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

โครงการแผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระยะที่ 5
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
กุมภาพันธ์ 2562

สารบัญ

หน้า

การทบทวนนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ โครงสร้างด้านความปลอดภัยในการทำงานของ กระทรวงแรงงาน	1
1. นโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน	2
2. กฎหมาย ระเบียบด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน	5
3. โครงสร้างด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน	22
การศึกษาศานการณั้ปฏิบัติเหตุทางถนน	24
1. ภาพรวมสถานการณ์และการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในสถานประกอบกิจการไทย	25
2. การจัดการงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบกิจการ ของ NIOSH และ OSHA สหรัฐอเมริกา	25
3. การจัดการงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบกิจการ ของ HSE สหราชอาณาจักร	28
ชุดฝึกอบรมด้านระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน (Training Package)	33
หลักสูตรที่ 1 ความเข้าใจข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 39001	35
หลักสูตรที่ 2 ขั้นตอนการพัฒนากระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน มาตรฐาน ISO 39001	37
หลักสูตรที่ 3 การตรวจประเมินภายในระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ตามมาตรฐาน ISO 39001	39
ข้อเสนอเชิงนโยบายการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบกิจการ คู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ ในสถานประกอบกิจการ	41 48
ภาคผนวก	59
ภาคผนวกที่ 1 ตัวอย่างรายการอันตราย (Hazards) ที่อาจใช้ในการการชี้บ่งอันตราย (Hazards Identification) ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับ การทำงาน	60
ภาคผนวกที่ 2 กิจกรรมที่ต้องทำในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน	65
ภาคผนวกที่ 3 เอกสารคู่มือระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน	73
ภาคผนวกที่ 4 ระเบียบปฏิบัติเรื่องการแก้ไขและการป้องกัน	91
ภาคผนวกที่ 5 ระเบียบปฏิบัติการตรวจประเมินภายใน	96
ภาคผนวกที่ 6 ระเบียบปฏิบัติการจัดทำเอกสารและการควบคุมเอกสาร	100

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 เนื้อหาของพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงาน พ.ศ. 2554 ที่สามารถนำมาใช้กับเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้	6
ตารางที่ 2 เนื้อหาในกฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ.2541 ที่สามารถนำมาใช้กับเรื่องความปลอดภัย ทางถนนได้	10
ตารางที่ 3 จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับต่าง ๆ ที่สถานประกอบกิจการ ประเภทต่าง ๆ ต้องจัดให้มีตามกฎหมาย	11
ตารางที่ 4 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน	12
ตารางที่ 5 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับบริหาร และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน	14
ตารางที่ 6 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับเทคนิค และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน	15
ตารางที่ 7 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับเทคนิคชั้นสูง และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน	16
ตารางที่ 8 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน	17
ตารางที่ 9 จำนวนคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงาน	19
ตารางที่ 10 หน้าที่คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามกฎหมาย	19
ตารางที่ 11 สถิติการประสบอันตรายจากการทำงานของลูกจ้างที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะ ระหว่างปี 2551-2560 (คน)	25

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 โครงสร้างคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงาน	18
ภาพที่ 2 ข้อกำหนดของระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน	21
ภาพที่ 3 หน้าเว็บไซต์ OSHA 's Motor Vehicle Safety	28
ภาพที่ 4 หน้าเว็บไซต์ของ HSE ที่เกี่ยวกับ Work Related Road Safety	32
ภาพที่ 5 ตัวอย่างแบบฟอร์มในการประกาศรับรองตนเองว่าได้ดำเนินการตามข้อกำหนด	45
ภาพที่ 6 ตัวอย่างใบประกาศรับรองตนเองว่าได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อกำหนดในมาตรฐาน ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001	46

ทบทวนนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ โครงสร้างด้านความปลอดภัยในการทำงานของ
กระทรวงแรงงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำเสนอเป็นข้อมูล
ประกอบการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน (Work Manual) ด้านการป้องกันและการ
จัดการอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ระดับ
วิชาชีพในสถานประกอบกิจการ

1. นโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน

ข้อค้นพบจากการทบทวนข้อมูล

เมื่อทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงานแล้ว จะพบว่ากระทรวงแรงงานไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องดังกล่าว กล่าวคือเมื่อได้ทบทวนแนวนโยบายที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานได้ให้ไว้กับเจ้าหน้าที่ของกระทรวง ไม่ว่าจะในเรื่องวิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ และนโยบายของกระทรวงสำหรับปีงบประมาณ 2561 จะพบว่าเน้นไปในเรื่องการจัดการแรงงานที่จะสัมพันธ์กับด้านการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ส่วนเรื่องคุณภาพชีวิตนั้น ก็เน้นในเรื่องรักษาพยาบาล สงเคราะห์บุตร คลอดบุตร เสียชีวิต พุพพลภาพ เป็นต้น (ดูเนื้อหาในกรอบ)

สิ่งที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานได้ให้นโยบายที่เกี่ยวกับด้านความปลอดภัยในการทำงานโดยตรง จะเป็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้นโยบายเรื่อง Safety Thailand เป็นจริงขึ้นมา ดังที่ให้เป็นนโยบายเร่งด่วนไว้ว่า **“2.1.6 ขับเคลื่อนนโยบาย Safety Thailand ด้วยการตรวจและบังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยในการทำงานอย่างจริงจัง”** ซึ่งจะได้วิเคราะห์ให้เห็นต่อไปว่านโยบายนี้ เจ้าหน้าที่ของกระทรวงแรงงานได้ดำเนินการอะไรไปบ้าง

1) หน้าที่หลักของกระทรวงแรงงาน

1.1) วิสัยทัศน์ : แรงงานมีศักยภาพสูง และมีคุณภาพชีวิตที่ดี

1.2) พันธกิจ :

1.2.1) การเพิ่มศักยภาพแรงงาน และผู้ประกอบการ ให้พร้อมรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศ

1.2.2) ค้ำครองและส่งเสริมให้แรงงานมีความมั่นคงในการทำงาน มีหลักประกัน และมีคุณภาพชีวิตที่ดี

1.2.3) พัฒนาระบบให้เป็นองค์กรธรรมาภิบาล

1.2.4) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอย่างบูรณาการ เพื่อการบริหารจัดการ และให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2.5) ส่งเสริมความร่วมมือด้านแรงงานระหว่างประเทศ

1.3) ประเด็นยุทธศาสตร์ :

1.3.1) การเพิ่มศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบการ เพื่อสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

1.3.2) การค้ำครองและเสริมสร้างความมั่นคง หลักประกันในการทำงานและคุณภาพชีวิตที่ดี

1.3.3) การบริหารจัดการด้านแรงงานระหว่างประเทศ

1.3.4) การพัฒนาเทคโนโลยีในการสร้างความสมดุลของตลาดแรงงาน เพื่อสร้างความยั่งยืนให้ภาคแรงงาน

1.3.5) การบริหารจัดการองค์กร บุคลากร ด้วยหลักธรรมาภิบาล และเสริมสร้าง
การมีส่วนร่วมในองค์กร

1.3.6) การพัฒนาเทคโนโลยีและสารสนเทศ เพื่อบูรณาการสารสนเทศที่ทันสมัย
มีเสถียรภาพ

2) นโยบายกระทรวงแรงงาน ปีงบประมาณ 2561

2.1) กรอบนโยบายของประเทศที่สำคัญ

2.1.1) ร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2579)

2.1.2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564)

2.1.3) นโยบายรัฐบาล

2.1.4) นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. 2558– 2564)

2.1.5) นโยบายไทยแลนด์ 4.0

2.1.6) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ ระยะ 20 ปี
(พ.ศ.2560 – 2579)

2.1.7) แผนแม่บทพัฒนาแรงงานไทยในระยะ 5 ปี (พ.ศ.2560 – 2564)

2.1.8) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals:
SDGs)

2.2) นโยบายเน้นหนัก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2561

2.2.1) นโยบายเร่งด่วน (Agenda Based) (ดูในกรอบ)

2.2.2) เร่งรัดการจัดระเบียบแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายที่ได้รับการผ่อนผัน ให้
มีเอกสารยืนยันตัวบุคคลให้ถูกต้องครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ภายใน 31 มีนาคม 2561
เป้าหมาย 1,137,294 คน

2.2.3) ผลักดันและเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการค้ามนุษย์ด้านแรงงาน โดยแก้ไข
ปัญหาการทำประมงผิดกฎหมายด้านแรงงาน ตาม IUU Fishing และป้องกันมิให้มีการใช้แรงงานเด็ก
ในรูปแบบที่เลวร้าย

2.2.4) แก้ปัญหาการหลอกลวงแรงงานไทยไปทำงานต่างประเทศ และบูรณาการ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันมิให้แรงงานไทยลักลอบเดินทางไปทำงานต่างประเทศอย่างผิด
กฎหมาย เช่น ประเทศเกาหลีใต้ และไต้หวัน เป็นต้น

2.2.5) ส่งเสริมให้นายจ้างหรือสถานประกอบการรับคนพิการเข้าทำงานใน
รูปแบบประชารัฐ ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ในอัตราส่วน 100 : 1

2.2.6) เร่งรัดให้มีการกำหนดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำรายชั่วโมงเพื่อส่งเสริมให้มีการ
จ้างงานผู้สูงอายุมากขึ้น

2.2.7) ขับเคลื่อนนโยบาย Safety Thailand ด้วยการตรวจและบังคับใช้กฎหมาย
ความปลอดภัยในการทำงานอย่างจริงจัง

2.2.8) ผลักดันให้แรงงานนอกระบบเข้าถึงระบบหลักประกันทางสังคม เพื่อให้
ได้รับสิทธิประโยชน์อย่างทั่วถึง และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เช่น รักษาพยาบาล สงเคราะห์บุตร คลอดบุตร
เสียชีวิต ทูพพลภาพ เป็นต้น

2.2.9) ยกกระดับทักษะฝีมือแรงงาน เพื่อรองรับ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ และโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0

2.2.10) เพิ่มขีดความสามารถของแรงงานไทยที่ไปทำงานต่างประเทศให้มีสมรรถนะสูง ตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงานในต่างประเทศ

2.2.11) ผลักดันการสร้างหลักประกันทางสังคมที่เป็นธรรมและเท่าเทียม ให้สามารถคุ้มครองแรงงานได้อย่างทั่วถึง โดยการเพิ่มและปรับปรุงสิทธิประโยชน์ในทุกกรณี คำนึงสิทธิให้ผู้ประกันตน มาตรา 39 ได้กลับเข้าสู่ระบบประกันสังคมอีกครั้ง

2.2.12) ยกย่องระบบโทรศัพท์สายด่วน 1506 ให้สามารถเป็นเครือข่ายหลัก และเชื่อมโยงระบบโทรศัพท์สายด่วนอื่นของกระทรวงแรงงานได้ทั่วประเทศ เพื่อรับฟังความคิดเห็น ให้คำปรึกษาแนะนำ รับข้อร้องทุกข์ ข้อร้องเรียน โดยสามารถให้ข้อมูล ปรึกษาหารือ และแนะนำข้อปฏิบัติให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการได้อย่างมีคุณภาพ

3) Safety Thailand

3.1) ที่มา สืบเนื่องจากนโยบาย Thailand 4.0 ทำให้กระทรวงแรงงานต้องรับไปดำเนินการจัดทำโครงการที่จะสอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว ซึ่งมีอยู่ด้วยกันหลายโครงการ โดย Safety Thailand เป็นหนึ่งในนั้น

3.2) Safety Thailand เป็นนโยบายของกระทรวงแรงงานที่จัดให้มีเพื่อรองรับนโยบาย Thailand 4.0 ของรัฐบาล ในระยะแรกกำหนดให้มีการดำเนินนโยบายนี้กับอันตรายต่อไปนี้ คือก่อสร้าง อัดคีย์ และสารเคมี และต่อมาได้มีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น โดยสรุปจะมีกระทรวงที่รับผิดชอบในนโยบาย Safety Thailand ทั้งหมด กระทรวง และดำเนินงานภายใต้กรอบระเบียบวาระแห่งชาติ “แรงงานปลอดภัยและสุขภาพอนามัยดี” และกรอบแผนแม่บทความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานแห่งชาติ ฉบับที่ 2 พ.ศ.2560 – 2564 ซึ่งประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ และกระทรวงที่รับผิดชอบดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การส่งเสริมและพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริม กำกับ ดูแล และพัฒนามาตรการเชิงป้องกันด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมด้านความร่วมมือและพัฒนาภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนากลไกการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

หน่วยงาน	ยุทธศาสตร์ที่ 1	ยุทธศาสตร์ที่ 2	ยุทธศาสตร์ที่ 3	ยุทธศาสตร์ที่ 4
กระทรวงแรงงาน	✓	✓	✓	✓
กระทรวงการ ท่องเที่ยวและกีฬา	✓	✓	✓	
กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์	✓	✓	✓	✓
กระทรวงคมนาคม	✓	✓		
กระทรวง ทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม	✓	✓	✓	✓
กระทรวงมหาดไทย	✓	✓		
กระทรวงวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี	✓	✓		
กระทรวงศึกษาธิการ	✓	✓	✓	
กระทรวงสาธารณสุข	✓		✓	✓
กระทรวงอุตสาหกรรม	✓	✓	✓	✓

การดำเนินการขับเคลื่อนโครงการความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของประเทศไทย (Safety Thailand) ช่วงเดือนมิถุนายน-สิงหาคม 2560 เน้นการป้องกันและลดปัญหาการประสบอันตรายและโรคจากการทำงาน โดยบูรณาการตรวจร่วมเชิงพื้นที่ ในสถานประกอบกิจการ/ผู้ประกอบการ 4 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. กลุ่มสถานประกอบกิจการอุตสาหกรรม มุ่งเน้นเกี่ยวกับอัคคีภัย เครื่องจักร หม้อน้ำ ที่อับอากาศ และรังสี
2. กลุ่มกิจการก่อสร้าง
3. กลุ่มงานภาคเกษตรกรรม ที่เสี่ยงจากการสัมผัสสารเคมีทางการเกษตร
4. กลุ่มกิจการขนส่ง เน้นการขนส่งทางบกและทางน้ำ

อย่างไรก็ตาม ในความใส่ใจของกระทรวงต่าง ๆ ที่มีต่อนโยบาย Safety Thailand ลดน้อยลงมาก และไม่มีการดำเนินการใด ๆ เป็นส่วนใหญ่ แม้กระทั่งในธุรกิจการขนส่ง

2. กฎหมาย ระเบียบด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน

การทบทวนในเรื่องกฎหมาย ระเบียบด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน พบว่าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยทางถนนมีอยู่เพียงฉบับเดียวเท่านั้น คือ กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) ว่าด้วยการพักระหว่างการขับขี่ยานพาหนะ นอกนั้นจะเกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยแรงงานทั่วไป แต่อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดเหล่านั้นก็สามารถบังคับใช้กับลูกจ้างที่ต้องใช้รถใช้ถนนในการทำงานให้นายจ้างเช่นกัน

กฎหมายที่จะทบทวนสาระสำคัญว่าเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในเรื่องใดบ้าง มีดังนี้

1) พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554

พระราชบัญญัติฉบับนี้ ถือเป็นกฎหมายหลักด้านความปลอดภัยในการทำงานของ กระทรวงแรงงาน ที่ใช้บังคับกับสถานประกอบกิจการประเภทต่าง ๆ ถึงแม้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะไม่ได้กล่าวถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนตรง ๆ แต่ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยที่กำหนดขึ้น สามารถจะนำมาใช้ในกิจกรรมการทำงานของลูกจ้างที่ต้องใช้รถใช้ถนนได้ ดังบทสรุปในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เนื้อหาของพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 ที่สามารถนำมาใช้กับเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้

เนื้อหาใน พรบ.ความปลอดภัย พ.ศ. 2554	สิ่งที่ต้องดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
<p>มาตรา 8 ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตาม มาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่งให้ นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใดโดยมีการ ตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคลหรือนิติบุคคลตามที่ กำหนดในกฎกระทรวง</p> <p>ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง</p>	<p>ปัจจุบัน (มกราคม 2562) มีกฎกระทรวงที่ออก โดยพรบ.ฉบับนี้ที่สามารถเชื่อมโยงมาถึงเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ที่นายจ้างต้องปฏิบัติตาม หลายฉบับ (รายละเอียดจะเสนอในลำดับถัดไป)</p>
<p>มาตรา 13 ให้นายจ้างจัดให้มีเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือ คณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยใน สถานประกอบกิจการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และ เงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง เจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่ง จะต้องขึ้นทะเบียนต่อกรมสวัสดิการและคุ้มครอง แรงงาน</p>	<p>สิ่งที่สามารถเชื่อมโยงมาถึงเรื่องความปลอดภัย ทางถนนคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กิจการประเภทการขนส่งทางถนน ไม่ว่าจะขนส่งสิ่งของหรือคนก็ตาม จะต้อง 1) มีการ ฝึกอบรมบุคลากรให้มีความรู้เรื่องความปลอดภัย ในการทำงาน 2) มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน 3) มีหน่วยงานด้านความปลอดภัย (ทั้งนี้ ในรายละเอียด จะมีกฎหมายเฉพาะกำหนดอีก ต่างหาก 2. สะท้อนให้เห็นว่าในสถานประกอบกิจการ ต่าง ๆ ล้วนมีกำลังคน บุคลากร และหน่วยงาน

เนื้อหาใน พรบ.ความปลอดภัย พ.ศ. 2554	สิ่งที่ต้องดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
	ด้านความปลอดภัยที่จะมารับผิดชอบในงานความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ จป.ระดับหัวหน้างาน / จป.ระดับบริหาร / จป.ระดับเทคนิคหรือเทคนิคขั้นสูงหรือวิชาชีพ – ตามแต่กรณี นั้นแสดงให้เห็นถึงความพร้อมด้านกำลังคนในสถานประกอบกิจการที่พร้อมมารับงานด้านความปลอดภัยทางถนน
<p>มาตรา 14 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการ ทำงาน ที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้ง ให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน และแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน</p>	<p>ดังนั้น เมื่อลูกจ้างต้องขับรถไปส่งสินค้าผลิตภัณฑ์ วัสดุดิบ พนักงาน ฯลฯ ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภัยทางถนน ก็เป็นหน้าที่ที่นายจ้างจะแจ้ง ให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานและแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ ลูกจ้างจะเข้าทำงาน</p>
<p>มาตรา 16 ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน</p>	<p>มาตรา 16 วรรคหนึ่ง สอดรับกับมาตรา 13 ส่วนวรรคสอง เมื่อลูกจ้างต้องขับรถคันที่แตกต่างจากเดิมมาก และอาจมีอันตราย ก็ต้องพิจารณาจัดฝึกอบรมให้ลูกจ้างคนนั้น ๆ มีความสามารถที่จะทำงาน (ขับรถ) นั้น ๆ ได้</p>
<p>มาตรา 21 ลูกจ้างมีหน้าที่ดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวง ที่ออกตามมาตรา ๘ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย โดยคำนึงถึงสภาพของงานและพื้นที่ที่รับผิดชอบ</p> <p>ในกรณีที่ลูกจ้างทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหาย และไม่สามารถแก้ไขได้ด้วย</p>	<p>สองวรรคแรกของมาตรา 21 เป็นการกำหนดหน้าที่ให้ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ขับรถ ต้องตรวจตราดูแลเรื่องความปลอดภัยจากยานพาหนะที่ตนเองขับ และแจ้งต่อจป. หัวหน้างาน หรือผู้บริหารให้ทราบ วรรคสาม สำหรับวรรคสาม เป็นเรื่องการดำเนินการแก้ไขหรือ ป้องกันของหัวหน้างาน หากทำไม่ได้ก็ให้รับ</p>

เนื้อหาใน พรบ.ความปลอดภัย พ.ศ. 2554	สิ่งที่ต้องดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทาง ถนน
<p>ตนเอง ให้แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร และให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน หัวหน้างาน หรือผู้บริหาร แจ้งเป็นหนังสือต่อนายจ้างโดยไม่ชักช้า</p> <p>ในกรณีที่หัวหน้างานทราบถึงข้อบกพร่องหรือการชำรุดเสียหายซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตราย ต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ต้องดำเนินการป้องกันอันตรายนั้นภายในขอบเขต ที่รับผิดชอบหรือที่ได้รับมอบหมายทันทีที่ทราบ กรณีไม่อาจดำเนินการได้ ให้แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้าง ดำเนินการแก้ไขโดยไม่ชักช้า</p>	<p>แจ้งผู้บริหารหรือนายจ้างโดยเร็วต่อไป</p>
<p>มาตรา 23 ให้ผู้รับเหมาขั้นต้นและผู้รับเหมาช่วง ตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของลูกจ้าง เช่นเดียวกับนายจ้าง</p> <p>ในกรณีที่นายจ้างเป็นผู้รับเหมาช่วง และมีผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไป ให้ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไปตลอดสายจนถึงผู้รับเหมาขั้นต้นที่มีลูกจ้างทำงานในสถานประกอบกิจการเดียวกัน มีหน้าที่ร่วมกันในการ จัดสถานที่ทำงานให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัย และมีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ถูกสุขลักษณะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างทุกคน</p>	<p>ถึงแม้จะเป็นบริษัทผู้รับเหมา และผู้รับเหมาช่วง กฎหมายกำหนดให้ต้องดูแลด้านความปลอดภัยของลูกจ้างตนเองด้วย ดังนั้นในกรณีที่ไปรับงาน ชั้บรถให้กับผู้ว่าจ้างรายใดก็ตาม ก็ต้องดำเนินการตามกฎหมายเองด้วย ไม่ใช่ปล่อยเป็นหน้าที่ของบริษัทผู้ว่าจ้างดำเนินการเอง</p>
<p>มาตรา 32 เพื่อประโยชน์ในการควบคุม กำกับ ดูแล การดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีว อนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้นายจ้าง ดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) จัดให้มีการประเมินอันตราย (2) ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง (3) จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผนการควบคุมดูแลลูกจ้างและ 	<p>มาตรานี้เป็นพื้นฐานการทำงานที่ต้องมีการ ประเมินความเสี่ยงจากเส้นทางการเดินรถของสถานประกอบกิจการ เพื่อชี้บ่งอันตราย ประมาณระดับความเสี่ยง และตามด้วยแผนควบคุมความ เสี่ยง (หากระดับความเสี่ยงไม่อยู่ในระดับที่น่าพอใจ)</p> <p>อย่างไรก็ตาม ต้องติดตามว่าทางการจะกำหนด ประเภทกิจการ ขนาดของกิจการที่ต้องดำเนินการ และระยะเวลาที่ต้องดำเนินการ ซึ่งให้เป็นไป</p>

เนื้อหาใน พรบ.ความปลอดภัย พ.ศ. 2554	สิ่งที่ต้องดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
<p>สถานประกอบการ</p> <p>(4) ส่งผลการประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมตาม (1) (2) และ (3) ให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย</p>	<p>ตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดยประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา</p>
<p>มาตรา ๓๔ ในกรณีที่สถานประกอบการใดเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน ให้นายจ้างดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <p>(1) กรณีที่ลูกจ้างเสียชีวิต ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใดที่มีรายละเอียดพอสมควร และให้แจ้งรายละเอียดและสาเหตุ เป็นหนังสือภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ลูกจ้างเสียชีวิต</p> <p>(2) กรณีที่สถานประกอบการได้รับความเสียหายหรือต้องหยุดการผลิต หรือมีบุคคลในสถานประกอบการประสบอันตรายหรือได้รับความเสียหาย อันเนื่องมาจากเพลิงไหม้ การระเบิด สารเคมีรั่วไหล หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น ให้นายจ้างแจ้งต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยในทันทีที่ทราบ โดยโทรศัพท์ โทรสาร หรือวิธีอื่นใด และให้แจ้งเป็นหนังสือโดยระบุสาเหตุอันตรายที่เกิดขึ้น ความเสียหาย การแก้ไขและวิธีการป้องกันการเกิดซ้ำอีกภายในเจ็ดวันนับแต่วันเกิดเหตุ</p> <p>(3) กรณีที่มีลูกจ้างประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทน เมื่อนายจ้าง แจ้งการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ให้นายจ้าง ส่งสำเนาหนังสือแจ้งนั้นต่อพนักงานตรวจความปลอดภัยภายในเจ็ดวันด้วย</p>	<p>เมื่อลูกจ้างประสบอันตรายทางถนนที่มาจากการทำงานจนเสียชีวิต หรือบาดเจ็บ นายจ้างต้องแจ้งทางการตามวิธีการและระยะเวลาที่กำหนด และเมื่อวินิจฉัยแล้วว่าเป็นการประสบอันตรายจากการทำงาน ได้รับเงินทดแทน ทางนายจ้างต้องแจ้งให้กองความปลอดภัยแรงงานทราบด้วย</p>

2) กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ.2541) ออกตามความในพรบ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541

กฎกระทรวงฉบับนี้มีสาระสำคัญจะเน้นที่งานขนส่งทางบก กำหนดให้นายจ้างต้องดำเนินการในเรื่องต่อไปนี้ (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 เนื้อหาในกฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ.2541 ที่สามารถนำมาใช้กับเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้

เนื้อหาในกฎกระทรวงฉบับที่ 2 พ.ศ.2541	สิ่งที่ต้องดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
กำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง	กำหนดเวลาทำงานปกติ (8 ชั่วโมง) ให้ชัดเจน
ห้ามมิให้ทำงานล่วงเวลาเว้นแต่จะได้รับหนังสือยินยอมจากลูกจ้าง	ควรจัดทำระบบเรื่องการทำงานล่วงเวลา
ในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้างแล้ว อาจให้ลูกจ้าง ทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่ง ไม่เกิน 2 ชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร	ให้ทำงานเวลาได้ไม่เกิน 2 ชั่วโมง ยกเว้นมีเหตุที่เข้าข้อเงื่อนไขที่กฎหมายเปิดช่องให้ทำได้เกิน 2 ชั่วโมง
มีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่งไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง หลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกิน 4 ชั่วโมง แต่อาจตกลงกันว่าอาจพักน้อยกว่า 1 ก็ได้ แต่ก็ต้องไม่น้อยกว่า 20 นาที และรวมแล้วไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	ในการกำหนดเส้นทางควรนำเรื่องการพักระหว่างทางในเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดมาประกอบด้วย
ห้ามเริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลา 10 ชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว	ในการกำหนดเส้นทางควรนำเรื่องเวลาการทำงานในวันถัดไปมาประกอบการกำหนดเส้นทางและจำนวนพนักงานขับรถด้วย

3) กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549

กฎกระทรวงฉบับนี้นิยมเรียกกันว่ากฎหมายจป.เพราะได้กำหนดให้สถานประกอบกิจการประเภทต่าง ๆ ที่มีจำนวนลูกจ้างตามที่กำหนด ต้องมีจป.ในระดับต่าง ๆ ตามที่กำหนด ซึ่งได้สรุปไว้ในตารางที่ 3 และหากมีจำนวนลูกจ้างตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป สถานประกอบกิจการนั้น ๆ ก็ต้องจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในจำนวนและวิธีการที่กำหนดด้วย

ตารางที่ 3 จำนวนเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับต่าง ๆ ที่สถานประกอบกิจการ ประเภทต่าง ๆ ต้องจัดให้มีตามกฎหมาย

ประเภทกิจการ	จป.หัวหน้างาน	จป.บริหาร	จป.เทคนิค	จป.เทคนิคชั้นสูง	จป.วิชาชีพ	หน่วยงานความปลอดภัยฯ
1(1) ลูกจ้าง 2+	/	/	-	-	/	/
1(2)-(5) ลูกจ้าง 2+	/	/	-	-	-	-
ลูกจ้าง 20-49	/	/	/	-	-	-
ลูกจ้าง 50-99	/	/	-	/	-	-
ลูกจ้าง 100+	/	/	-	-	/	-
ลูกจ้าง 200+	/	/	-	-	/	/
1(6)-(14) ลูกจ้าง 20+	/	/	-	-	-	-

หมายเหตุ :

กิจการข้อ 1(1) หมายถึง การทำเหมืองแร่ เหมืองหิน กิจการปิโตรเลียมหรือปิโตรเคมี

กิจการข้อ 1(2) หมายถึง การทำ ผลิตภัณฑ์ ประกอบ บรรจุ ซ่อม ซ่อมบำรุง เก็บรักษา ปรับปรุง ตกแต่ง เสริมแต่ง ดัดแปลง แปรสภาพ ทำให้เสีย หรือทำลายซึ่งวัตถุหรือทรัพย์สิน รวมทั้งการต่อเรือ การให้กำเนิดแปลง และจ่ายไฟฟ้าหรือพลังงานอย่างอื่น

กิจการข้อ 1(3) หมายถึงการก่อสร้าง ต่อเติม ติดตั้ง ซ่อม ซ่อมบำรุง ดัดแปลง หรือรื้อถอน อาคาร สนามบิน ทางรถไฟ ทางรถราง ทางรถใต้ดิน ท่าเรือ อุโมงค์ สะพานเทียบเรือ ทางน้ำ ถนน เขื่อน อุโมงค์ สะพาน ท่อระบาย ท่อน้ำ โทรเลข โทรศัพท์ ไฟฟ้า ก๊าซหรือประปา หรือสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ รวมทั้งการเตรียมหรือวางรากฐานของการก่อสร้าง

กิจการข้อ 1(4) หมายถึงการขนส่งคนโดยสารหรือสินค้าโดยทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และรวมทั้งการบรรทุกขนถ่ายสินค้า

กิจการข้อ 1(5) หมายถึงสถานีบริการหรือจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงหรือก๊าซ

กิจการข้อ 1(6) หมายถึงโรงแรม

กิจการข้อ 1(7) หมายถึงห้างสรรพสินค้า

กิจการข้อ 1(8) หมายถึงสถานพยาบาล

กิจการข้อ 1(9) หมายถึงสถาบันการเงิน

กิจการข้อ 1(10) หมายถึงสถานตรวจทดสอบทางกายภาพ

กิจการข้อ 1(11) หมายถึงสถานบริการบันเทิง นันทนาการ หรือการกีฬา

กิจการข้อ 1(12) หมายถึงสถานปฏิบัติการทางเคมีหรือชีวภาพ

กิจการข้อ 1(13) หมายถึงสำนักงานที่ปฏิบัติงานสนับสนุนสถานประกอบกิจการตาม (๑) ถึง (๑๒)

กิจการข้อ 1(14) หมายถึงกิจการอื่นตามที่กระทรวงแรงงานประกาศกำหนด

3.1) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับต่าง ๆ

จากตารางที่ 3 จะเห็นได้ว่าทุกประเภทกิจการ ไม่ว่าจะเป็นโรงงานอุตสาหกรรม ก่อสร้าง ขนส่ง หรือกิจการโรงแรม ห้างสรรพสินค้า สถานพยาบาล สถาบันการเงิน ฯลฯ ซึ่งล้วนมีกิจกรรมที่ต้องใช้รถเป็นยานพาหนะในการทำงานของลูกจ้าง ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายขาย ส่งสินค้า ส่งเอกสาร เป็นต้น ต่างมีบุคลากรด้านความปลอดภัย เป็นพื้นฐาน ที่การผลักดันงานความปลอดภัยทางถนน สามารถใช้บุคลากรเหล่านี้ได้ เพราะถือเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ไม่ได้เป็นการมอบหมายงานเพิ่มเติมที่ไม่ใช่การทำงานในหน้าที่แต่อย่างใด ตารางที่ 4 – 8 ได้แสดงให้เห็นหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับจป.ระดับต่าง ๆ และการทำหน้าที่เหล่านั้นในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 4 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.หัวหน้างาน	แนวทางการให้จป.หัวหน้างานทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(1) กำกับ ดูแล ให้ลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3	ข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3 นี้ กฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องจัดทำขึ้น ซึ่งแน่นอนว่าลูกจ้างที่ต้องใช้ยานพาหนะ ต้องปฏิบัติตาม โดยจป.หัวหน้างาน กำกับ ดูแลให้มีการปฏิบัติจริง
(2) วิเคราะห์งานในหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อค้นหาความเสี่ยงหรืออันตรายเบื้องต้น โดยอาจร่วมดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ	หน้าที่นี้สำคัญมาก และกฎหมายให้น้ำหนักความสำคัญที่จะให้จป.หัวหน้างานเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงที่จะวิเคราะห์หรือประเมินความเสี่ยงว่างานที่ต้องมีการใช้ยานพาหนะใช้ถนนนั้น มีอันตราย (Hazards) อะไรบ้าง และอันตรายใดที่มีความเสี่ยงในระดับที่ต้องทำการป้องกันก่อนที่จะเกิดการประสบอุบัติเหตุขึ้น
(3) สอนวิธีการปฏิบัติงานที่ถูกต้องแก่ลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	ในกรณีของการขับขี่ยานพาหนะ หากจป.หัวหน้างานไม่มีความสามารถและความชำนาญเพียงพอ ให้พิจารณาในประเด็นการหาผู้มีความสามารถมาฝึกอบรมให้พนักงานขับรถก็ได้ หรือส่งไปฝึกอบรมให้สามารถขับขี่ยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.หัวหน้างาน	แนวทางการให้จป.หัวหน้างานทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(4) ตรวจสอบสภาพการทำงาน เครื่องจักร เครื่องมือ และอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนลงมือปฏิบัติงานประจำวัน	ในฐานะจป.หัวหน้างานต้องทำ Daily Vehicle Safety Inspection
(5) กำกับ ดูแล การใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลของลูกจ้างในหน่วยงานที่รับผิดชอบ	ในกรณีของการขับซีรยนต์ ต้องเน้นเรื่องการใช้ Safety Belt ส่วนจักรยานยนต์ก็เน้นเรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัย นอกจากนี้ก็เน้นไปที่อุปกรณ์ความปลอดภัยอื่น ๆ ที่ใช้ในยานพาหนะนั้น ๆ
(6) รายงานการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ อันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างต่อ นายจ้าง และแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ สำหรับสถานประกอบการที่มีหน่วยงานความปลอดภัยให้แจ้งต่อหน่วยงานความปลอดภัยทันทีที่เกิดเหตุ	เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือพนักงานขับรถมีสุขภาพไม่ดีที่อาจเนื่องจากการขับซีรยนต์ เช่น ปวดเมื่อยกล้ามเนื้อ ปวดหลัง ฯลฯ จป.หัวหน้างานต้องรายงานต่อนายจ้างและต่อจป.ระดับอื่น ๆ รวมทั้งหน่วยงานความปลอดภัยฯ (หากมี)
(7) ตรวจสอบหาสาเหตุการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างร่วมกับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ และรายงานผล รวมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาค่อนายจ้าง โดยไม่ชักช้า	ถือเป็นหน้าที่ตามกฎหมายร่วมกัน ระหว่างจป.หัวหน้างาน กับจป.เทคนิค/เทคนิคขั้นสูง/วิชาชีพ ที่จะสอบสวนหาสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น แล้วรายงานพร้อมข้อเสนอแนะต่อนายจ้าง
(8) ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยในการทำงาน	จป.หัวหน้างานต้องคิดหาแนวทางที่จะจัดกิจกรรมส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยในถนนขึ้น
(9) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหารมอบหมาย	-

ตารางที่ 5 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับบริหาร และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.บริหาร	แนวทางการให้จป.บริหารทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(1) กำกับ ดูแล เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทุกระดับซึ่งอยู่ในบังคับบัญชาของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร	จป.บริหารต้องนำภารกิจและหน้าที่ของจป.ทุกระดับที่อยู่ภายใต้การดูแลของตน มากำกับ ดูแลให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น
2) เสนอแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานในหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อนายจ้าง	จป.บริหารต้องนำผลการประเมินความเสี่ยงที่มี หรือทำการประเมินความเสี่ยงด้วยคนในสังกัดตนเอง (หากมีความสามารถ) มาจัดทำแผนควบคุมความเสี่ยง แล้วเสนอนายจ้าง (หมายเหตุ : การประเมินความเสี่ยง กฎหมายกำหนดชัดเจนว่าเป็นหน้าที่ของจป.ระดับวิชาชีพ แต่ในกรณีของจป.ระดับเทคนิค และเทคนิคขั้นสูง ถึงแม้จะไม่ได้ใช้คำว่า “การประเมินความเสี่ยง” แต่โดยหน้าที่ที่กำหนด ก็เสมือนว่าต้องทำการประเมินความเสี่ยงนั่นเอง)
(3) ส่งเสริม สนับสนุน และติดตามการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้เป็นไปตามแผนงานโครงการ เพื่อให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสมกับสถานประกอบการ	เมื่อเสนอแผนงานโครงการควบคุมความเสี่ยงไปแล้ว จป.บริหารต้องติดตามข่าวสารว่านายจ้างพิจารณาอนุมัติหรือไม่อย่างไร
(4) กำกับ ดูแล และติดตามให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่ได้รับรายงานหรือตามข้อเสนอแนะของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการ หรือหน่วยงานความปลอดภัย	เมื่อมีจป.ระดับใดก็ตาม หรือคปอ.หรือหน่วยงานความปลอดภัยได้ชี้ให้เห็นถึงข้อบกพร่องที่เป็นอันตราย ก็เป็นหน้าที่ของจป.บริหารที่จะกำกับ ดูแล หรือติดตามที่จะให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องที่ได้รับการชี้แนะ

ตารางที่ 6 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับเทคนิค และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.เทคนิค	แนวทางการให้จป.เทคนิคทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(1) ตรวจสอบและเสนอแนะให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	จป.เทคนิคต้องติดตามกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมถึงสถานประกอบกิจการ แล้วตรวจสอบว่าได้ปฏิบัติตามแล้วหรือไม่ สรุปลงให้นายจ้างทราบ เพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป
(2) วิเคราะห์งานเพื่อชี้บ่งอันตราย รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและขั้นตอนการทำงานอย่างปลอดภัยเสนอต่อนายจ้าง	จป.เทคนิคต้องดำเนินการชี้บ่งอันตรายที่เกี่ยวกับงานที่ใช้ยานพาหนะ (โดยสามารถทำร่วมกันกับแผนกที่มีการใช้ยานพาหนะไปบนถนน) และทำการประเมินความเสี่ยง หากพบว่าเสี่ยง ก็ต้องเสนอมาตรการป้องกันให้กับนายจ้าง
(3) แนะนำให้ลูกจ้างปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3	<i>ข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3</i> นี้ กฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องจัดทำขึ้น ซึ่งแน่นอนว่าลูกจ้างที่ต้องใช้ยานพาหนะ ต้องปฏิบัติตาม โดยจป.หัวหน้างานกำกับ ดูแลให้มีการปฏิบัติจริง <i>ดังนั้นในส่วนของจป.เทคนิคจะเน้นไปในการแนะนำ</i>
(4) ตรวจสอบหาสาเหตุการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน และรายงานผล รวมทั้งเสนอแนะต่อนายจ้างเพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ซ้ำ	เป็นหน้าที่โดยตรงของจป.เทคนิคที่จะทำการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้น จัดทำรายงานพร้อมข้อเสนอแนะเพื่อการป้องกันต่อนายจ้าง
(5) รวบรวมสถิติ จัดทำรายงาน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง	จป.เทคนิคต้องนำสถิติการประสบอันตรายทางถนนมาจัดทำรายงานและมีข้อเสนอแนะเพื่อการป้องกันด้วย
(6) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย	-

ตารางที่ 7 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับเทคนิคขั้นสูง และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.เทคนิคขั้นสูง	แนวทางการให้จป.เทคนิคขั้นสูงทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(1) ตรวจสอบและเสนอแนะให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	(ศึกษาตามที่แนะนำไว้ในกรณีจป.วิชาชีพ)
(2) วิเคราะห์งานเพื่อชี้บ่งอันตราย รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและขั้นตอนการทำงานอย่างปลอดภัยเสนอต่อนายจ้าง	
(3) วิเคราะห์แผนงานโครงการ รวมทั้งข้อเสนอแนะของหน่วยงานต่าง ๆ และเสนอแนะมาตรการความปลอดภัยในการทำงานต่อนายจ้าง	
(4) ตรวจสอบประเมินการปฏิบัติงานของสถานประกอบกิจการให้เป็นไปตามแผนงานโครงการหรือมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน	
(5) แนะนำให้ลูกจ้างปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3	
(6) แนะนำ ฝึกสอน อบรมลูกจ้าง เพื่อให้การปฏิบัติงานปลอดภัยจากเหตุอันจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงาน	
(7) ตรวจสอบหาสาเหตุและวิเคราะห์การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน และรายงานผลรวมทั้งเสนอแนะต่อนายจ้างเพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ซ้ำ	
(8) รวบรวมสถิติ วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำรายงาน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง	
(9) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย	

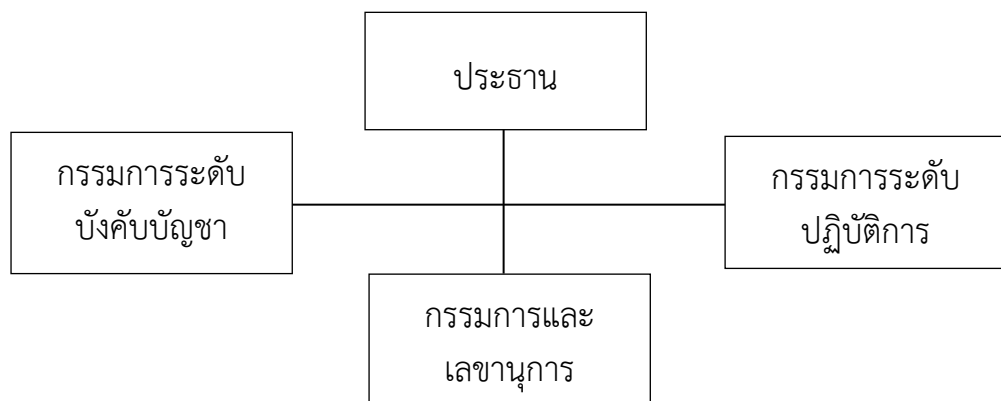
ตารางที่ 8 หน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับ
วิชาชีพ และแนวทางการปฏิบัติในงานความปลอดภัยทางถนน

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.วิชาชีพ	แนวทางการให้จป.วิชาชีพทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(1) ตรวจสอบและเสนอแนะให้นายจ้างปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	จัดทำบัญชีรายการกฎหมายที่ต้องปฏิบัติ แล้วสรุปเป็นประเด็น ๆ เสนอนายจ้าง
(2) วิเคราะห์งานเพื่อชี้บ่งอันตราย รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันหรือขั้นตอนการทำงานอย่างปลอดภัยเสนอนายจ้าง	นำเส้นทางการเดินรถมาพิจารณาชี้บ่งอันตราย แล้วกำหนดมาตรการป้องกัน รวมทั้งกำหนดขั้นตอนการทำงาน
(3) ประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการทำงาน	จากอันตรายที่ชี้บ่ง นำมาประเมินความเสี่ยงเพื่อวางแผนการป้องกันที่เหมาะสมต่อไป
(4) วิเคราะห์แผนงานโครงการ รวมทั้งข้อเสนอแนะของหน่วยงานต่าง ๆ และเสนอแนะมาตรการความปลอดภัยในการทำงานต่อนายจ้าง	เนื่องจากในสปก.แต่ละแผนกต้องส่งแผนงานโครงการด้านความปลอดภัยต่อนายจ้าง จึงต้องทำการวิเคราะห์และบูรณาการแผนเหล่านั้น
(5) ตรวจสอบประเมินการปฏิบัติงานของสถานประกอบกิจการให้เป็นไปตามแผนงานโครงการหรือมาตรการความปลอดภัยในการทำงาน	ตรวจสอบประเมินว่ามีการปฏิบัติตามแผนดำเนินงานข้อแนะนำต่าง ๆ จากผู้เกี่ยวข้อง ผู้มีส่วนได้เสีย คปอ.และจป.ระดับต่าง ๆ หรือแม้แต่พนักงานขับรถหรือไม่
(6) แนะนำให้ลูกจ้างปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3	นำข้อบังคับ และคู่มือตามข้อ 3 ของกฎกระทรวงนี้มาแนะนำ สอน ให้ลูกจ้างได้ทราบและปฏิบัติตามได้ถูก
(7) แนะนำ ฝึกสอน อบรมลูกจ้างเพื่อให้การปฏิบัติงานปลอดภัยจากเหตุอันจะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงาน	งานแนะนำ ฝึกสอน อบรมลูกจ้างในเรื่องความปลอดภัยทางถนนถือเป็นหน้าที่ และสามารถให้คนอื่นมาเป็นวิทยากรได้
(8) ตรวจวัดและประเมินสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรือดำเนินการร่วมกับบุคคลหรือหน่วยงานที่ขึ้นทะเบียนกับกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเป็นผู้รับรองหรือตรวจสอบเอกสารหลักฐานรายงานในการตรวจสอบสภาพแวดล้อมในการทำงานภายในสถานประกอบกิจการ	สภาพและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน (ภายในยานพาหนะ) อาจมีคุณภาพไม่ดี จำเป็นต้องมีการตรวจวัดและประเมิน จป.วิชาชีพจึงควรชี้บ่งอันตรายในส่วนนี้ไว้ด้วย

หน้าที่ตามกฎหมายของจป.วิชาชีพ	แนวทางการให้จป.วิชาชีพทำในด้านความปลอดภัยทางถนน
(9) เสนอแนะต่อนายจ้างเพื่อให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสมกับสถานประกอบกิจการ และพัฒนาให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง	เป็นเรื่องการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง จป.วิชาชีพควรที่จะจัดทำข้อเสนอแนะการทำ PDCA ต่อนายจ้าง (การพัฒนากระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001 ก็ช่วยให้มีการทำ PDCA)
(10) ตรวจสอบหาสาเหตุ และวิเคราะห์การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน และรายงานผลรวมทั้งเสนอแนะต่อนายจ้างเพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ซ้ำซ้ำ	นำผลการดำเนินงาน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน และการร้องเรียนจากผู้มีส่วนได้เสียมาตรวจสอบหาสาเหตุ และวิเคราะห์ เพื่อจัดทำรายงานผล รวมทั้งเสนอแนะต่อนายจ้างเพื่อป้องกันการเกิดเหตุโดยไม่ซ้ำซ้ำ
(11) รวบรวมสถิติ วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำรายงาน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง	จัดทำรายงานและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงานของพนักงานขับรถ
(12) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย	-

3.2) คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

นอกจากนี้ กิจการข้างต้นทั้งหมด คือข้อ 1(1)-(14) หากมีจำนวนลูกจ้างตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มี “คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน” (นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า คปอ.) ในจำนวนและวิธีการที่กำหนดด้วย (ภาพที่ 1)



ภาพที่ 1 โครงสร้างคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

จากภาพที่ 1 โครงสร้างคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วย

1. ประธานกรรมการ อาจเป็นนายจ้าง หรือผู้ที่นายจ้างแต่งตั้งจากผู้ที่มีตำแหน่งระดับสูงในสปก.
2. กรรมการระดับบังคับบัญชา เป็นกรรมการที่นายจ้างเป็นผู้แต่งตั้ง ซึ่งต้องตั้งจากลูกจ้างระดับหัวหน้างานขึ้นไปหรืออาจแต่งตั้งแพทย์อาชีวเวชศาสตร์หรือพยาบาลอาชีวอนามัยประจำโรงงานเป็นกรรมการดังกล่าวก็ได้
3. กรรมการระดับปฏิบัติการ เป็นกรรมการที่ฝ่ายลูกจ้างเป็นผู้เลือก ผ่านกระบวนการเลือกตั้ง แต่หากในที่สุดไม่มีลูกจ้างคนใดสมัคร ก็ให้นายจ้างแต่งตั้ง
4. กรรมการและเลขานุการ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพเป็น ตามแต่กรณีว่าสถานประกอบกิจการนั้นมีระดับใดตามกฎหมายกำหนด

สำหรับจำนวนคณะกรรมการว่าอย่างน้อยต้องมีเท่าใดนั้น ให้เป็นไปตามตารางที่ 9

ตารางที่ 9 จำนวนคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

จำนวนลูกจ้าง	จำนวนกรรมการทั้งหมด
50 - 99	5
100 - 199	7
200 +	11

หมายเหตุ : จำนวนคณะกรรมการข้างต้นเป็นจำนวนอย่างน้อยที่สุด สถานประกอบกิจการอาจให้มีจำนวนมากกว่านี้ก็ได้ แต่สัดส่วนจำนวนกรรมการระดับบังคับบัญชา ต้องสมดุลกับจำนวนกรรมการระดับปฏิบัติการ

คณะกรรมการดังกล่าว นับเป็นอีกกลไกที่มีความสำคัญในการผลักดันงานความปลอดภัยทางถนน เพราะมีหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ซึ่งสามารถนำมาใช้ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้ ดังนี้ (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 หน้าที่คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามกฎหมาย

หน้าที่ของคปอ.ตามกฎหมาย	หน้าที่ของคปอ.ที่อาจดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (ตัวอย่าง)
(1) พิจารณานโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งความปลอดภัยนอกงานเพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องจากการ	คปอ.สามารถนำเรื่องความปลอดภัยในการทำงานของพนักงานขับรถที่ขับรถให้ผู้บริหาร/ ส่งเอกสาร/ รับส่งสินค้า วัตถุอันตราย/ หรือการขับรถของพนักงานฝ่ายขาย เป็นต้น มาพิจารณาเพื่อเสนอนโยบายและแผนงาน

หน้าที่ของคปอ.ตามกฎหมาย	หน้าที่ของคปอ.ที่อาจดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (ตัวอย่าง)
ทำงาน หรือความไม่ปลอดภัยในการทำงานเสนอ ต่อนายจ้าง	ความปลอดภัยให้นายจ้างได้ รวมถึงเรื่องความปลอดภัยนอกงาน ที่จะดูแลไปถึงการรับส่งพนักงานทั้งของบริษัทเองหรือที่ว่าจ้างจากผู้รับเหมาภายนอก/ การขับขี่ยานพาหนะส่วนตัวของลูกจ้าง
(2) รายงานและเสนอแนะมาตรการหรือแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงานต่อนายจ้างเพื่อความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้างผู้รับเหมา และบุคคลภายนอกที่เข้ามาปฏิบัติงานหรือเข้ามาใช้บริการในสถานประกอบกิจการ	คปอ.สามารถนำเรื่องพนักงานขับรถ ภัยยานพาหนะที่ใช้ของบริษัท มาเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย อาทิ การอบรมด้านความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะ/ การอบรมฝ่ายซ่อมบำรุงให้เข้าใจเรื่อง Preventive Maintenance/ การตรวจสภาพยานพาหนะทั้งในแต่ละวันและตามระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น
(3) ส่งเสริม สนับสนุน กิจกรรมด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการ	จัดกิจกรรมส่งเสริม สนับสนุนในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
(4) พิจารณาข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3* รวมทั้งมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการเสนอต่อนายจ้าง * ข้อ 3 ในที่นี้ หมายถึงข้อ 3 ในกฎกระทรวงฉบับนี้	จัดให้มีข้อบังคับและคู่มือตามข้อ 3 ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน
(5) สสำรวจการปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการทำงาน และตรวจสอบสถิติการประสบอันตรายที่เกิดขึ้นในสถานประกอบกิจการนั้น อย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง	คปอ.เดินสำรวจดูสภาพความพร้อมของพนักงานขับรถ และสภาพรถที่ใช้งาน คปอ.นำสถิติการประสบอันตรายทางถนน ทั้งในและนอกงานมาพิจารณาเพื่อการแก้ไขป้องกันต่อไป
(6) พิจารณาโครงการหรือแผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงโครงการหรือแผนการอบรมเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในด้านความปลอดภัยของลูกจ้าง หัวหน้างาน ผู้บริหาร นายจ้าง และบุคลากรทุกระดับเพื่อเสนอความเห็นต่อนายจ้าง	คปอ.พิจารณาการจัดอบรมเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้กับ “ผู้เกี่ยวข้อง” ทุกระดับ

หน้าที่ของคปอ.ตามกฎหมาย	หน้าที่ของคปอ.ที่อาจดำเนินการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (ตัวอย่าง)
(7) วางระบบการรายงานสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยให้เป็นหน้าที่ของลูกจ้างทุกคนทุกระดับต้องปฏิบัติ	คปอ.กำหนดให้ระบบการรายงานครอบคลุมไปถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้วย
(8) ติดตามผลความคืบหน้าเรื่องที่เสนอนายจ้าง	ติดตามเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เคยเสนอนายจ้างไป บรรลุในวาระสืบเนื่อง
(9) รายงานผลการปฏิบัติงานประจำปีรวมทั้งระบุปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการเมื่อปฏิบัติหน้าที่ครบหนึ่งปี เพื่อเสนอนายจ้าง	รายงานผลดังกล่าวให้ครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนน
(10) ประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในการทำงานของสถานประกอบกิจการ	ประเมินผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนทั้งในและนอกรงาน
(11) ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอื่นตามที่นายจ้างมอบหมาย	—

4) กฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2553

ในปี 2553 กฎกระทรวงดังกล่าวได้กำหนดให้สถานประกอบกิจการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 50 คนขึ้นไป ต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งได้นำข้อกำหนดใน OSH 2001 ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) มาเป็นแม่แบบ ประกอบด้วยข้อกำหนดดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 2)

1. นโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
2. โครงสร้างการบริหารด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
3. แผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการนำไปปฏิบัติ
4. การประเมินผลและทบทวนการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
5. การดำเนินการปรับปรุงด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ภาพที่ 2 ข้อกำหนดของระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน

กฎหมายฉบับนี้ถือว่ามีความสำคัญมากต่องานความปลอดภัยทางถนน เพราะแสดงให้เห็นว่าสถานประกอบกิจการจำนวนมากอยู่ภายในการบังคับใช้ ต้องพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัย

ขึ้นในสถานประกอบกิจการ ซึ่งครอบคลุมถึงงานที่ต้องออกไปภายนอกโรงงานอยู่บนถนนเส้นทางต่าง ๆ

จากภาพที่ 2 จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดของระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน มีลักษณะเป็น PDCA ดังนั้นหากวิเคราะห์ในรายละเอียดความสัมพันธ์ระหว่างกฎกระทรวงฉบับนี้กับข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO 39001 จะพบว่าไม่แตกต่างกันมาก ดังนั้นหากจะมีการผลักดันให้สถานประกอบกิจการจัดทำระบบการจัดการ ISO 39001 เพื่อการจัดการในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ก็จะไม่สร้างภาระอย่างมากให้กับสถานประกอบกิจการ

3. โครงสร้างด้านความปลอดภัยในการทำงานของกระทรวงแรงงาน

1) กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก ๆ อยู่ 2 ข้อคือการดูแลเรื่องสวัสดิการ และการดูแลด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้กับลูกจ้าง โดยหน่วยงานภายในกรมที่เป็นกลไกในการทำหน้าที่นี้มีทั้งที่อยู่ในส่วนกลางและภูมิภาค

1.1) หน้าที่ของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ตามกฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน พ.ศ. 2559 กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ไว้ดังนี้ (ข้อความย่อ)

ข้อ 2 ให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน มีภารกิจเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานแรงงาน การคุ้มครองแรงงานทั้งในระบบและนอกระบบ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน การแรงงานสัมพันธ์ การแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ และการสวัสดิการแรงงาน โดยการพัฒนามาตรฐาน รูปแบบ กลไก มาตรการ ส่งเสริม สนับสนุน และแก้ไขปัญหา เพื่อเพิ่มโอกาส ในการแข่งขันทางการค้าและพัฒนาแรงงานให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดและพัฒนามาตรฐานแรงงาน รวมทั้งการส่งเสริม กำกับ ดูแลให้การรับรอง สถานประกอบกิจการที่มีการบริหารจัดการตามมาตรฐานแรงงานที่สอดคล้องกับมาตรฐานแรงงานสากล

(2) คุ้มครองและดูแลแรงงานทั้งในระบบและนอกระบบ ให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่ กฎหมายกำหนดและมีคุณภาพชีวิตที่ดี

(3) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้รับงานไปทำที่บ้าน กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎหมายว่าด้วยแรงงานทางทะเล และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(4) พัฒนาระบบ และสนับสนุนการบริหารจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของหน่วยงานเอกชน ภาครัฐ และองค์กรที่อยู่ในกำกับของรัฐ

(5) ส่งเสริม พัฒนา และเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจด้านมาตรฐานแรงงาน การคุ้มครอง แรงงานทั้งในระบบและนอกระบบ ความปลอดภัยในการทำงาน แรงงานสัมพันธ์ แรงงานรัฐวิสาหกิจ สัมพันธ์ และสวัสดิการแรงงาน

(6) ส่งเสริมและดำเนินการให้มีการจัดสวัสดิการแรงงาน

(7) ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาความขัดแย้ง ข้อพิพาทแรงงาน และความไม่สงบ ด้านแรงงาน

(8) พัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศด้านสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จัดทำแผนงาน และประสานแผนปฏิบัติงานของกรมให้สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านแรงงานของกระทรวง

(9) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

1.2) หน่วยงานในสังกัดกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

ส่วนกลาง จะมีกองความปลอดภัยแรงงานเป็นหน่วยงานหลักที่ปฏิบัติในภารกิจข้างต้นของกรม และใน**ส่วนภูมิภาค** จะมีสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด ในแต่ละจังหวัด และศูนย์ความปลอดภัยในการทำงานเขตพื้นที่ ทั้งหมด 9 เขต ที่จะรับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง

2) สำนักงานประกันสังคม

ภายในสำนักงานประกันสังคมจะมีสำนักงานกองทุนเงินทดแทนที่จะทำหน้าที่ในเรื่องการจ่ายเงินทดแทนให้กับลูกจ้างที่ประสบอันตรายจากการทำงาน **เน้นว่าการประสบอันตรายนั้นต้องมาจากการทำงาน** กรณีเกิดเหตุนอกการทำงาน จะไม่สามารถมารับเงินทดแทน

การศึกษาศถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน

- ศึกษาภาพรวมสถานการณ์และการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในสถานประกอบการไทย
- ศึกษาข้อมูลการจัดการงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ จากเว็บไซต์ของสหรัฐอเมริกา (NIOSH, OSHA) และสหราชอาณาจักร (HSE)

1. ภาพรวมสถานการณ์และการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในสถานประกอบกิจการไทย

การศึกษาเรื่องสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ถือเป็นการประสบอันตรายจากการทำงานนั้น แหล่งข้อมูลที่สำคัญที่จะบ่งบอกได้ว่าเป็นเรื่องจากการทำงาน คือการดูสถิติการประสบอันตรายที่สำนักงานกองทุนเงินทดแทนเผยแพร่ เพราะการประสบอันตรายต่าง ๆ เหล่านั้นสามารถเรียกร้องเงินทดแทนได้

ในตารางที่ 11 แสดงสาเหตุการประสบอันตรายที่เกิดจากยานพาหนะเป็นต้นเหตุ ว่ามีระดับความรุนแรงมากน้อยเพียงใดในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา พบว่ายานพาหนะซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้มีการเสียชีวิตจากการทำงานมากที่สุดนั้น เป็นเหตุให้ลูกจ้างเสียชีวิตจากยานพาหนะปีละ 263.6 คน และเป็นเหตุให้ลูกจ้างประสบอันตรายจากยานพาหนะเฉลี่ยปีละ 4,985.1 คน

ตารางที่ 11 สถิติการประสบอันตรายจากการทำงานของลูกจ้างที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะระหว่างปี 2551-2560 (คน)

ปี	เสียชีวิต (คน)	ทุพพลภาพ (คน)	สูญเสียอวัยวะบางส่วน (คน)	หยุดงานเกิน 3 วัน (คน)	หยุดงานไม่เกิน 3 วัน (คน)	รวม (คน)
2551	304	4	42	2,659	2,682	5,691
2552	291	2	33	2,462	2,500	5,288
2553	274	2	38	2,417	2,248	4,979
2554	287	1	28	2,125	1,982	4,423
2555	369	6	42	2,287	2,047	4,751
2556	277	3	20	1,841	1,498	3,639
2557	303	3	40	2,665	2,732	5,743
2558	267	-	51	2,511	2,550	5,379
2559	256	4	53	2,413	2,374	5,100
2560	278	4	35	2,271	2,270	4,858

ที่มา : สำนักงานประกันสังคม www.sso.go.th คำนวณวันที่ 1 เมษายน 2562

2. การจัดการงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบกิจการของ NIOSH และ OSHA สหรัฐอเมริกา

2.1 NIOSH

ในประเทศสหรัฐอเมริกา หน่วยงานหลักที่มีหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการและโรงงานประเภทต่าง ๆ (ที่ไม่ใช่เหมืองแร่) คือ National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) ในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข มีหน้าที่

เน้นด้านการให้ความรู้และวิจัย และ Occupational Safety and Health Administration (OSHA) ในสังกัดกระทรวงแรงงาน ซึ่งมีหน้าที่ในการออกและบังคับใช้กฎหมาย

The NIOSH Center for Motor Vehicle Safety (CMVS) เป็นหน่วยงานที่สร้างขึ้นเมื่อปี 2010 และมีเว็บไซต์ที่ NIOSH จัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองต่อปัญหาการประสบเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน ที่มีสถิติการเสียชีวิตในระดับสูงกว่าสาเหตุอื่น ๆ และมีการจัดทำข้อเสนอแนะ (guidance) ที่มีพื้นฐานมาจากงานวิจัย หน่วยงานนี้มีวิสัยทัศน์ดังนี้

The NIOSH CMVS is guided by the vision that: *All workers who are exposed to hazards of motor vehicle traffic while working have the highest possible levels of protection from the risk of motor vehicle crashes and resulting injuries.*

สำหรับยานพาหนะที่มุ่งเน้นศึกษาวิจัยเพื่อหาคำตอบให้เกิดความปลอดภัยทางถนน คือกิจกรรมประเภทต่อไปนี้

- 1) Truck drivers
- 2) Drivers in other high-risk jobs (EMS, law enforcement, oil and gas extraction)
- 3) Light-vehicle drivers (real estate, sales, health care)

รูปแบบการทำงานของ CMVS คือ

- 1) Identify risk factors for work-related crashes
- 2) Apply engineering and technology-based safety interventions
- 3) Promote evidence-based policies and practices
- 4) Share NIOSH research with global partners
- 5) Communicate safety and policy recommendations

ทั้งนี้จะมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ 5 ปี เพื่อเป็นทิศทางการดำเนินงานด้วย

The development of this strategic plan was guided by the Haddon Matrix, a framework which sees the driver, the vehicle, and the environment as key points for intervention. For purposes of work-related motor vehicle safety, policies and programs were identified as another key area for intervention because of the substantive role of employer policies in establishing conditions for operation of motor vehicles in the workplace. The following five strategic goals form the foundation for this strategic plan:

Strategic Goal 1: Advance understanding of risk factors associated with work-related motor vehicle crashes and resulting injuries through epidemiologic analyses to guide research and prevention strategies.

Strategic Goal 2: Reduce the incidence and severity of work-related motor vehicle crashes by implementing engineering and technology-based safety interventions and studying the positive or negative safety consequences of new technologies installed in vehicles.

Strategic Goal 3: Reduce the incidence and severity of work-related motor vehicle crashes through the implementation of comprehensive, evidence-based road safety management policies and interventions.

Strategic Goal 4: Reduce work-related motor vehicle crashes and resulting injuries globally through national and international collaborations on occupational motor vehicle safety research and guidance.

Strategic Goal 5: Enhance availability of clear and concise guidance and informational products on the prevention of work-related motor vehicle crashes and resulting injuries.

นอกจากนี้ยังมีการจัดทำ Behind the Wheel at Work eNewsletter อีกด้วย

2.2 OSHA

ในสหรัฐอเมริกา OSHA หรือ Occupational Safety and Health Administration เป็นหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยและอาชีวอนามัย หรือ Occupational Safety and Health Act ซึ่งถึงแม้จะไม่ได้ดูแลรับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยตรง แต่ก็มีส่วนในเรื่องการให้นายจ้างรับผิดชอบความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้างที่ต้องใช้ยานพาหนะในการทำงาน

OSHA มีเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้องกับ Motor Vehicle Safety ดังมีหน้าเว็บไซต์ตามภาพนี้ (ภาพที่ 3)

The screenshot shows the OSHA website's Motor Vehicle Safety page. The header includes the OSHA logo and navigation links. The main content area features a large image of a seatbelt, a sidebar with navigation links, and a main text area with an 'Overview' section and two columns for 'Standards' and 'Construction'. A 'Highlights' section is also visible on the right side.

ภาพที่ 3 หน้าเว็บไซต์ OSHA 's Motor Vehicle Safety

ที่มา : www.osha.gov ค้นคืนวันที่ 5 เมษายน 2562

หัวข้อหลักที่มีในเว็บไซต์ OSHA 's Motor Vehicle Safety คือ

- 1) Standards เป็นหน้าที่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรฐาน OSHA ที่เกี่ยวกับ Motor Vehicle Safety
- 2) Construction ให้ความสำคัญกับงานก่อสร้างที่มีอันตรายและได้รับผลกระทบจากความไม่ปลอดภัยทางถนนที่จะเกิดกับลูกจ้างและประชาชนที่ใช้ถนน
- 3) Hazards and Solutions
- 4) Workplace Vehicle Safety
- 5) Additional Resources

3. การจัดการงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบกิจการของ HSE สหราชอาณาจักร

ในสหราชอาณาจักร ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการอิสระคือ Work-Related Road Safety Task Group โดยรัฐบาลและ Health and Safety Commission (HSC) (ปัจจุบันได้มีการยุบรวม HSC เข้าไปใน HSE แล้ว) เป็นผู้ร่วมแต่งตั้ง โดยมีมูลเหตุมาจากยุทธศาสตร์ “Road Safety Strategy Tomorrow's Roads: safer for everyone” ที่ต้องการเห็นความปลอดภัยทางถนนขึ้นมา นอกจากนี้ทางการสหราชอาณาจักร

คณะกรรมการชุดดังกล่าวได้รับโจทย์จากรัฐบาลให้จัดทำข้อเสนอแนะที่จะลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และเชื่อว่า 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นนั้น เป็นอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน และคิดประมาณได้ว่าในทุก ๆ สัปดาห์ จะมีคนทำงานเสียชีวิต 20 ราย และบาดเจ็บรุนแรง 250 คน (a third of all road traffic accidents involve someone who is at work at the time! This may account for over 20 fatalities and 250 serious injuries every week.)

ภารกิจสำคัญของคณะกรรมการชุดนี้มีดังนี้ (ดูในกรอบ)

The Terms of Reference for this Group were to :

1. จัดทำสถิติที่แม่นยำเกี่ยวกับการประสบอันตรายทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงานบนถนนสาธารณะที่ถึงขั้นเสียชีวิตและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (Establish accurate casualty and incident statistics for work-related activities on or near public roads)
2. จัดทำข้อสรุปสาเหตุหลักและวิธีการป้องกันการประสบเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (Establish the main causes and methods of preventing at-work road traffic incidents)
3. ส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนได้มีการอภิปรายเกี่ยวกับวิธีการที่ดีที่สุดเกี่ยวกับการป้องกันการประสบเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (Promote a public debate on best practice in relation to preventing at-work road traffic incidents)
4. จัดให้มีมาตรฐานการจัดการขั้นต่ำเกี่ยวกับการเดินทางเพื่อการทำงานและการทำงานอื่น ๆ บนถนนทางหลวงสายหลัก ที่เป็นที่ยอมรับสำหรับนายจ้าง ผู้ประกอบการตนเอง และผู้เกี่ยวข้อง (Agree minimum management standards for employers, the self-employed and others for work-related journeys and other work activities on the highway)
5. จัดทำข้อเสนอที่ไม่ใช่กฎหมาย ถึงวิธีการที่จะรวมกฎหมายความปลอดภัยการจราจรทางถนนเข้ากับกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Propose, if possible non-legislative, ways to bring together road traffic law with health and safety at work law)
6. จัดทำข้อเสนอแนวทางที่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยการจราจรทางถนนและเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายอาชีวอนามัยและความปลอดภัยจะสามารถทำงานด้วยกันได้ (Propose ways in which those who enforce road traffic law and those who enforce health and safety at work law can work together)

Summary of recommendations

Primary recommendations

- there should be a more rigorous application of existing health and safety at work law to on- the-road work activities, including occupational driving (rec 3);
- based on their risk assessment, employers should include measures to manage at-work road safety within their existing health and safety management systems,

consulting employees and their representatives as necessary. Employees should co-operate with their employer to enable them to comply with their statutory duties; and they should take reasonable care of their own health and safety and that of others affected by their actions (rec 4);

- based on their risk assessment, employers should ensure that their employees are competent to drive, or work on or by roads, safely. A specific driving test for occupational drivers, beyond what is already required by law, is not recommended (rec 8);

- HSE should lead a public information campaign, in concert with DTLR and others, to alert employers that their occupational health and safety risk management systems should cover at-work road safety (rec 5);

- HSE, in consultation with stakeholders and as soon as possible, should develop generic guidance for employers and others on how to manage at-work road safety. HSE should review the impact of its guidance in Spring 2004, to determine whether to recommend the production of an HSC Approved Code of Practice on the issue (rec 6);

- the police report form (STATS 19) should be amended at its next quinquennial review (2002) to include questions about journey purpose (rec 1);

- at the next review of the RIDDOR regulations, HSC/E should consider how at-work road traffic incidents involving fatalities, major and over 3-day injuries should be reported to the enforcing authorities (rec 12);

- the various health and safety and road safety enforcing authorities, led by HSE, should develop ways of working to investigate at-work road traffic incidents and take appropriate enforcement action; and to adopt a coordinated approach to preventive activity (rec 13);

- DTLR and HSE should develop a programme of research to learn more about at-work road safety issues for example on causation, the practicability and effectiveness of management interventions, human factors, costs of at-work road traffic incidents, roadside working, international and intermodal comparisons (rec 2).

- an appropriate standing body should be charged with taking forward the recommendations in this report and monitoring their implementation, preparing a first update on progress to Ministers and HSC in Spring 2004 (rec 17);

- Government and HSC should consider what resources are appropriate to implement these recommendations (rec 18).

Secondary recommendations

- subsequent to the publication of generic HSE guidance (rec 6), HSE and other appropriate bodies should consider the production of subsidiary guidance for specific sectors and for small firms and include case studies (rec 7);
- HSE should seek to influence management training providers to include at-work road safety risk management issues within management courses that address health and safety (rec 9);
- HSC/E, in implementing Action point 5 (involving the insurance industry) and Action point 26 (designing a grant scheme for small businesses) of the Revitalising Health and Safety initiative, should include at-work road safety in their considerations (rec 10);
- the DTLR/HSE-led High Level Forum, providing leadership on health and safety management issues within the Civil Service, should consider at-work road safety within its deliberations (rec 11);
- further work should be carried out to explore whether HSE be given the power to object to the granting and monitoring of operator licences, and whether they should be encouraged to report to the Traffic Commissioners and others any malpractices in regard to health and safety matters by existing licence holders (rec 14);
- DTLR and appropriate agencies should conduct further work to look into how best to improve the safety of the operation of light goods vehicles, for example through a modified operator licensing system (rec 15);
- police authorities/chief constables should use their powers to pursue employers who fail to meet their responsibilities under road traffic law, taking prosecutions against them as appropriate (rec 16).

ข้อมูลข้างต้นรวมถึงข้อมูลอื่น ๆ ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานสามารถเข้าไปศึกษาได้ในเว็บไซต์ของ Health and Safety Executive (HSE) หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของสหราชอาณาจักร มีเมนูว่าด้วยเรื่อง Occupational Road Safety ตามภาพที่ 4

The image shows a screenshot of the Health and Safety Executive (HSE) website. The header is dark red with the HSE logo and navigation links: Home, News, Guidance (selected), About HSE, Books, and Contact HSE. A search bar is located in the top right corner. The main content area is white and features a breadcrumb trail: Guidance > Topics > Work related road safety > HSE and work related road safety. On the left, there is a sidebar menu with the following items: Work related road safety, About work related road safety, Employers responsibilities, The law, Managing the risks, HSE and work related road safety (highlighted), Report of the Work-related Road Safety Task Group, Useful links, and Resources. The main content area has the title 'HSE and work related road safety' and contains three paragraphs of text. The first paragraph states that in 2000, the Government set out ten-year targets for the reduction of road deaths and injuries. The second paragraph mentions the appointment of an independent Work-Related Road Safety Task Group in May of that year. The third paragraph describes the types of vehicles used for work purposes, such as lorries, vans, taxis, coaches, buses, emergency services, and utility vehicles, as well as people who work on or near the road, like maintenance workers and the police. On the right side, there are two sections: 'Resources' with a link to 'Driving at work' and 'See also' with a link to 'Department for Transport'.

ภาพที่ 4 หน้าเว็บไซต์ของ HSE ที่เกี่ยวกับ Work Related Road Safety

โดยสรุป หน่วยงานหลักที่ดูแลเรื่องอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของสหรัฐอเมริกา (คือ NIOSH และ OSHA) และสหราชอาณาจักร (HSE) ต่างก็มีเรื่อง Occupational Road Safety นำเสนอในเว็บไซต์ของตนเองและมีข้อมูล ตลอดจนรายงานการศึกษาที่น่าสนใจทั้งของหน่วยงานนี้เอง และของหน่วยงานและองค์กรอื่นที่สามารถเชื่อมต่อ (Link) ไปได้

ชุดฝึกอบรมด้านระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน
(Training Package)

ในการพัฒนาด้านความรู้เกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001 ควรมีการจัดฝึกอบรมอย่างน้อย 3 หลักสูตร ได้แก่

หลักสูตรที่ 1 ความเข้าใจข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 39001

หลักสูตรที่ 2 ขั้นตอนการพัฒนาาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001

หลักสูตรที่ 3 การตรวจประเมินภายในระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001

โดยมีรายละเอียดและแนวทางการดำเนินการดังนี้

หลักสูตรที่ 1 ความเข้าใจข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 39001

ในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001 ขึ้นในหน่วยงานใด ๆ ก็ตาม สิ่งที่สำคัญประการแรกคือผู้เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ และการตรวจประเมิน ต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO 39001 ว่าแต่ละข้อได้กำหนดเรื่องอะไรไว้บ้างที่หน่วยงานนั้น ๆ ต้องมีหรือต้องทำ ซึ่งหากอ่านในต้นฉบับที่เป็นภาษาอังกฤษ ก็ให้ดูจากข้อความที่กำหนด หากมีการใช้คำว่า Shall ก็แปลว่านั่นคือสิ่งที่ต้องทำ (ดูในกรอบ) ส่วนว่าจะทำ

5.2 Policy

Top management shall establish an RTS policy that:

- a) is appropriate to the purpose of the organization;*
- b) provides a framework for setting RTS objectives and RTS targets;*
- c) includes a commitment to satisfy applicable requirements;*
- d) includes a commitment to continual improvement of the RTS management system.*

จากข้อกำหนดข้อ 5.2 Policy แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่จะพัฒนาระบบนี้ขึ้นมา ผู้บริหารระดับสูง (Top management) ต้อง (shall) เป็นผู้กำหนดนโยบาย และนโยบายนั้นต้องมีเนื้อหาสาระที่สอดคล้องกับสาระที่กำหนดในข้อ a) – d) ด้วย

การพิจารณาว่าองค์กรหรือหน่วยงานใดทำตามข้อกำหนดหรือไม่ เวลาตรวจประเมิน ก็ตรวจแบบว่าข้อกำหนดว่าอะไรไว้ ทางองค์กรหรือหน่วยงานได้ทำตามที่กำหนดหรือไม่ ถ้าทำ ก็ถือว่าสอบผ่าน ดังนั้น การทำความเข้าใจในข้อกำหนดจึงมีความสำคัญมาก

อย่างไรนั้น ก็ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานนั้น ๆ ที่จะพิจารณาเองว่าจะดำเนินการอย่างไรจึงจะเหมาะสมกับบริบทของหน่วยงานนั้น ๆ

รายละเอียดของหลักสูตร มีดังนี้

1. วัตถุประสงค์

เมื่อผ่านการอบรมแล้ว ผู้รับการอบรมสามารถ

1. อธิบายวัตถุประสงค์ของ ISO 39001 ได้
2. ระบุข้อกำหนดทั่วไปของ ISO 39001 ได้
3. อธิบายข้อกำหนดแต่ละข้อได้

2. ระยะเวลาการอบรม

6 ชั่วโมง (1 วัน)

3. การทดสอบความรู้ก่อนเรียน

แบบทดสอบความรู้ก่อนเรียน เป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก มีทั้งหมด 15 ข้อ ให้ทำแบบทดสอบก่อนที่จะทำการสอน ระยะเวลาการสอบ 15 นาที

4. วิธีการสอน

การบรรยาย

5. สื่อการสอน

1. มาตรฐาน ISO 39001
2. สื่อ ppt

6. แบบแผนการสอน

มีดังนี้

1. อธิบายถึงวัตถุประสงค์หลักสูตร
2. ระบุหัวข้อการอบรม
3. อธิบายขั้นตอนการอบรม
4. แจกแบบทดสอบความรู้ก่อนเรียน
5. บรรยาย และเปิดโอกาสให้ซักถาม
6. แจกแบบทดสอบความรู้หลังเรียน
7. แจกแบบประเมินผล

7. ตารางอบรม

เวลา	หัวข้อ
09.00 – 09.30 น.	วัตถุประสงค์และข้อกำหนดทั่วไปของ ISO 39001
09.30 – 16.00 น.	ข้อกำหนด ISO 39001

8. การทดสอบความรู้หลังเรียน

แบบทดสอบความรู้หลังเรียน เป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก มีทั้งหมด 15 ข้อ ให้ทำแบบทดสอบหลังเรียนภายหลังที่ทำการสอนเสร็จแล้ว ระยะเวลาการสอบ 15 นาที

9. การประเมินผล

แบบประเมินผลการจัดอบรม

หลักสูตรที่ 2 ขั้นตอนการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตาม มาตรฐาน ISO 39001

หลักสูตรนี้มุ่งเน้นให้ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001 เข้าใจในรายละเอียดของการดำเนินการเพื่อบรรลุถึงการมีระบบดังกล่าวของหน่วยงาน

รายละเอียดของหลักสูตร มีดังนี้

1. วัตถุประสงค์

เมื่อผ่านการอบรมแล้ว ผู้รับการอบรมสามารถ

1. อธิบายข้อกำหนดแต่ละข้อของ ISO 39001 ได้
2. อธิบายระบบเอกสารของ ISO 39001 ได้
3. อธิบายขั้นตอนการพัฒนาระบบการจัดการ ISO 39001 ได้
4. อธิบายรูปแบบการตรวจประเมินภายในและการตรวจเพื่อการขอการรับรอง ISO

39001 ได้

2. ระยะเวลาการอบรม

18 ชั่วโมง (3 วัน)

3. การทดสอบความรู้ก่อนเรียน

แบบทดสอบความรู้ก่อนเรียน เป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก มีทั้งหมด 25 ข้อ ให้ทำแบบทดสอบก่อนที่จะทำการสอน ระยะเวลาการสอบ 25 นาที

4. วิธีการสอน

1. การบรรยาย
2. การทำกิจกรรมกลุ่ม

5. สื่อการสอน

1. มาตรฐาน ISO 39001
2. สื่อ ppt

6. แบบแผนการสอน

มีดังนี้

1. อธิบายถึงวัตถุประสงค์หลักสูตร
2. ระบุหัวข้อการอบรม
3. อธิบายขั้นตอนการอบรม
4. แจกแบบทดสอบความรู้ก่อนเรียน
5. บรรยาย และเปิดโอกาสให้ซักถาม
6. แจกแบบทดสอบความรู้หลังเรียน
7. แจกแบบประเมินผล

7. ตารางอบรม

วัน เวลา	หัวข้อ
วันที่ 1 09.00 – 09.30 น.	วัตถุประสงค์และข้อกำหนดทั่วไปของ ISO 39001
09.30 – 16.00 น.	ข้อกำหนด ISO 39001
วันที่ 2 09.00 – 12.00 น.	ระบบเอกสาร ISO 39001
13.00 – 16.00 น.	ขั้นตอนการพัฒนาระบบ ISO 39001
วันที่ 3 09.00 – 12.00 น.	ขั้นตอนการพัฒนาระบบ ISO 39001 (ต่อ)
13.00 – 16.00 น.	รูปแบบการตรวจประเมินภายในและการตรวจเพื่อการขอการรับรอง ISO 39001

8. การทดสอบความรู้หลังเรียน

แบบทดสอบความรู้หลังเรียน เป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก มีทั้งหมด 25 ข้อ ให้ทำแบบทดสอบหลังเรียนภายหลังที่ทำการสอนเสร็จแล้ว ระยะเวลาการสอบ 25 นาที

9. การประเมินผล

แบบประเมินผลการจัดอบรม

หลักสูตรที่ 3 การตรวจประเมินภายในระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนตาม มาตรฐาน ISO 39001

หลักสูตรการตรวจประเมินภายในเป็นหลักสูตรที่มีความสำคัญมาก เพราะการตรวจประเมินต้องดำเนินการโดยผู้ที่มีความสามารถ (ซึ่งวัดจากการผ่านการอบรมในหลักสูตรดังกล่าว) ที่จะทำให้ตรวจพบข้อบกพร่อง (ถ้ามี) ที่ควรมีการแก้ไขก่อนที่จะเกิดความผิดพลาดขึ้นมา

1. วัตถุประสงค์

เมื่อผ่านการอบรมแล้ว ผู้รับการอบรมสามารถ

1. อธิบายข้อกำหนดแต่ละข้อของ ISO 39001 ได้
2. อธิบายรูปแบบการตรวจประเมินภายในและการตรวจเพื่อการขอการรับรอง ISO 39001 ได้
3. อธิบายกระบวนการตรวจประเมินภายในระบบการจัดการ ISO 39001 ได้
4. จัดทำรายการ (Checklist) สำหรับใช้ตรวจประเมินระบบการจัดการ ISO 39001 ได้
5. สามารถเขียนใบ CARs ได้

2. ระยะเวลาการอบรม

18 ชั่วโมง (3 วัน)

3. การทดสอบความรู้ก่อนเรียน

แบบทดสอบความรู้ก่อนเรียน เป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก มีทั้งหมด 10 ข้อ และแบบ
กาถูกหรือกาผิด

ตามแต่กรณี ให้ทำแบบทดสอบก่อนที่จะทำการสอน ระยะเวลาการสอบ 25 นาที

4. วิธีการสอน

1. การบรรยาย
2. การทำกิจกรรมกลุ่ม
3. การทำ Workshop

5. สื่อการสอน

1. มาตรฐาน ISO 39001
2. สื่อ ppt
3. สถานการณ์จำลอง

6. แบบแผนการสอน

มีดังนี้

1. อธิบายถึงวัตถุประสงค์หลักสูตร
2. ระบุหัวข้อการอบรม
3. อธิบายขั้นตอนการอบรม
4. แจกแบบทดสอบความรู้ก่อนเรียน
5. บรรยาย และเปิดโอกาสให้ซักถาม
6. แจกแบบทดสอบความรู้หลังเรียน

7. แจกแบบประเมินผล

7. ตารางอบรม

วัน เวลา	หัวข้อ	
วันที่ 1	09.00 – 09.30 น.	วัตถุประสงค์และข้อกำหนดทั่วไปของ ISO 39001
	09.30 – 12.00 น.	ทบทวนข้อกำหนด ISO 39001
	13.00 – 16.00 น.	รูปแบบการตรวจประเมินภายในและการตรวจเพื่อการขอการรับรอง ISO 39001
วันที่ 2	09.00 – 12.00 น.	ขั้นตอนการตรวจประเมินภายใน
	13.00 – 16.00 น.	การจัดทำรายการ (Checklist) และการออกใบ CARs
วันที่ 3	09.00 – 12.00 น.	Workshop การตรวจประเมินระบบ ISO 39001
	13.00 – 16.00 น.	การนำเสนอผลงาน การประเมินผล

8. การทดสอบความรู้หลังเรียน

แบบทดสอบความรู้หลังเรียน เป็นข้อสอบปรนัย 4 ตัวเลือก มีทั้งหมด 10 ข้อ และแบบกาถูกหรือกาผิด ตามแต่กรณี ให้ทำแบบทดสอบหลังเรียนภายหลังจากที่ทำการสอนเสร็จแล้ว ระยะเวลาการสอบ 25 นาที

9. การประเมินผล

แบบประเมินผลการจัดอบรม

ข้อเสนอเชิงนโยบายการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนน
ในสถานประกอบกิจการ

ข้อเสนอเชิงนโยบายการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ

ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะไม่มีข้อมูลว่าจำนวนการเสียชีวิตและจำนวนการประสบอันตรายทางถนนที่เกี่ยวข้องจากการทำงานจะมีจำนวนมากน้อยเพียงใด แต่หากพิจารณาจากข้อมูลของประเทศสหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร และออสเตรเลีย จะพบว่าจำนวนข้างต้นจะมีประมาณ 1 ใน 3 ของจำนวนที่เกิดขึ้นทั้งหมด แต่สถิติของกองทุนเงินทดแทนประเทศไทย พบว่าเกือบร้อยละ 50 ของลูกจ้างที่เสียชีวิตในการทำงานในแต่ละปีนั้น มีเหตุจากยานพาหนะ ประกอบกับหากวิเคราะห์ในรายละเอียดจะพบว่าคนทำงานในสถานประกอบการต่าง ๆ ไม่ได้ใช้รถใช้ถนนเฉพาะการทำงานเท่านั้น แต่ก็ได้มีเวลาในช่วง Off the Job ที่ใช้รถใช้ถนนเช่นกัน อาทิ ช่วงไปกลับจากที่ทำงาน การพักผ่อนวันหยุด เป็นต้น ดังนั้น จึงมีน้ำหนักความสำคัญที่ควรมีการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ

ข้อเสนอเชิงนโยบายการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ มีดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยแรงงานอย่างเคร่งครัด

กระทรวงแรงงานมีกฎหมายความปลอดภัยแรงงานที่เป็นพระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 และกฎกระทรวงหลายฉบับที่บังคับใช้กับสถานประกอบการจำนวนมากในหลาย ๆ ประเภทกิจการ อาทิ สถานประกอบการการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสิ่งของหรือคน และไม่ว่าจะเป็นขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศก็ตาม โดยได้มีการกำหนดมาตรการความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้างในหลาย ๆ เรื่อง เช่น

- 1) นายจ้างต้องบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 8 พรบ.ความปลอดภัยฯ พ.ศ. 2554)
- 2) นายจ้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบการตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง (มาตรา 13 พรบ.ความปลอดภัยฯ พ.ศ. 2554)
- 3) นายจ้างต้องจัดให้มีข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานไว้ในสถานประกอบการ (ข้อ 3 หมวดทั่วไป กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549)
- 4) นายจ้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน ระดับบริหาร และระดับเทคนิค หรือระดับเทคนิคขั้นสูงหรือระดับวิชาชีพ (ตามแต่กรณี) (กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2549)
- 5) นายจ้างต้องจัดให้มีระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน (กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2553 (ฉบับที่ 2)

จึงจะเห็นได้ว่าขณะนี้ประเทศไทยมีกฎหมายว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้างที่ต้องใช้ยานพาหนะอยู่แล้ว การดำเนินการในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดจึงเป็นวิธีการที่เหมาะสมในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน

นอกจากนี้ อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ยังเป็นกรรมการโดยตำแหน่งในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน การบังคับใช้กฎหมายของตนเองให้เข้มแข็งจึงเป็นเรื่องที่น่าดำเนินการเป็นอย่างยิ่ง

2. การจัดทำคู่มือการพัฒนากระบวนการจัดการ ISO 39001 แบบ Self Learning

เพื่อให้สถานประกอบกิจการนำไปใช้เป็นคู่มือสำหรับการพัฒนากระบวนการจัดการดังกล่าว โดยคู่มือต้องสามารถใช้เรียนรู้ได้ด้วยตนเอง มีตัวอย่างประกอบ พร้อมเอกสารต่าง ๆ ที่ต้องใช้ในระบบการจัดการนี้ด้วย

3. การสร้างระบบ Self Declaration ระบบ ISO 39001

ในการให้การรับรองว่าองค์กรใดมีการดำเนินการที่สอดคล้องกับระบบการจัดการตามมาตรฐานของ ISO ไม่ว่าจะเป็นระบบการจัดการใด เช่น ระบบการจัดการคุณภาพ ISO 9000 หรือระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 หรือระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ISO 45001 ก็ตาม ต้องมีการตรวจประเมิน (Audit) ด้วยหน่วยที่ให้การรับรอง (Certified Body; CB) ซึ่งโดยทั่วไปจะมีราคาค่าใช้จ่ายเพื่อการรับรองสูง และติดพันต้องมีค่าใช้จ่ายทุก ๆ ปีอีกด้วย จึงทำให้เป็นปัญหาที่สถานประกอบกิจการขนาดกลางและขนาดเล็กในเรื่องค่าใช้จ่ายนี้มาก

ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนให้สถานประกอบกิจการขนาดกลางและขนาดเล็ก สามารถที่จะพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนขึ้นมา โดยไม่ติดขัดกับปัญหาข้างต้น แต่สามารถที่จะมีการแสดงออกถึงการมีงานดำเนินการของสถานประกอบกิจการที่สอดคล้องกับระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ISO 39001 จึงขอเสนอให้มีการพัฒนาและดำเนินการในเรื่อง **การสร้างระบบ Self Declaration ระบบ ISO 39001** โดยมีแนวทางดังต่อไปนี้

3.1 หลักการของระบบการประกาศรับรองตนเอง

การประกาศรับรองตนเองว่าองค์กรคือสถานประกอบกิจการนั้น ๆ ได้มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกับข้อกำหนดของระบบการจัดการ ISO 39001 นั้น สามารถที่จะนำแนวทางที่กำหนดไว้ใน ISO/IEC 17050 – 1 : Conformity Assessment – Supplier ‘s Declaration of Conformity – Part 1 : General Requirement และ ISO/IEC 17050 – 1 : Conformity Assessment – Supplier ‘s Declaration of Conformity – Part 2 : Supporting Documentation มาใช้ได้

โดยสรุปสิ่งที่ต้องดำเนินการ มีดังนี้

1. สถานประกอบกิจการพัฒนาและดำเนินการตามข้อกำหนดของ ISO 39001 จนถึงขั้นตอนการทบทวนการจัดการ (Management Review) และมีการปรับปรุงตามที่ระบุในผลการตรวจประเมินภายใน (Internal Audit) และตามมติของที่ประชุมฝ่ายบริหาร (หากมี)

หมายเหตุ : สถานประกอบกิจการอาจเชิญผู้ตรวจประเมินภายนอกมาช่วยทำการตรวจประเมินเสริมการตรวจประเมินภายในขององค์กรก็ได้ เพื่อสร้างความมั่นใจมากยิ่งขึ้น

2. สถานประกอบกิจการทวนสอบผลการดำเนินงานทั้งหมดว่าสอดคล้องกับข้อกำหนด ISO 39001 โดยอาจใช้ Checklist มาช่วยในการทวนสอบดังกล่าว

3. สถานประกอบกิจการจัดทำแนวทางการเข้าถึงข้อมูลสำหรับผู้สนใจภายนอกที่อยากทราบวิธีการทำงาน เอกสาร หรือข้อมูล (ที่ไม่ใช่ความลับทางการค้า) ที่เกี่ยวข้องกับการทำระบบการจัดการดังกล่าว สามารถเข้าถึงเรื่องต่าง ๆ เหล่านี้ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและมั่นใจในการประกาศรับรองตนเองขององค์กรนั้น ตัวอย่างการเข้าถึงของข้อมูล เช่น

- 1) การให้เข้ามาศึกษาดูงานการพัฒนาระบบ
- 2) การส่งเอกสารที่ใช้ในระบบให้ตามที่มีผู้ขอ
- 3) การจัดทำเป็นข้อมูลให้เข้าถึงทางเว็บไซต์ของหน่วยงาน

4. สถานประกอบกิจการ จัดทำเอกสารตามแบบฟอร์มที่แนะนำไว้ใน ISO/IEC 17050 (ภาพที่ 5) และสามารถจัดทำใบรับรองตนเองได้ ดังตัวอย่าง (ภาพที่ 6) ที่นำเสนอ ดังนี้

มอก. 17050 เล่ม 1-2549

ISO/IEC 17050-1 : 2004

A.2 Example of form of declaration of conformity

Supplier's declaration of conformity (in accordance with ISO/IEC 17050-1)		
No.		
Issuer's name:		
Issuer's address:		
.....		
Object of the declaration:		
.....		
.....		
The object of the declaration described above is in conformity with the requirements of the following documents:		
Documents No.	Title	Edition/Date of issue
.....
.....
.....
Additional information:		
.....		
.....		
.....		
Signed for and on behalf of:		
.....		
.....		
(Place and date of issue)		
.....		
(Name, function)	(Signature or equivalent authorized by the issuer)	

ภาพที่ 5 ตัวอย่างแบบฟอร์มในการประกาศรับรองตนเองว่าได้ดำเนินการตามข้อกำหนด

ที่มา : มอก.17050 เล่ม 1-2549



Declaration Statement

ISO14001:2004 Declaration Statement

Environmental Management System (EMS) at

Xmultiple Technologies, Inc.
1060 East Los Angeles Avenue
Simi Valley, CA 93065

Xmultiple Technologies, Inc. has implemented ISO14001:2004 and publicly asserts that it conforms to the standard

The Self-declaration was accomplished by the following process:

A. Determined the Organization's EMS Requirements. The EMS requirements were determined during a review of the company operations on Friday, January 11, 2013. Our processes do not include product realization which reduces our impact on the environment. We are aware of and in compliance with all federal, state and local environmental laws which apply to our business.

B. Conducted the EMS Audit. The EMS internal audit of our business was conducted by the Management Representative on Monday, March 4, 2013. The installed system has been assessed by an independent external assessor and was found to meet the requirements of ISO 14001:2004.

C. Conducted and Documented the EMS Audit. All information gathered during this audit was documented and placed in the ISO14001 binder. The results were then communicated to the President.

D. After the above steps were completed, we determined that we could utilize the Self-Declaration Status and communicated the results to all employees.

I furthermore confirm, that having reviewed the EMS and the findings of the assessment performed, I am satisfied that the EMS meet the requirements of the ISO14001:2004 standards.

Signed

Alan Pocrass

Alan Pocrass, CEO
 Xmultiple Technologies, Inc.

Date: April 18, 2013

ภาพที่ 6 ตัวอย่างใบประกาศรับรองตนเองว่าได้ดำเนินการสอดคล้องกับข้อกำหนดในมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001
 ที่มา : ค้นใน Google ค้นวันที่ 25 มกราคม 2562

แนวทางข้างต้น เป็นแนวทางทั่วไปที่สามารถจะใช้ได้กับระบบการจัดการใด ๆ ก็ได้ ดังนั้นหากจะมีการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนขึ้นมาสำหรับกิจการประเภทใดประเภทหนึ่งขึ้นมาที่ไม่ใช่ระบบการจัดการ ISO 39001 ก็สามารถประยุกต์ตามแนวทางที่เสนอมานี้ได้

3.2 การส่งเสริมการรับรองตนเองในระบบ ISO 39001 เนื่องจากการประกาศรับรองตนเอง ต้องดำเนินการตรวจประเมิน หากผลการตรวจผ่านความเห็นชอบของผู้ตรวจประเมิน และหน่วยงานได้ดำเนินการทบทวนการจัดการด้วยแล้ว จึงจะทำการประกาศรับรองตนเองได้ ซึ่งการตรวจประเมินนี้ อาจดำเนินการโดยคนของหน่วยงานนั้น ๆ (ไม่มีค่าใช้จ่าย) หรือโดยลูกค้า หรือผู้ว่าจ้างให้ผลิตสินค้า (อาจมีค่าใช้จ่ายหรือไม่มีก็ได้) หรือโดยบริษัท CB ต่าง ๆ (ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง) ในการศึกษาจึงขอเสนอให้มีการส่งเสริมการรับรองตนเอง โดยการจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ไว้สำหรับให้หน่วยงานที่จะประกาศรับรองตนเองได้นำไปใช้ประโยชน์

สิ่งอำนวยความสะดวกที่ต้องจัดทำขึ้นมาได้แก่

ก. ระยะแรก ๆ

- 1) ประสานงานกับหน่วยงานกำหนดมาตรฐานระบบการจัดการ เพื่อกำหนดกระบวนการการประกาศรับรองตนเอง
- 2) จัดงบประมาณสนับสนุน
 - 2.1) จัดทำคู่มือการประกาศรับรองตนเอง ไว้ให้นำไปใช้งาน
 - 2.2) อบรมเทคนิคการตรวจประเมินเพื่อการประกาศรับรองตนเอง
 - 2.3) สร้างความเข้าใจและยอมรับในเรื่องการประกาศรับรองตนเองให้กับสถานประกอบกิจการใหญ่ขนาด ๆ ที่มีการว่าจ้างบริษัทผู้รับเหมามาก ๆ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและสาธารณชน
 - 2.4) จับมือกลุ่มเครือข่ายตั้งเป็นกลุ่มที่จะให้การยอมรับรับรองผลการประกาศรับรองตนเอง

ข. ระยะยาว

- 1) สร้างการยอมรับในเรื่องการประกาศรับรองตนเองในหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน
- 2) ส่งเสริม สนับสนุนให้ขยายจำนวนสถานประกอบกิจการที่พัฒนา และรักษาไว้ซึ่งการดำเนินการตามระบบ ISO 39001

4. องค์กรหลักภาคเอกชน ได้แก่สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย และสภาหอการค้าไทย ตลอดจนองค์กรนายจ้าง องค์กรลูกจ้างตามกฎหมายกระทรวงแรงงาน ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนให้สถานประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องพัฒนาและรักษาไว้ซึ่งระบบการจัดการ ISO 39001

การที่ภาคเอกชนด้วยกันที่เป็นภาคีเครือข่าย หรือที่ทำธุรกิจกัน ได้ปรึกษาหารือและส่งเสริมสนับสนุนให้สถานประกอบกิจการที่อยู่ในสมาคมเดียวกัน หรือที่มีการทำธุรกิจด้วยกัน ได้พัฒนาและรักษาไว้ซึ่งการดำเนินการตามข้อกำหนดของ ISO 39001 นั้น ในเชิงจิตวิทยาน่าจะมีน้ำหนักให้สถานประกอบกิจการดำเนินตาม ๆ กัน และสามารถปรึกษาหารือกันได้อีกด้วย

คู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนน
สำหรับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ ในสถานประกอบกิจการ

คู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนน สำหรับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ ในสถานประกอบกิจการ

บทนำ

สืบเนื่องจากประเทศไทยมีสถิติการประสบอันตรายทางถนนสูงมาก และส่งผลกระทบต่อประเทศเป็นอย่างยิ่ง จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขและป้องกันปัญหานี้ ซึ่งที่ผ่านมาได้มีความพยายามของหลายหน่วยงานที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าว อย่างไรก็ตามสถิติการประสบอันตรายก็ยังคงสูงอยู่

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ได้จัดทำแผนงานและโครงการที่หลากหลายเกี่ยวกับถนนปลอดภัย และในระยะหลังนี้ได้มีแนวคิดที่จะผลักดันให้สถานประกอบกิจการได้พัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันการประสบอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากยานพาหนะเป็นสาเหตุการเสียชีวิตจากการทำงานของลูกจ้างสูงถึงประมาณเกือบร้อยละ 50 ของจำนวนลูกจ้างทั้งหมดที่เสียชีวิตจากการทำงานในแต่ละปี

คู่มือการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่จัดทำขึ้นนี้ มีพื้นฐานสำคัญมาจากข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO 39001 Road Traffic Safety ซึ่งเป็นมาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยตรง สามารถใช้ได้กับสถานประกอบกิจการทุกประเภทกิจการและทุกขนาด

ถึงแม้ว่าคู่มือนี้จะจัดทำขึ้นสำหรับให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ เป็นผู้ใช้งาน เนื่องจากเป็นผู้รับผิดชอบและประสานงานในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานภายในสถานประกอบกิจการก็ตาม แต่ด้วยข้อเท็จจริงว่างานความปลอดภัยในการทำงานเป็นงานที่ทุกคนในสถานประกอบกิจการต้องร่วมกันรับผิดชอบ ดังนั้นคู่มือนี้จึงเขียนในลักษณะที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน และระดับบริหาร ก็สามารถทำความเข้าใจได้ไม่ยาก

วัตถุประสงค์

เพื่อให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพ สามารถใช้คู่มือนี้ในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนของสถานประกอบกิจการได้

ขั้นตอนการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ก. ขั้นตอนอย่างละเอียดสำหรับการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ขั้นตอนการพัฒนากระบวนการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างละเอียดต่อไปนี้ สามารถปรับปรุงให้เหมาะสมกับบริบทขององค์กรแต่ละแห่งได้ ในที่นี้กำหนดขั้นตอนต่าง ๆ ขึ้นมา โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือสถานประกอบกิจการที่ไม่เคยพัฒนาระบบการจัดการใด ๆ มาก่อน แต่หากองค์กรที่เคยพัฒนาระบบการจัดการมาก่อนแล้ว อาจปรับปรุงขั้นตอนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ของตนเองได้

นอกจากนี้ หากสถานประกอบกิจการใดที่ต้องการจะได้รับการตรวจรับรองจาก CB ก็ให้ตัดขั้นตอนที่ 16 ออกได้

ขั้นตอนโดยละเอียดมีดังนี้

- ขั้นตอนที่ 1 การตั้งและอบรมทีมงานพัฒนาระบบการจัดการ
- ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดขอบข่ายของการดำเนินงานระบบการจัดการ
- ขั้นตอนที่ 3 การประเมินสถานะที่เป็นอยู่กับระบบการจัดการ
- ขั้นตอนที่ 4 การจัดทำเอกสารที่ต้องใช้ในระบบการจัดการ
- ขั้นตอนที่ 5 การกำหนดและประกาศนโยบายและวัตถุประสงค์
- ขั้นตอนที่ 6 การจัดทำแผนงาน/โครงการ
- ขั้นตอนที่ 7 การมอบหมายหน้าที่ การมีความรับผิดชอบ และการให้อำนาจ
- ขั้นตอนที่ 8 การฝึกอบรม
- ขั้นตอนที่ 9 การสื่อสาร
- ขั้นตอนที่ 10 การนำไปใช้และการปฏิบัติ
- ขั้นตอนที่ 11 การสอบสวนอุบัติการณ์ (ถ้ามี)
- ขั้นตอนที่ 12 การตรวจประเมินภายใน
- ขั้นตอนที่ 13 การประเมินผล
- ขั้นตอนที่ 14 การทบทวนการจัดการและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- ขั้นตอนที่ 15 การดำเนินการปรับปรุง
- ขั้นตอนที่ 16 การประกาศรับรองตนเอง

รายละเอียดการดำเนินงานตามแต่ละขั้นตอน สามารถศึกษาได้จากเอกสารรายงานฉบับสมบูรณ์ ชื่อโครงการ “ปฏิบัติงานวิชาการ โครงการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ที่บูรณาการเข้ากับระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย สำหรับสถานประกอบกิจการ” ซึ่งจะมีรายละเอียดพร้อมตัวอย่างให้ครบ

ข. ขั้นตอนทั่วไปสำหรับการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

- ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดขอบเขต (Scope) ของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาบริบทองค์กรเพื่อชี้บ่งปัญหา
- ขั้นตอนที่ 3 การศึกษา Risk Exposure Factors
- ขั้นตอนที่ 4 การชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification)
- ขั้นตอนที่ 5 การประมาณระดับความเสี่ยง (Risk Estimation)
- ขั้นตอนที่ 6 การกำหนด Final Safety Outcome Factors และ Intermediate Safety

Outcome Factors

- ขั้นตอนที่ 7 การปฏิบัติตามแผนงาน โครงการ และมาตรการที่กำหนด
- ขั้นตอนที่ 8 การตรวจประเมินภายใน
- ขั้นตอนที่ 9 การทบทวนการจัดการและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

คำแนะนำในรายละเอียดวิธีการทำในแต่ละขั้นตอนมีดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดขอบเขต (Scope) ของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

จุดเริ่มต้นของการทำระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ก็คือการตัดสินใจว่าจะเลือกเส้นทางการเดินทางของสถานประกอบการเส้นทางใด เพื่อจะได้นำมากำหนดเป็นขอบเขตของระบบการจัดการที่จะพัฒนาขึ้นมา ข้อเสนอแนะสำหรับการกำหนดเส้นทางเดินทางคือ เลือกเส้นทางที่เป็นเส้นทางของงานต่อไปนี้

- 1) งานที่สำคัญของสถานประกอบการ
- 2) งานที่มีอุบัติเหตุทางถนนรุนแรง หรือเกิดอุบัติเหตุบ่อย
- 3) งานที่ถูกคำร้องเรียนมาก
- 4) งานที่มีผลกระทบต่อชุมชนในเรื่องการจราจร

และไม่ควรเลือกเส้นทางที่ยากหรือง่ายต่อการทำระบบ เพราะหากยากไป ก็อาจเกิดความท้อในกลุ่มผู้รับผิดชอบ แต่หากง่ายเกินไปก็จะไม่สร้างแรงผลักดันในการทำงาน สำหรับสถานประกอบการที่มีความพร้อมในการทำระบบ จะด้วยความเชี่ยวชาญในการทำระบบการจัดการ มีกำลังคนพร้อม และมีเวลา ก็อาจเลือกกำหนดขอบเขตเป็นมากกว่าหนึ่งเส้นทางก็ได้

ขั้นตอนที่ 2 การศึกษาบริบทองค์กรเพื่อชี้บ่งปัญหา

เมื่อกำหนดเส้นทางการเดินทางที่กำหนดเป็นขอบเขตของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้แล้ว ขั้นตอนต่อไปจึงต้องศึกษาบริบทองค์กรที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินทางนั้น

การศึกษาบริบทองค์กร เป็นการศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ

1. ในส่วนขององค์กร ศึกษาว่าในเส้นทางที่เดินทาง งานที่ต้องใช้เส้นทางดังกล่าว
 - 1) เกี่ยวข้องกับใครบ้างในองค์กรเรา
 - 2) ขั้นตอนการทำงานของงานเดินทาง (ที่เลือกมาทำระบบ)
 - 3) วิเคราะห์ประเด็น “คนขับรถ รถ และถนน” เพื่อให้เข้าใจชัดเจนว่า
2. ในส่วนของความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย (Interested

Parties)

- 1) กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญในเส้นทางเดินทางเป็นใครบ้าง โดยเฉพาะที่เป็นกลุ่มสำคัญมีพลัง
- 2) สอบถาม ค้นหาความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย
- 3) มีกฎหมายหรือข้อกำหนดอื่น ๆ อะไรอีกที่องค์กรส่วนผู้เกี่ยวข้อง ได้กำหนดอะไรไว้ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนบ้าง

ตัวอย่างการวิเคราะห์บริบทองค์กร และตัวอย่างบทสรุปที่ได้ (ยกมาเป็นตัวอย่างเท่านั้น)

(ตัวอย่างการวิเคราะห์บริบทองค์กร)

- เป็นธุรกิจอะไร รับส่งผู้โดยสาร (ระดับบริหาร ปฏิบัติการ นักเรียนอนุบาล/ประถม/มัธยม ฯลฯ) สินค้าทั่วไป วัตถุประสงค์ราย
- ว่าจ้างผู้รับเหมา ผู้รับเหมาช่วง หรือดำเนินการด้วยรถบริษัทเอง
- เส้นทางที่ใช้ สภาพถนน จุด/บริเวณอันตราย ความแออัดทางการจราจร ความเร็ว
- ความถี่ ระยะทาง/เที่ยว จุดพักผ่อน
- ยานพาหนะที่ใช้
- คุณสมบัติของผู้ขับ / ผู้ช่วย
- วิธีการดำเนินงานที่เป็นอยู่
- เงื่อนไขลูกค้าที่เกี่ยวกับการเดินทาง / ส่งสินค้า วัตถุประสงค์ราย ฯลฯ
- Interested parties
- เรื่องร้องเรียนจากลูกค้า ชุมชน ฯลฯ

(เป็นตัวอย่างการสรุปผลจากการศึกษาบริบทองค์กร)

- มีบริษัทผู้รับเหมาให้เลือกน้อย
- จุดพักรถมี 3 จุดเท่านั้น
- รถที่ใช้เสียบ่อย
- ในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุทางถนนถึงขั้นเสียชีวิต ราย/ บาดเจ็บสาหัสคือ..... จำนวน
- พนักงานขับรถไม่มีประสบการณ์การทำงาน 3 ปี ตามที่กำหนด
- ตรวจพบว่าพนักงานมีการดื่มสุราก่อนทำงาน
- ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 3 การศึกษาปัจจัยเสี่ยง (Risk Exposure Factors)

ในขั้นตอนนี้ เป็นการศึกษาว่าในเสาหลักเรื่อง “คน รถ ถนน” จะมีปัจจัยเสี่ยงอะไรบ้าง การชี้บ่งได้ครอบคลุม จะทำให้องค์กรสามารถทำการแก้ไขได้ก่อนที่จะเกิดเหตุ รวมทั้งทำให้สามารถกำหนดแผนงานโครงการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ได้

ตัวอย่างปัจจัยเสี่ยง

เสาหลัก	ปัจจัยเสี่ยง
คน	
@ พนักงานขับรถ	<p>ความสามารถในการขับรถ</p> <p>สุขภาพกาย (เจ็บป่วยหรือมีโรคประจำตัวอะไรบ้าง)</p> <p>สุขภาพใจ (เครียด กังวล)</p> <p>การรับประทานยาที่ทำให้ง่วง</p> <p>การใช้สารเสพติด</p> <p>ความล้า ความอ่อนเพลีย</p> <p>ขับรถขณะง่วงนอน</p> <p>หลับใน</p> <p>ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย</p> <p>ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งานแต่ละครั้ง</p> <p>ระยะพักระหว่างการขับร่น้อยเกินไป</p> <p>ไม่ได้รับการฝึกอบรม โดยเฉพาะหากขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป)</p> <p>จำนวนชั่วโมงการทำงาน</p> <p>จำนวนชั่วโมงที่ขับ/วัน (/เดือน และกึ่งปี)</p> <p>จำนวนระยะทางที่ขับ /วัน (/เดือน และกึ่งปี)</p> <p>ฯลฯ</p>
@ ฝ่ายควบคุมการเดินรถ	<p>ปริมาณงานที่มอบหมาย</p> <p>ความเร่งด่วนของงาน</p> <p>จัดตารางเดินรถไม่สัมพันธ์กับการพักของพนักงานขับรถ</p> <p>ไม่มีการกำหนดความเร็วรถ</p> <p>ไม่มีระบบการสื่อสารอื่นนอกจากโทรศัพท์มือถือ</p> <p>ไม่กำหนดจุดจอดรถที่ชัดเจนให้พนักงานขับรถทราบ</p> <p>ไม่มีคู่มือการเดินรถ</p> <p>ฯลฯ</p>
รถ	<p>ประเภทของรถ</p> <p>สภาพรถ</p> <p>สภาพอุปกรณ์</p> <p>การตรวจสอบสภาพ</p> <p>การบำรุงรักษา</p> <p>ประตูทางออกฉุกเฉินไม่ทำงาน</p> <p>เบรกเสีย</p> <p>ไม่เหมาะสมที่จะใช้ในการขนส่งครั้งนี้</p>

เสาหลัก	ปัจจัยเสี่ยง
	ไม่ได้รับการตรวจสอบสภาพรถตามระยะที่กำหนด สภาพยางรถยนต์ไม่ดี ดอกยางเกือบหมดแล้ว ฯลฯ
ถนน	สภาพถนน เช่นถนนลื่น พื้นผิวขรุขระ มีหลุม สภาพอุบัติเหตุ จุดจอตลอด จำนวนที่กลับรถ จำนวนสี่แยก สามแยก จำนวนและลักษณะทางโค้ง มีที่หักศอกมาก ปริมาณรถ ความเร็วรถ ไม่มีป้ายบอกอันตราย / เห็นไม่ชัดเจน เป็นเนินสูง/ต่ำ มีสะพานข้ามผ่านถนน น้ำท่วม ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 4 การชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification)

“อันตราย” หรือ Hazard หมายถึง สิ่ง สภาพการณ์ หรือการกระทำที่มีศักยภาพจะทำให้คนบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยได้ หรือทรัพย์สินเสียหาย และหรือสิ่งแวดล้อมเสียหาย

ตัวอย่างของอันตราย เช่น

- 1) คนขับรถมีความล่า แต่ยังคงขับรถ
- 2) คนขับรถไปส่งสินค้าโดยไม่มีการพักระหว่างทางตลอด 8 ชั่วโมง
- 3) ขับรถเร็วมาก
- 4) ผ้าเบรครถอยู่ในสภาพที่ต้องเปลี่ยนแล้ว แต่ยังใช้งานต่อไป
- 5) รถไม่มีกระจกหลังและกระจกมองข้าง
- 6) บรรทุกสิ่งของหนักเกินกว่าที่กำหนด
- 7) ถนนมีจุดกลับรถมาก
- 8) พื้นที่เหมาะสำหรับให้กลับรถมีน้อย
- 9) ตลอดเส้นทางมีทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
- 10) มีตลาดนัดที่รถลูกค้าจอดริมถนนมาก

ดังนั้น ในเส้นทางการเดินรถที่จะจัดทำระบบนี้ ต้องทำการสำรวจเพื่อค้นหาและขจัดอันตราย จากนั้นนำมาจัดทำเป็นบัญชีรายการอันตราย (Hazards List) เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการประเมินความเสี่ยง แก๊ซ ควบคุม และสื่อสารกับผู้เกี่ยวข้อง

ภาคผนวกที่ 1 เป็นตัวอย่างรายการอันตราย (Hazards) ที่สามารถนำมาเป็นตัวอย่างเพื่อได้ความคิดในการขจัดอันตรายด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการทำงาน (Occupational Road Safety)

ขั้นตอนที่ 5 การประมาณระดับความเสี่ยง (Risk Estimation)

เมื่อสามารถขจัดอันตรายได้แล้ว แน่ใจว่าอันตรายเหล่านั้นอาจเป็นอันตรายที่ยอมรับได้ เพราะโอกาสเกิดอาจมีไม่มากและหรือความรุนแรงหากเกิดขึ้นอาจไม่มาก องค์กรจึงอาจคิดได้ว่ามาตรการการทำงานที่มีอยู่สามารถรองรับผลที่จะเกิดขึ้นได้ ดังนั้นขั้นตอนหลังจากการขจัดอันตรายจึงต้องทำการประเมินระดับความเสี่ยงว่าเป็นความเสี่ยงที่ยอมรับได้หรือไม่

การประมาณระดับความเสี่ยงที่สามารถใช้ได้กับอันตรายจากความไม่ปลอดภัยทางถนนสามารถนำรูปแบบที่เสนอแนะไว้ใน มอก.18004 ดังนี้

โอกาสที่จะเกิด	ระดับความรุนแรงของอันตราย		
	อันตรายเล็กน้อย	อันตรายปานกลาง	อันตรายร้ายแรง
ไม่น่าจะเกิด	ความเสี่ยงเล็กน้อย	ความเสี่ยงที่ยอมรับได้	ความเสี่ยงปานกลาง
เกิดขึ้นได้น้อย	ความเสี่ยงที่ยอมรับได้	ความเสี่ยงปานกลาง	ความเสี่ยงสูง
เกิดขึ้นได้มาก	ความเสี่ยงปานกลาง	ความเสี่ยงสูง	ความเสี่ยงที่ยอมรับไม่ได้

และสามารถประมาณระดับความเสี่ยงได้ตามข้อเสนอแนะของมาตรฐานมอก.18004 ดังนี้

ระดับความเสี่ยง	แนวทางการปฏิบัติและเงื่อนไขเวลา
เล็กน้อย	ไม่ต้องดำเนินการใด ๆ เพิ่มเติม
ที่ยอมรับได้	ไม่ต้องมีการควบคุมเพิ่มเติม การพิจารณามาตรการควบคุมเพิ่มเติมอาจทำได้เมื่อเห็นว่าสามารถลดความสูญเสียให้กับองค์กรได้ การติดตามตรวจสอบยังคงต้องทำเพื่อให้แน่ใจว่า การควบคุมยังคงมีอยู่และใช้ได้ผล
ปานกลาง	จะต้องใช้ความพยายามที่จะลดความเสี่ยงลง แต่ค่าใช้จ่ายของการป้องกันควรจะมีการจำกัดและมีการพิจารณาอย่างรอบคอบ การดำเนินการจัดหามาตรการเพื่อลดความเสี่ยงลงจะต้องอยู่ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ เมื่อความเสี่ยงระดับปานกลางมีความสัมพันธ์กับอันตรายร้ายแรงควรทำการประเมินเพิ่มเติมด้วยเทคนิคการประเมินความเสี่ยงที่เหมาะสม เพื่อหาค่าของโอกาสที่จะเกิดอันตรายหรือความเป็นไปได้ที่จะเกิดอันตรายให้แน่นอนหรือแม่นยำขึ้นเพื่อเป็นหลักในการตัดสินใจจำเป็นในการปรับปรุงแก้ไขมาตรการควบคุมต่อไป
สูง	ต้องลดความเสี่ยงลงก่อนจึงเริ่มทำงานได้ ต้องจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสมและเพียงพอเพื่อลดความเสี่ยงนั้น ถ้าความเสี่ยงเกิดขึ้นในกระบวนการผลิตหรือระหว่างปฏิบัติงานจะต้องมีการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

ระดับความเสี่ยง	แนวทางการปฏิบัติและเงื่อนไขเวลา
ที่ยอมรับไม่ได้	งานจะเริ่มหรือทำต่อไปไม่ได้จนกว่าจะลดความเสี่ยงลง ถ้าไม่สามารถลดความเสี่ยงลงได้ ถึงแม้จะใช้ทรัพยากรอย่างไม่จำกัดหรืออย่างเต็มที่แล้วก็ตามต้องห้ามทำงานต่อไปอย่างเด็ดขาด

หมายเหตุ แนวทางการปฏิบัติตามแผนการควบคุมความเสี่ยงทุกระดับข้างต้นอย่างน้อยต้องมีการดำเนินการตามข้อกำหนดของกฎหมาย

ขั้นตอนที่ 6 การกำหนด Final Safety Outcome Factors และ Intermediate Safety Outcome Factors

ขั้นตอนนี้เป็นการกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการดำเนินการ (Final Safety Outcome Factors) และตามด้วยการกำหนดมาตรการที่จะบรรลุสิ่งที่ต้องการ (Intermediate Safety Outcome Factors)

การกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมาย ต้องให้สอดคล้องและสัมพันธ์กับสถานการณ์การประสบอันตรายที่เป็นอยู่ขององค์กร และมีลักษณะเชิงรุกที่จะป้องกันปัญหา

สำหรับการกำหนดมาตรการป้องกัน ต้องพยายามเลือกหรือกำหนดมาตรการเชิงรุกที่จะป้องกันปัญหามากกว่าที่จะไปคอยแก้ไขปัญหา

ขอให้ศึกษาตัวอย่างของการกำหนดวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

ตัวอย่างการเขียนวัตถุประสงค์ในระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

- @ ลดจำนวนลูกจ้างที่เสียชีวิตทางถนน จาก เหลือเป็น
- @ ไม่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากการทำงาน
- @. ลดจำนวนลูกจ้างที่บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนจากการทำงาน จาก เหลือเป็น
- @ ลดความสูญเสียจาก ล้านบาท มาเป็นเหลือ บาท

ขอให้ศึกษาตัวอย่างของการกำหนดมาตรการในการดำเนินงานระบบการจัดการ ดังต่อไปนี้

ตัวอย่างการกำหนดมาตรการในระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ก. คน

- @ การคัดเลือกพนักงานขับรถ (ความสามารถ ทักษะ ทัศนคติ อายุ ประวัติการขับขี่ ฯลฯ)
- @ การพัฒนาพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง
- @ การให้ความรู้ความเข้าใจ (เช่น การจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การสื่อสารระหว่างการขับขี่ การใช้สารเสพติด และการดื่มแอลกอฮอล์ ฯลฯ)

ข. ยานพาหนะ

- @ การเลือกยานพาหนะ (เช่น ด้านความปลอดภัย อาทิ Air bag, Cargo nets, ความเหมาะสมกับลักษณะงาน ฯลฯ)
- @ การบำรุงรักษาและการบริการต่างๆ
- @ การตรวจตราสภาพก่อนใช้งาน

ค. เส้นทางเดินรถ

- @ การเลือกเส้นทางที่ปลอดภัย
- @ การควบคุมจำนวนชั่วโมงการขับขี่ การพักระหว่างทาง
- @ การพิจารณาเรื่องสภาพอุตุนิยมิวิทยา หลีกเลียงช่วงหมอกกลง ช่วงฝนตก ฯลฯ

ขั้นตอนที่ 7 การปฏิบัติตามแผนงาน โครงการ และมาตรการที่กำหนด

เป็นการดำเนินการตามแผนงาน โครงการ และมาตรการที่กำหนด โดยจัดทำเป็นแผนปฏิบัติงานที่ชัดเจน มีการมอบหมายงานให้รับผิดชอบตามแต่ละจะเหมาะสม

นอกจากนี้ก็ต้องจัดทำกิจกรรมอื่น ๆ ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนด ISO 39001 ได้แก่

1. การมอบหมายหน้าที่ การมีความรับผิดชอบ และการให้อำนาจ
2. การจัดทำเอกสาร (ตามข้อกำหนดเป็นอย่างน้อย)
3. การฝึกอบรม
4. การสื่อสาร
5. การสอบสวนอุบัติการณ์ (ถ้ามี)

ขั้นตอนที่ 8 การตรวจประเมินภายใน

ภายหลังที่ได้ดำเนินการตามระบบครบถ้วนแล้ว ซึ่งโดยทั่วไปประมาณ 1 ปี ทางองค์กรต้องจัดให้มีการตรวจประเมินภายในเพื่อจะได้ทราบว่าองค์กรเราได้ปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานที่ได้วางแผนจะดำเนินการหรือไม่ และมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO 39001 ครบถ้วนหรือไม่ ซึ่งการ

ดำเนินการตรวจประเมินภายในนี้ต้องดำเนินการโดยผู้ตรวจประเมินที่ผ่านการอบรมหลักสูตรผู้ตรวจประเมินภายใน ISO 39001

ผลจากการตรวจประเมินต้องนำเสนอผู้บริหารในการประชุมทบทวนการจัดการ เพื่อที่จะได้หาทางปรับปรุงอย่างต่อเนื่องต่อไป

ขั้นตอนที่ 9 การทบทวนการจัดการและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

ด้วยแนวทางการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน ต้องมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นขั้นตอนสุดท้ายนี้จึงต้องมีการประเมินผล และนำผลการประเมินผล ไปร่วมกับผลการตรวจประเมินภายใน นำเสนอในที่ประชุมการทบทวนการจัดการ เพื่อพิจารณาการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องต่อไป

ภาคผนวก

ภาคผนวกที่ 1

ตัวอย่างรายการอันตราย (Hazards) ที่อาจใช้ในการระบุอันตราย (Hazards Identification)
ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการทำงาน

ตัวอย่างรายการอันตราย (Hazards) ที่อาจใช้ในการชี้บ่งอันตราย (Hazards Identification) ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวกับการทำงาน

แบบตรวจความปลอดภัยในการขนส่ง

ที่มา : HES, Workplace Transport Safety

สถานที่ทำงาน (Workplace)

1. ความเหมาะสมของแผนผังเส้นทางเดินรถ
 - 1.1 เส้นทางรถและทางเดินเท้าแยกออกจากกันปลอดภัยหรือไม่
 - 1.2 มีทางเดินเท้าข้ามผ่านเส้นทางเดินรถที่ปลอดภัยหรือไม่
 - 1.3 มีที่จอดรถที่ปลอดภัยทั้งในส่วนพนักงานและบุคคลภายนอกหรือไม่
 - 1.4 มีเส้นทางเดินรถที่หักศอกหรือที่เลี้ยวที่มุมอับหรือไม่
 - 1.5 มีระบบการเดินรถทางเดียวหรือไม่ (ถ้าจำเป็น)
2. ความเหมาะสมของเส้นทางเดินรถเมื่อพิจารณาในแง่ประเภทและปริมาณของยานพาหนะ
 - 2.1 ถนนมีความกว้างเพียงพอหรือไม่
 - 2.2 ถนนมีความแข็งแรงและผิวถนนดีหรือไม่
 - 2.3 ไม่มีสิ่งกีดขวางหรืออันตรายอื่น ๆ บนถนนหรือไม่
 - 2.4 มีการบำรุงรักษาถนนอย่างดีหรือไม่
3. การจัดเตรียมด้านความปลอดภัย (ตามเหมาะสม)
 - 3.1 มีสัญลักษณ์ตามที่จำเป็น เช่น มีป้ายบอกทิศทางตรงทางแยกหรือไม่
 - 3.2 มีการใช้สัญลักษณ์ตามที่กฎหมาย/มาตรฐานกำหนดหรือไม่
 - 3.3 มีการใช้สิ่งที่จะช่วยเสริมด้านความปลอดภัย (ตามความจำเป็น) เช่น ติดกระจกตรงทางเลี้ยวที่มุมอับ ติดลูกระนาดเพื่อลดความเร็วรถ ก่อสร้างผนังแยกยานพาหนะออกจากทางคนเดินหรือไม่
 - 3.4 มีการกำหนดให้คนขับรถจากภายนอกต้องแจ้งการมาที่ทางเข้าโรงงานพร้อมรับคำแนะนำการใช้รถใช้ถนนหรือไม่

ยานพาหนะ

4. ความปลอดภัยของตัวรถและความเหมาะสมสำหรับใช้งาน
 - 4.1 รถที่ใช้มีความเหมาะสมกับงานหรือไม่
 - 4.2 มีบริการที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ และมีเบรกจอดรถหรือไม่
 - 4.3 มีกระจกภายนอกสำหรับการมองที่กว้างขึ้นเมื่อกำลังขับรถหรือไม่
 - 4.4 มีเครื่องช่วยเรื่องความปลอดภัย เช่น แตร แสงไฟรถ ฯลฯ หรือไม่
 - 4.5 มีเก้าอี้และ restraints (ถ้าจำเป็น) ที่ปลอดภัยและสบายสำหรับผู้ใช้หรือไม่
 - 4.6 มีการป้องกันส่วนที่เป็นอันตราย เช่น power take-offs, chain drives ท่อไอเสีย ฯลฯ หรือไม่

- 4.7 มีการคุ้มครองคนขับในเรื่องอากาศที่เลวร้ายหรือต่อสภาพการทำงานที่ไม่ดี เช่น ร้อนมาก ฝุ่นมาก เสียงดัง สั่นสะเทือนหรือไม่
- 4.8 มีทางเข้าทางออกจากตำแหน่งคนขับที่ปลอดภัย รวมถึงการไปตำแหน่งอื่น ๆ ด้วยหรือไม่
- 4.9 มีความจำเป็นเรื่องคุ้มครองคนขับกรณีรถคว่ำหรือไม่ ถ้ามี ได้ติดตั้งหรือไม่และแข็งแรงเพียงพอไหม
- 4.10 มีความจำเป็นเรื่องคุ้มครองคนขับจากวัตถุกระเด็นหรือตกใส่หรือไม่ ถ้ามี ได้ติดตั้งหรือไม่และแข็งแรงเพียงพอไหม
5. การบำรุงรักษาที่เหมาะสม
 - 5.1 คนขับได้ตรวจสอบด้านความปลอดภัยพื้นฐานก่อนการใช้รถหรือไม่
 - 5.2 มีกำหนดแผนการบำรุงรักษาเชิงป้องกันตามระยะกิโลเมตรที่ใช้งานรถแต่ละคันหรือไม่
 - 5.3 เมื่อมีการขนย้ายคนหรือวัสดุ มีการทำ “thorough examination” หรือไม่

คนขับรถ และคนอื่น ๆ

6. ขั้นตอนการดำเนินงานคัดเลือกและฝึกอบรมคนขับรถและคนอื่น ๆ
 - 6.1 มีการตรวจสอบประสบการณ์ขับรถในอดีต และทดสอบความสามารถของคนขับหรือไม่
 - 6.2 มีการจัดฝึกอบรมถึงวิธีการทำงาน จัดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอันตรายที่มีความเร็วที่จำกัดไว้ พื้นที่จอดและนำของขึ้นลง ฯลฯ หรือไม่
 - 6.3 มีแผนการอบรมเพื่อฟื้นฟูความรู้คนขับและคนอื่น ๆ หรือไม่
7. การตรวจสอบการปฏิบัติงานจริงของคนขับรถและคนอื่น ๆ
 - 7.1 คนขับขับรถด้วยความระมัดระวังหรือไม่ เช่น ใช้เส้นทางรถที่กำหนด ขับในความเร็วที่กำหนดและปฏิบัติตามกฎอื่น ๆ
 - 7.2 คนขับจอดรถที่จุดจอดอย่างปลอดภัย
 - 7.3 คนขับและคนอื่น ๆ ปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยหรือไม่ พิจารณาจากเอาของขึ้นลงปลอดภัย ผูก มัด ยึดของมั่นคง และทำการบำรุงรักษาตามกำหนด
 - 7.4 มีความมั่นใจไหมว่าคนขับรถและคนอื่น ๆ ไม่เร่งรีบปฏิบัติงานให้เสร็จเร็ว ๆ
 - 7.5 มีความมั่นใจไหมว่าไม่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความเหน็ดเหนื่อยที่ทำงานหลายชั่วโมง
 - 7.6 ผู้จัดการและหัวหน้างานมีความตรวจตราเรื่องพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยสม่ำเสมอหรือไม่
 - 7.7 ผู้จัดการและหัวหน้างานมีการทำเป็นตัวอย่างที่ดีหรือไม่ในเรื่องความปลอดภัย เช่น ใส่เสื้อสะท้อนแสง (ถ้าจำเป็น)

8. การปรึกษากับลูกจ้างเรื่องความเหมาะสมของการควบคุมและการนิเทศ
 - 8.1 หัวหน้างานคนขับรถ และพนักงานอื่นรวมทั้งคนของผู้รับเหมาและผู้เยี่ยมชม ตระหนักถึงกฎความปลอดภัยของการใช้รถ และตระหนักถึงหน้าที่ ที่จะรักษาไว้ ซึ่งการมีสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและทำงานอย่างปลอดภัยหรือไม่
 - 8.2 ทุกคนได้รับการนิเทศและถูกกำหนดให้รับผิดชอบต่อหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งมีระบบการลงโทษที่ชัดเจนเมื่อไม่ปฏิบัติตามกฎหรือมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่
 - 8.3 มีขั้นตอนการประเมินพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย และการสอบสวนหาสาเหตุที่มีพฤติกรรมเช่นนั้น และการแก้ไขหรือไม่
 - 8.4 มีการกำหนดผู้รับผิดชอบโดยตรงในการตรวจตรา สอบสวนและแก้ไขพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยนั้น

กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ

9. การจัดทำให้มีการถอยรถให้น้อยที่สุด หรือถ้ามีก็ต้องจัดทำมีความปลอดภัย
 - 9.1 มีการกำหนดให้เดินรถทางเดียวหรือไม่
 - 9.2 ได้มีการกั้นหรือแยกพนักงานที่ไม่เกี่ยวข้องออกไปจากพื้นที่ที่มีการถอยรถอยู่เป็นประจำหรือไม่
 - 9.3 มีการทำเครื่องหมายที่ถอยรถชัดเจนทั้งต่อคนขับรถและคนเดินทางเท้าหรือไม่
 - 9.4 กรณีจำเป็นต้องใช้คนให้สัญญาณการถอยรถ คนคนนี้ผ่านการอบรมมาอย่างเพียงพอที่จะทำหน้าที่ได้ถูกต้องและปลอดภัยหรือไม่
 - 9.5 มีการติดตั้งกระจกมองด้านข้างและมองด้านหลังอยู่ภายนอกที่เอื้อต่อการมองเห็นหรือไม่
 - 9.6 มีการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยในการมองเห็นเพิ่มเติม เช่น CCTV หรือไม่ เพื่อกำจัดหรือลดจุดบอดขณะถอยรถ
 - 9.7 มีการติดตั้งอุปกรณ์ให้สัญญาณเสียงขณะถอยรถหรือไม่
10. การจอดรถด้วยความระมัดระวังในที่ที่ปลอดภัย ไม่ว่าจะป็นรถของสปก. หรือรถส่วนตัว
 - 10.1 คนขับรถจอดรถในที่ที่กำหนดหรือไม่
 - 10.2 คนขับรถขึ้นเบรกมือและล็อครถเรียบร้อยก่อนไปจากที่จอดรถหรือไม่
11. การนำสิ่งของขึ้นหรือลงจากรถด้วยความระมัดระวัง
 - 11.1 การนำสิ่งของขึ้นลงจากรถทำในที่ที่กำหนดหรือไม่
 - 11.2 มีการประสานงานเป็นอย่างดีระหว่างผู้ส่งของและผู้รับของ เช่น มีการใช้อุปกรณ์ยกของที่ไปด้วยกันได้หรือไม่
 - 11.3 มีระบบหรือวิธีการนำสิ่งของขึ้นลงที่ปลอดภัย บนพื้นที่ราบ (ไม่มีระนาบ) และแข็งแรงหรือไม่
 - 11.4 มีการขึ้นเบรกและทำให้รถอยู่ในสถานะที่มั่นคง ไม่เคลื่อนตัวขณะนำสิ่งของขึ้นลงหรือไม่

- 11.5 มีการกระจายการนำสิ่งของขึ้นลงในลักษณะที่ไม่ทำให้เกิดความไม่สมดุลจนเป็นอันตรายได้หรือไม่
- 11.6 มีการตรวจสอบว่ามีการผูก มัด ยึดสิ่งของอย่างดี ไม่ทำให้หลุดขณะขนย้ายหรือไม่
- 11.7 มีการตรวจสอบว่าไม่บรรทุกสิ่งของหนักหรือมากกว่าที่รถจะบรรทุกได้

ภาคผนวกที่ 2

กิจกรรมที่ต้องทำในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

กิจกรรมที่ต้องทำในการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

1. สิ่งที่ต้องทำในข้อกำหนดที่ 1 นโยบายและความเป็นผู้นำ

1.1 นโยบาย

- มีนโยบายที่ใช้ภาษาง่าย ๆ ลงวันที่ ลงนามโดยนายจ้างหรือผู้รับผิดชอบสูงสุด
- เนื้อหานโยบายต้อง
 - 0 สอดคล้องกับลักษณะกิจกรรม ขนาด และความเสียงงค์กร
 - 0 สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดอื่น ๆ (ที่สปก. ทำข้อตกลงไว้ ถ้ามี)
 - 0 สะท้อนความมุ่งมั่นใน 2 เรื่อง ได้แก่ เรื่องการให้ความสำคัญคุ้มครองกับทุกคนใน สปก. และเรื่องปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
 - 0 (ให้ดูทิศทางยุทธศาสตร์ของ สปก. ด้วย – ดูข้อ 1.2)
- นโยบายนี้ผ่านการปรึกษาหารือกับลูกจ้างหรือ คปอ.
- ประกาศ (สื่อสาร) ให้ทุกคนในองค์กรทราบและเข้าใจ
- พร้อมให้กับคนในองค์กร และคนภายนอกที่ขอ
- อย่าลืมเอานโยบายเป็นกรอบกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมาย
- ทำแนวทางเปิดโอกาสให้ลูกจ้างมีส่วนร่วมในการเสนอ จัดทำ และปรับปรุงนโยบาย
- พอครบปี ให้ทำการทบทวนความเหมาะสมของนโยบาย (ทำตอน “ทบทวนการจัดการ”)

1.2 ความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่น

- สร้างความมั่นใจ เช่น มีการพูดคุยเรื่องนโยบายและวัตถุประสงค์ในที่ประชุมผู้บริหาร
- มีการพิจารณาความสอดคล้องกับทิศทางยุทธศาสตร์ของ สปก.
- ในกระบวนการทางธุรกิจของ สปก. มีการนำข้อกำหนดของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนไปบูรณาการด้วย
- มีการจัดทรัพยากรที่ใช้พัฒนา ดำเนินงาน รักษา และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- ผู้บริหารกำหนดผลการดำเนินงานที่ต้องการทั้งในระยะสั้น และระยะยาว (ระยะยาว-ต้องเน้นเรื่องการกำจัดความเสี่ยงชีวิต และการบาดเจ็บรุนแรง)
- ร่วมกับหน่วยงานอื่นที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ (ข้อเสนอแนะ-พิจารณาเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนต้องร่วมมือกับหน่วยงานใดบ้าง)
- สื่อสารให้คนในองค์กรได้ยินอยู่เสมอ โดยเฉพาะเรื่องการปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดต่าง ๆ
- กำกับ ส่งเสริม สนับสนุนงานด้านนี้

2. โครงสร้างการบริหารและการสนับสนุน

2.1 บทบาทขององค์กร

- มีการมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบ/อำนาจ ให้กับผู้เกี่ยวข้อง
- ให้ผู้รับผิดชอบทำรายงานผลการดำเนินงาน พร้อมข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงไปยัง นายจ้างหรือผู้รับผิดชอบสูงสุด
- ส่งเสริมความร่วมมือจากลูกจ้างและฝ่ายต่าง ๆ (ควรมีตัวอย่างแนวทางที่ได้ส่งเสริม ดังกล่าว)

2.2 หน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจหน้าที่

- มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรระดับผู้จัดการหน่วยงาน โดยยึด หน้าที่จป. ระดับบริหารที่กฎหมายกำหนด และบุคลากรระดับหัวหน้างาน โดยยึด หน้าที่จป. ระดับหัวหน้างานที่กฎหมายกำหนด *ทั้งนี้ให้เพิ่มหน้าที่ความรับผิดชอบ ด้านความปลอดภัยทางถนนตามเหมาะสมกับบุคลากรนั้น ๆ ด้วย*
- นอกจากนี้ก็ให้กำหนดว่าจะให้ใครบ้างทำหน้าที่ **ชี้บ่งอันตราย ประเมินผล ควบคุมอันตรายและความเสี่ยง** และสื่อสารให้รับทราบทั่วกัน
- ต้องมอบอำนาจให้ผู้รับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ด้วย

2.3 ความสามารถและการฝึกอบรม

- กำหนดเรื่องความสามารถที่จำเป็นของบุคลากรที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานด้าน ความปลอดภัยทางถนน
- ประเมินความต้องการในการฝึกอบรมของบุคลากรที่ได้รับมอบหมายหน้าที่
- สิ่งที่ต้องพิจารณาคือ *การศึกษา การฝึกอบรม และประสบการณ์*
- จัดเก็บเอกสารต่อไปนี่ : หลักฐานการฝึกอบรม และผลการประเมินผลการอบรม
- อย่าลืมหททททความรู้เป็นระยะๆ

2.4 ความตระหนัก

- สื่อสารเรื่องนโยบายทางด้านนี้
- ชี้ให้เห็นว่าถ้าร่วมมือทำงานตามระบบจะเกิดผลดีอย่างไร ถ้าไม่ปฏิบัติให้สอดคล้อง กับข้อกำหนดจะเกิดผลเสียอะไร
- สื่อสารข้อมูลข่าวสาร เช่น กิจกรรมที่ สปก. จัดขึ้น ความสำเร็จที่ได้รับ ผลการตรวจ ประเมินความก้าวหน้าของการดำเนินงานระบบ และ **บทเรียนที่ได้รับจากการ ประสบอันตรายร้ายแรง**

2.5 เอกสาร

- จัดให้เอกสารทั้งตามกฎหมายและตามข้อกำหนด
- จัดทำ “คู่มือระบบการจัดการ ความปลอดภัยทางถนน” (Road Safety Management Systems Manual)
- จัดทำ “ขั้นตอนการดำเนินงาน” (Procedure) อย่างน้อย 5 Procedure ดังนี้

- 0 ขั้นตอนการดำเนินงานการสื่อสาร
- 0 ขั้นตอนการดำเนินงานการเตรียมการและการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน
- 0 ขั้นตอนการดำเนินงานการประเมินผล
- 0 ขั้นตอนการดำเนินงานการตรวจประเมินภายใน
- 0 ขั้นตอนการดำเนินงานการสอบสวนอุบัติการณ์
- จัดทำเอกสารต่อไปนี้
 - 0 นโยบาย
 - 0 วัตถุประสงค์
 - 0 หน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจที่ได้รับ
 - 0 บัญชีรายชื่อกฎหมายที่ต้องปฏิบัติ
 - 0 ข้อตกลงด้านความปลอดภัยทางถนนที่ สปก. ทำกับองค์กรอื่น
 - 0 การชี้แจงอันตรายและการประเมินความเสี่ยง
 - 0 แผนปฏิบัติงาน (Action plan)
 - 0 หลักฐานการฝึกอบรม และผลการประเมินผลการฝึกอบรม (พร้อมให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบ)
 - 0 ผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการติดตามตรวจสอบ การวัดผล การวิเคราะห์ และการประเมินผล
 - 0 ผลการตรวจประเมินภายใน
 - 0 รายงานการประชุม “การทบทวนการจัดการ”
- จัดทำบันทึกต่อไปนี้
 - 0 ผลการสอบสวนอุบัติการณ์
- สำหรับ Work instruction นั้น ขึ้นกับ สปก. จะเห็นควร
 - 0 กฎหมายแต่ละฉบับ (ที่ สปก. ต้องปฏิบัติ)
 - 0 มาตรฐาน มอก./ISO 39001
 - 0 มอก.2535, มอก.2536 และ มอก.2547
 - 0 ACGIH-TLV Booklet
 - 0 ฯลฯ

2.6 การสื่อสารและการส่งเสริมสนับสนุน

- เอกสารสนับสนุนที่ควรมี เช่น
- กำหนดความต้องการว่าจะสื่อสารเรื่องอะไร ช่วงเวลาใด และกับใคร ทั้งภายในและภายนอกองค์กร
- จัดทำ Procedure การสื่อสารขึ้นมาที่ครอบคลุมหน่วยงานภายใน ภายนอก ผู้รับเหมา ผู้ใช้บริการ และผู้เยี่ยมชม และต้องครอบคลุมถึงเรื่องข้อเสนอแนะ ข้อร้องเรียนของลูกค้า และการตอบสนองขององค์กรด้วย
- ส่งเสริมการทำงานร่วมกันทั้งภายในและภายนอก

- อย่าลืมนำเอกสารเรื่องวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ในระดับต่าง ๆ ในองค์กร
- สื่อสารว่าใครได้รับมอบหมายให้ทำการชี้บ่งอันตราย ประเมินความเสี่ยง ควบคุมอันตรายและความเสี่ยง และประเมินผล

2.7 ความร่วมมือประสานงาน

- ร่วมมือกับทุกฝ่าย
- สร้างความมั่นใจว่าจะมีการปรึกษาหารือ และร่วมมือกันทำงาน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย

3. แผนงานและการนำไปปฏิบัติ

3.1 ระบบการวางแผน และการควบคุมและวางแผนปฏิบัติงาน

- แผนงานขององค์กรต้อง
 - 0 สอดคล้องกับกฎหมาย
 - 0 ครอบคลุมทุกข้อกำหนด
 - 0 มีผู้รับผิดชอบ ให้อำนาจที่จะทำงานได้ สนับสนุนด้านเทคนิค
 - 0 มีงบประมาณให้ มีกรอบเวลาการดำเนินการ
 - 0 กำหนดเกณฑ์วัดผลการปฏิบัติงาน
 - 0 ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนที่กำหนด
 - 0 ทบทวนแผนได้ตามเหมาะสม

3.2 วัตถุประสงค์

- ต้องสัมพันธ์กับนโยบาย กฎหมายและข้อกำหนดอื่น ๆ
- มีความเฉพาะเจาะจง เหมาะกับขนาดขององค์กร
- กำหนดลงไปถึงระดับหน่วยงานย่อยด้วย
- วัดได้ เป็นไปได้ที่จะบรรลุ
- เน้นการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- ทำเป็นเอกสาร และสื่อสารทั่วองค์กร
- ทบทวนเป็นระยะ ๆ

3.3 การป้องกันอันตราย

3.3.1 การประเมินความเสี่ยง

- ชี้บ่งและประเมินความเสี่ยงด้วยวิธีที่เหมาะสม
- แล้วต้องจัดทำมาตรการป้องกันอันตราย และแผนลดและควบคุมความเสี่ยง
- อย่าลืมนำ ต้องทบทวนข้างต้น รวมทั้งกำหนดมาตรการควบคุมตามเหมาะสม
 - เมื่อมีสิ่งต่อไปนี้เกิดขึ้น
 - 0 มีกิจกรรมใหม่
 - 0 มีการเปลี่ยนแปลงกิจกรรม

0 มีการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมในการทำงาน

3.3.2 มาตรการป้องกันและควบคุม

- มีการกำหนดมาตรการ
- มีแผนลดและควบคุมความเสี่ยง
- มีการเฝ้าระวัง (ตรวจติดตาม) ด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสุขภาพ

3.3.3 การเตรียมการและการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน

- จัดทำแผนป้องกัน เตรียมการ และตอบสนองภาวะฉุกเฉิน
- ทบทวนแผนเป็นระยะ ๆ รวมถึงปรับปรุง (ถ้าจำเป็น)
- ฝึกซ้อมแผนปีละครั้ง

3.3.4 การจ้างเหมา

- จัดทำข้อกำหนดด้านนี้ให้ผู้รับเหมาปฏิบัติ
- เอามาเป็นเกณฑ์ประเมินและคัดเลือกด้วย
- ควบคุมให้มีการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

4. การประเมินผลและการทบทวนการจัดการ

4.1 การติดตามตรวจสอบ การวัดผล การวิเคราะห์ และการประเมินผล

- จัดทำ Procedure การประเมินผล เน้นประเมินผลความสอดคล้องกับ
 - 0 ข้อกำหนดนี้
 - 0 กฎหมาย
 - 0 ข้อกำหนดอื่น ๆ
- สิ่งที่ต้องพิจารณา (และนำไปเขียนใน Procedure) คือ
 - 0 จะติดตามตรวจสอบ และวัดผลอะไร เช่น จะเฝ้าระวังสิ่งแวดล้อมการทำงาน และสุขภาพอะไร จะวัดผลเชิงคุณภาพ/เชิงปริมาณ เชิงรุก/เชิงรับ อะไร
 - 0 จะใช้วิธีใดมาติดตามตรวจสอบ วัดผล วิเคราะห์ และประเมินผล
 - 0 จะทำเมื่อไร เช่น เมื่อใดจะทำการเฝ้าระวัง ได้ผลแล้วเมื่อไรจะวิเคราะห์และประเมินผลที่จะทำให้ได้ผลที่น่าเชื่อถือ

4.2 การตรวจประเมินภายใน

- จัดทำ Procedure การตรวจประเมินภายใน
- ทำการตรวจประเมินภายในไม่น้อยกว่าปีละครั้ง
- สิ่งที่น่าสนใจจะทราบจากการตรวจประเมินภายในคือ องค์กรได้ดำเนินงาน :
 - 0 สอดคล้องกับ
 - 0 นโยบาย และวัตถุประสงค์ใหม่
 - 0 ข้อกำหนดมาตรฐานนี้ใหม่
 - 0 มีประสิทธิภาพใหม่
 - 0 ทำต่อเนื่องใหม่

- 0 มีการแจ้งผลการตรวจให้ผู้เกี่ยวข้องทราบไหม (เพื่อจะได้แก้ไข ป้องกันต่อไป)
- 0 จัดทำสรุปผลการตรวจประเมิน
- 0 จัดเก็บผลการตรวจประเมินเป็นเอกสาร

4.3 การสอบสวนอุบัติการณ์

- จัดทำ Procedure การสอบสวนอุบัติการณ์
- สอบสวนให้ได้สิ่งต่อไปนี้
 - 0 สาเหตุทางตรง ทางอ้อม และ Near miss
 - 0 ซึ่งบ่งถึงความจำเป็นที่ต้องแก้ไข
 - 0 ซึ่งบ่งโอกาสที่จะทำการป้องกันเพื่อมิให้เกิดขึ้นอีก
- สอบสวนในเวลาที่เหมาะสม
- จัดทำผลการสอบสวนอุบัติการณ์เป็นเอกสารและจัดเก็บไว้

4.4 การทบทวนการจัดการ

- ทำอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
- เน้นการพิจารณาเกี่ยวกับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- อาจให้ “ผู้แทนนายจ้างระดับบริหาร” และ คปอ. ร่วมกันดำเนินงาน
- ทบทวนในเรื่องต่อไปนี้
 - 0 ผลการดำเนินงาน
 - 0 ผลการแก้ไขข้อบกพร่องจาก
 - 0 การตรวจประเมิน
 - 0 รายงานอุบัติการณ์
 - 0 ผลการติดตามตรวจสอบ (เผื่อระวัง)
 - 0 ผลของการวัดผลการปฏิบัติ
- ผลการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทั้งจากภายในและภายนอก รวมทั้งเหตุร้องเรียน
- ปัจจัยภายในและภายนอกที่เปลี่ยนแปลง
- ข้อเสนอเพื่อการปรับปรุง
- จัดเป็นเอกสาร

5. การดำเนินการปรับปรุง

5.1 การป้องกันและการแก้ไขสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด

- ต้องดำเนินการปรับปรุง แก้ไขตามสิ่งที่ตรวจพบจาก
 - 0 การตรวจประเมิน
 - 0 การทบทวนการจัดการ
 - 0 และวิเคราะห์สาเหตุของข้อบกพร่อง
- สำรวจแนวโน้มของการเกิดข้อบกพร่อง และทำการป้องกันก่อนตามเหมาะสม

- ทบทวนประสิทธิผลของการแก้ไขที่ดำเนินการไป
- ทำการเปลี่ยนแปลงระบบการจัดการนี้ ถ้าจำเป็น
- จัดเก็บเรื่องความไม่สอดคล้องกับข้อกำหนด การป้องกัน การแก้ไข และผลของการดำเนินการนั้น ๆ และจัดทำเป็นเอกสารด้วย

5.2 การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

- ปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในเรื่อง
 - ความเหมาะสม
 - ความเพียงพอ
 - และประสิทธิผลของระบบนี้
- ปรับปรุงทุกข้อกำหนดเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ทางด้านนี้

ภาคผนวกที่ 3

เอกสารคู่มือระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

(เอกสารนี้ใช้เป็นตัวอย่างเท่านั้น)

คู่มือระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน
(Road Traffic Safety Management Systems Manual)

RTS M-01

ฉบับที่ : 0

วันที่บังคับใช้เอกสาร :

	ผู้เตรียม	ผู้อนุมัติ
ลายเซ็น		
ชื่อ-สกุล		
ตำแหน่ง		
วันที่		

สารบัญ

เรื่อง

1. บทนำ
2. วัตถุประสงค์ ขอบเขต
3. คำนิยาม
4. บริบทขององค์กร
 - 4.1 ความเข้าใจองค์กรและบริบทขององค์กร
 - 4.2 ความเข้าใจถึงความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย
 - 4.3 การพิจารณากำหนดขอบข่ายระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 - 4.4 ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
5. ความเป็นผู้นำ
 - 5.1 ความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่น
 - 5.2 นโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 - 5.3 บทบาทหน้าที่, ความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ในองค์กร
6. การวางแผน
 - 6.1 ทั่วไป
 - 6.2 การปฏิบัติการเพื่อดำเนินการกับความเสี่ยงและโอกาส
 - 6.3 ปัจจัยด้านสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 - 6.4 วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน และการวางแผนเพื่อให้บรรลุ
7. สนับสนุน
 - 7.1 ความร่วมมือ
 - 7.2 ทรัพยากร
 - 7.3 ความสามารถ
 - 7.4 ความตระหนัก
 - 7.5 การสื่อสาร
 - 7.6 เอกสารสารสนเทศ
8. การดำเนินการ
 - 8.1 การวางแผนและการควบคุมการดำเนินการ
 - 8.2 การเตรียมความพร้อมและตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน
9. การประเมินสมรรถนะ
 - 9.1 การเฝ้าระวัง การวัด การวิเคราะห์ และการประเมิน
 - 9.2 ความผิดพลาดของการจราจรทางถนนและการสอบสวนอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นกับการจราจรทางถนนอื่น ๆ
 - 9.3 การตรวจประเมินภายใน
 - 9.4 การทบทวนฝ่ายบริหาร

10. การปรับปรุง

10.1 สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดและกิจกรรมการแก้ไข

10.2 การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

1. บทนำ

ชื่อบริษัท

สถานที่ตั้ง

ลักษณะธุรกิจ

วิสัยทัศน์ พันธกิจ องค์กร.....

Company Profile

2. วัตถุประสงค์ ขอบเขต

คู่มือการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนของบริษัทฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายการดำเนินการทั้งหมดภายใต้ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนของบริษัทที่สอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรฐานระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน ISO 39001:2012 เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานในด้านการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนอย่างเป็นระบบ ทำให้ความปลอดภัยการจราจรทางถนน ไม่เกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิต บาดเจ็บหรือเกิดความเสียหายต่อบริษัทและส่วนรวม

ผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการ (Intended outcome) ของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อ 1) ส่งเสริมสมรรถนะด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน 2) เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน 3) เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บอย่างรุนแรงในการจราจรทางถนน

3. คำนิยาม

- 3.1 ความผิดปกติของการจราจรทางถนน (Road Traffic Crash) หมายถึงการปะทะ การชน หรือผลกระทบอื่นๆ บนถนน ที่เป็นสาเหตุของการเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือความเสียหายอื่นๆ
- 3.2 ความเสี่ยง (risk) หมายถึงผลกระทบของความไม่แน่นอน
- 3.3 การให้หน่วยงานอื่นดำเนินการแทน (outsource) หมายถึงการทำข้อตกลงกับองค์กรภายนอก เพื่อให้ดำเนินการในบางส่วนของกิจกรรมหรือกระบวนการ
- 3.4 สมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน (RTS performance) หมายถึงผลที่วัดได้ของการจัดการขององค์กรที่สนับสนุนต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- 3.5 ผู้มีส่วนได้เสีย (interested party) หมายถึงบุคคลหรือองค์กรที่สามารถทำให้เกิดผลกระทบหรือได้รับผลกระทบหรือเชื่อว่าตนเองได้รับผลกระทบจากการตัดสินใจหรือกิจกรรม

4. บริบทขององค์กร

4.1 ความเข้าใจองค์กรและบริบทขององค์กร

องค์กรต้องพิจารณากำหนดประเด็นภายนอกและภายในที่เกี่ยวข้องกับจุดประสงค์ขององค์กรและผลกระทบต่อความสามารถขององค์กรในการบรรลุผลลัพธ์ตามผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการจากระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน ประเด็นเหล่านี้ต้องรวมถึงสภาพแวดล้อมที่กำลังได้รับผลจากองค์กร หรือมีความสามารถในการส่งผลกระทบต่อองค์กร บริษัทจะมีการพิจารณาบริบทองค์กรอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ซึ่งจะทบทวนในการประชุมทบทวนฝ่ายบริหาร ซึ่งปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทมีดังนี้

ปัจจัยภายใน	ปัจจัยภายนอก
จุดอ่อน	ภัยคุกคาม
<ul style="list-style-type: none"> ● พนักงานเข้าออกบ่อย จึงไม่มีความชำนาญในการทำงาน ● บริษัทไม่มีเอกสารการปฏิบัติงาน กฎระเบียบที่เป็นมาตรฐาน ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> ● สภาพถนนในต่างจังหวัดสภาพไม่ปลอดภัย ซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุง่าย
จุดแข็ง	โอกาส
<ul style="list-style-type: none"> ● สภาพรถของบริษัทอยู่ในสภาพดี มีการดูแลซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ ● บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยติดอุปกรณ์ GPS เพื่อตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงาน 	<ul style="list-style-type: none"> ● มีการรณรงค์ของภาครัฐในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย ● ลูกค้าให้การสนับสนุนความรู้ ในการจัดทำมาตรฐานความปลอดภัยการจราจรทางถนน

4.2 ความเข้าใจถึงความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย

องค์กรต้องทำการพิจารณากำหนด:

- ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- ความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับองค์กรด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน

บริษัทจะมีการพิจารณาความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยผู้ที่เกี่ยวข้องจะเป็นผู้หาข้อมูล และจะทบทวนในการประชุมทบทวนฝ่ายบริหาร ซึ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียมีดังนี้

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความต้องการ
ชุมชน	ต้องการให้การขับรถยนต์อย่างปลอดภัย ไม่เกิดอุบัติเหตุ ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต
ลูกค้า	ต้องการให้ส่งสินค้าได้ทันตามเวลา และสินค้าอยู่ในสภาพดี ไม่เสียหาย
พนักงาน	ต้องการให้มีอุปกรณ์ความปลอดภัยของยานพาหนะให้ครบถ้วน อยู่ในสภาพดี พร้อมใช้งาน เกิดความปลอดภัย
ภาครัฐ	ต้องการให้มีการปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่เกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย
ผู้ถือหุ้น	ต้องการให้บริษัทมีภาพลักษณ์ที่ดี มีผลประกอบการมีกำไร การปฏิบัติงานไม่เกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของบริษัท

4.3 การพิจารณากำหนดขอบข่ายระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

องค์กรต้องพิจารณากำหนด ขอบเขตและการประยุกต์ใช้ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อจัดตั้งขอบข่ายของระบบการจัดการ

ในการกำหนดขอบข่าย องค์กรต้องพิจารณาประเด็นภายนอกและภายใน ตามบริบทองค์กร รวมทั้งความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย

ขอบเขตและขอบข่าย ของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนของบริษัท ครอบคลุมกิจกรรมการบริการขนส่งและโลจิสติก ของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ หมู่ที่ อ..... จ.....

4.4 ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

เพื่อให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการ รวมถึงการทำให้ได้มาซึ่งสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน องค์กรต้องจัดทำ นำไปปฏิบัติ อนุรักษ์ และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน รวมถึงกระบวนการจำเป็นและปฏิสัมพันธ์ของกระบวนการนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานสากล ISO 39001: 2013

5. ความเป็นผู้นำ

5.1 ความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่น

ผู้บริหารสูงสุดขององค์กรคือกรรมการผู้จัดการซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่นที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนโดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนดังต่อไปนี้ :

- a) มั่นใจว่านโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้มีกำหนดขึ้นและสอดคล้องกับทิศทางกลยุทธ์ขององค์กร
- b) มั่นใจว่ามีการบูรณาการข้อกำหนดของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนกับกระบวนการทางธุรกิจขององค์กร
- c) มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนอย่างเพียงพอ
- d) นำเรื่องการจัดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรุนแรงของการจราจรทางถนนมาเป็นเป้าหมายระยะยาว
- e) การทำงานในการเป็นหุ้นส่วนและความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสียในการพัฒนาผลงานให้กับระบบการจราจรทางถนนที่ปลอดภัยเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งระบบความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- f) มั่นใจว่าองค์กรต้องมีแนวทางขั้นตอนเพื่อให้บรรลุตามผลที่ต้องการของความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพื่อให้มั่นใจว่ามีกระบวนการที่โปร่งใสและการมีส่วนร่วมในระดับที่เหมาะสมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดขององค์กร
- g) จัดลำดับความสำคัญการดำเนินการเชิงกลยุทธ์และการเลือกหลักสูตรเฉพาะของการดำเนินการบนพื้นฐานของข้อมูลที่ดีที่สุดเพื่อให้บรรลุผลลัพธ์ที่ตั้งใจของระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- h) สื่อสารให้เข้าใจถึงความสำคัญของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่มีประสิทธิภาพและการสอดคล้องตามข้อกำหนดของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- i) เป็นผู้มีการรับผิดชอบต่อประสิทธิภาพของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- j) จัดเตรียมทรัพยากรในการจัดทำ นำไปปฏิบัติ รักษาไว้ และปรับปรุงระบบความปลอดภัยการจราจรทางถนนอย่างต่อเนื่อง
- k) มั่นใจว่าระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนบรรลุผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการโดยเน้นที่ผลลัพธ์ของระบบการจัดการ
- l) กำกับและสนับสนุนบุคลากรเพื่อให้มีส่วนสร้างระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนให้เกิดประสิทธิภาพ
- m) ส่งเสริมให้มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
- n) สนับสนุนบทบาทหน้าที่ของผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง ให้ได้แสดงความเป็นผู้นำและความมุ่งมั่นในการประยุกต์ใช้มาตรฐานดังกล่าวในงานที่รับผิดชอบ

5.2 นโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน

ผู้บริหารสูงสุดต้องจัดทำ นโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน ที่ซึ่ง

- a) เหมาะสมกับจุดประสงค์ขององค์กร
- b) เป็นกรอบสำหรับการกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมาย
- c) รวมถึงความมุ่งมั่นในการตอบสนองความต้องการของข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง
- d) รวมถึงความมุ่งมั่นในการปรับปรุงระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

อย่างต่อเนื่อง

บริษัทมีการกำหนดนโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนนเป็นเอกสารสารสนเทศ อนุมัติโดยผู้บริหารระดับสูงสุด มีการสื่อสารนโยบายภายในองค์กร รวมถึงมีการเปิดเผยต่อผู้มีส่วนได้เสียให้ได้รับทราบ

บริษัทได้กำหนดนโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนนเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานดังต่อไปนี้

1. ลดอัตราการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
2. ส่งเสริมการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง
3. ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการจราจรทางถนน

5.3 บทบาทหน้าที่, ความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ในองค์กร

ผู้บริหารสูงสุดต้องมั่นใจว่า ความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่สำหรับบทบาทหน้าที่ต่างๆ ได้มีการมอบหมาย และสื่อสารเป็นที่เข้าใจในองค์กร

บริษัทกำหนดความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนดังนี้

- 1) กรรมการผู้จัดการ
 - เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในการกำหนดและการปฏิบัติให้สอดคล้องกับข้อกำหนดต่างๆ
 - อนุมัตินโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน คู่มือความปลอดภัยการจราจรทางถนนภายใต้ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 - สนับสนุนทรัพยากรที่จำเป็นในการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน ซึ่งรวมถึง บุคลากร ทักษะพิเศษ สิ่งอำนวยความสะดวก เทคโนโลยี และงบประมาณต่างๆ
 - มอบหมายบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมให้ทำหน้าที่ในการบริหาร และปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- 2) ผู้แทนฝ่ายบริหารด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน (RTS MR)
 - ทำให้มั่นใจว่าระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กร มีการจัดตั้งและนำไปปฏิบัติไว้โดยสอดคล้องกับข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 39001
 - รายงานผลการดำเนินงาน สมรรถนะของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนและสมรรถนะด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน รวมถึงข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงต่อผู้บริหารสูงสุด เพื่อใช้สำหรับการทบทวนระบบการจัดการด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน

- ดูแลการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาคความปลอดภัยการจราจรทางถนน ตลอดจนข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นกับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 - ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการทางด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนแก่บุคลากรภายในองค์กร
 - ประสานงานกับบุคคลภายนอกในเรื่องระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กร
- 3) คณะกรรมการความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- ตรวจสอบระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กรในที่ประชุมการทบทวนของฝ่ายบริหาร
 - ร่วมกันตัดสินใจการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กร
 - นำวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กรไปดำเนินการตามที่ได้มอบหมาย
 - เผยแพร่ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กรสู่พนักงาน
 - รายงานผลการดำเนินการในระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนแก่คณะกรรมการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ผู้แทนฝ่ายบริหาร และผู้บริหารระดับสูง
- 4) ผู้จัดการแผนก
- ดำเนินงานตามแผนและสนับสนุนให้กิจกรรมที่สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน และระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนประสบความสำเร็จ โดยเป็นผู้ประสานงานในหน่วยงาน
 - ควบคุมดูแล และให้คำแนะนำในสังกัดนำนโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนนไปปฏิบัติ
- 5) พนักงานและผู้รับเหมาภายในองค์กร
- ปฏิบัติตามนโยบาย กฎระเบียบด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ได้กำหนดขึ้น
 - รับผิดชอบการนำวัตถุประสงค์ความปลอดภัยการจราจรทางถนนไปปฏิบัติ
 - ให้ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนอย่างต่อเนื่อง

6. การวางแผน

6.1 ทั่วไป

องค์กรต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่ทบทวนสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนนในปัจจุบันที่เป็นตัวกำหนดความเสี่ยงและโอกาส เลือกปัจจัยด้านสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน วิเคราะห์สิ่งที่จะประสบความสำเร็จในช่วงเวลาและกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่เหมาะสมรวมทั้งวางแผนที่จะบรรลุผล

6.2 การปฏิบัติการเพื่อดำเนินการกับความเสี่ยงและโอกาส

เมื่อทำการวางแผนสำหรับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน, องค์กรต้องพิจารณาประเด็นที่อ้างอิงจากบริบทองค์กร ข้อกำหนดอ้างอิงจากความต้องการ ของผู้มีส่วนได้เสีย และพิจารณาความเสี่ยงและโอกาส ที่จำเป็นต้องระบุเพื่อ

- รับประกันว่าระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน สามารถบรรลุผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการ
- ป้องกัน, หรือ ลด , ผลกระทบด้านลบ,รวมถึงสภาวะความปลอดภัยการจราจรทางถนน ภายนอกที่อาจเกิดมีผลกับองค์กร
- บรรลุผลการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

องค์กรต้องวางแผน สำหรับ

- ความเสี่ยงและโอกาสที่จำเป็นต้องได้รับการดำเนินการ
- บุคลากรและดำเนินการสิ่งเหล่านี้เข้าไปในกระบวนการของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- ประเมินประสิทธิผลของสิ่งที่ได้ดำเนินการ

6.3 ปัจจัยด้านสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน (RTS performance factors)

องค์กรต้องกำหนดปัจจัยด้านสมรรถนะของความปลอดภัยการจราจรทางถนนจากรายการ ปัจจัยสัมผัสมความเสี่ยง ปัจจัยผลลัพธ์ความปลอดภัยขั้นสุดท้าย และปัจจัยผลลัพธ์ความปลอดภัยชั้น กลาง ขึ้นอยู่กับบริบทองค์กรและ ความเสี่ยง โอกาสที่ได้มีการพิจารณา

- a) ปัจจัยเสี่ยงของการสัมผัส
 - ระยะทางที่เดินทางและปริมาณการจราจรบนถนนรวมทั้งยานพาหนะและประเภท ของผู้ใช้ถนนไม่ว่าจะได้รับอิทธิพลหรือไม่ได้รับอิทธิพลจากองค์กร
 - ปริมาณของสินค้าและ / หรือบริการขององค์กร
- b) ปัจจัยผลลัพธ์ความปลอดภัยขั้นสุดท้าย เช่น จำนวนผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรง
- c) ปัจจัยผลลัพธ์ความปลอดภัยชั้นกลาง
 - การออกแบบถนนและความเร็วที่ปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพิจารณาพื้นที่ ด้านข้างและการออกแบบทางแยก
 - การใช้งานถนนที่เหมาะสม ขึ้นอยู่กับประเภทของยานพาหนะ ผู้ใช้งาน ประเภทของ สินค้าบรรทุก และอุปกรณ์
 - การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยส่วนบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเข็มขัดนิรภัย เก้าอี้ นิรภัยสำหรับเด็ก หมวกนิรภัยของรถจักรยาน และรถจักรยานยนต์
 - การใช้ความเร็วในการขับขี่ปลอดภัย โดยพิจารณาประเภทของยานพาหนะ การจราจร และสภาพอากาศ
 - สมรรถภาพทางกายของคนขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเหนื่อยล้า ความมึนงงใจ แอลกอฮอล์ และยาเสพติด

- การวางแผนการเดินทางอย่างปลอดภัย พิจารณาถึงความจำเป็นในการเดินทาง จำนวนและรูปแบบของการเดินทาง การเลือกเส้นทาง ยานพาหนะ และคนขับรถ
- ความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยเฉพาะการพิจารณาคุ้มครองป้องกันผู้ใช้ถนน หลีกเลี่ยงอุบัติเหตุของการจราจรบนถนน ความสามารถของน้ำหนักรถบรรทุก และการรักษาความปลอดภัยในการบรรทุกสินค้าบนยานพาหนะ
- การอนุมัติผู้ขับขี่ที่เหมาะสมกับประเภทของยานพาหนะที่จะขับขี่
- การกำจัดยานพาหนะและคนขับรถที่ไม่เหมาะสมจากเครือข่ายทางถนน
- การตอบสนองภายหลังการเกิดอุบัติเหตุและปฐมพยาบาลเบื้องต้น การเตรียมความพร้อมในกรณีฉุกเฉินการฟื้นคืนสู่สภาพปกติ และการฟื้นฟูสมรรถภาพภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ

องค์กรต้องพัฒนาปัจจัยด้านสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน เพิ่มเติมเมื่อพบว่าประสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน ดังกล่าวมีความสัมพันธ์กันไม่เพียงพอ ซึ่งพัฒนาได้โดยสืบสวนอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นจากการจราจรทางถนน และพิจารณาข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น

องค์กรต้องระบุงค์ประกอบและเกณฑ์รายละเอียดที่เหมาะสมในการตรวจติดตามและวัดผล วัตถุประสงค์และเป้าหมายของความปลอดภัยการจราจรทางถนน ซึ่งองค์กรต้องมีการจัดทำข้อมูลสารสนเทศเหล่านี้ และทำให้ทันสมัย

6.4 วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน และการวางแผนเพื่อให้บรรลุ

องค์กรต้องจัดทำวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนตามสายงานและระดับ โดยวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนต้อง

- a) สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- b) สามารถวัดได้ (หากเป็นไปได้)
- c) คำนึงถึงข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- d) ได้รับการเฝ้าระวัง
- e) ได้รับการสื่อสาร
- f) ได้รับการปรับปรุงตามความเหมาะสม

เมื่อมีการจัดตั้งและทบทวนวัตถุประสงค์ เป้าหมาย การจราจรทางถนน ต้องคำนึงถึงความเสี่ยงและโอกาส ปัจจัยด้านประสิทธิภาพความปลอดภัยการจราจรทางถนน เทคโนโลยี ความต้องการทางธุรกิจและมุมมองของผู้มีส่วนได้เสีย

เมื่อวางแผนวิธีการเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน องค์กรต้องกำหนด

- a) อะไรที่จะทำ
- b) ทรัพยากรอะไรที่ต้องการ
- c) ใครเป็นคนรับผิดชอบ
- d) กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จ

e) วิธีการประเมินผล

แผนงานต้องมีการจัดทำเป็นเอกสารสารสนเทศและมีการทบทวนตามความเหมาะสม

7. สนับสนุน

7.1 ความร่วมมือ

องค์กรต้องประสานงานตามสายงานและระดับขององค์กร (รวมถึงการมีส่วนร่วมของพนักงานทั่วไป) และผู้มีส่วนได้เสียที่จะตระหนักถึงผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นจากการกระทำของตนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการจราจรทางถนน มันจะทำให้แน่ใจว่ามีการให้คำปรึกษาทั้งภายในและภายนอกที่เหมาะสมและการประสานงานของกิจกรรมที่ออกแบบมาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของความปลอดภัยการจราจรทางถนน

7.2 ทรัพยากร

องค์กรต้องพิจารณากำหนดและให้ทรัพยากรที่จำเป็นสำหรับการจัดทำ, การนำไปปฏิบัติ, ดำรงรักษา และปรับปรุงอย่างต่อเนื่องซึ่งระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน และเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของความปลอดภัยการจราจรทางถนน

7.3 ความสามารถ

องค์กรต้อง

a) กำหนดความสามารถที่จำเป็นสำหรับบุคลากรที่ทำงานภายใต้การควบคุม ที่ซึ่งมีผลต่อสมรรถนะด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน

b) ทำให้มั่นใจว่าบุคลากรเหล่านี้มีความสามารถ บนพื้นฐาน การศึกษา, การฝึกอบรม หรือประสบการณ์

c) เมื่อสามารถประยุกต์ใช้ได้, ดำเนินกิจกรรมเพื่อให้ได้มาซึ่งความสามารถที่จำเป็น, และประเมินประสิทธิผลของกิจกรรมที่ได้กระทำ

d) เก็บรักษาเอกสารสารสนเทศที่เหมาะสมเพื่อเป็นหลักฐานของความสามารถ

7.4 ความตระหนัก

องค์กรต้องทำให้มั่นใจว่าบุคลากรที่ทำงานภายใต้การควบคุมขององค์กรมีความตระหนักถึง

a) นโยบายความปลอดภัยการจราจรทางถนน

b) การมีส่วนร่วมของเขา ต่อประสิทธิผลของระบบของการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน, รวมถึงประโยชน์ของการได้มาซึ่งสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน

c) ผลกระทบของการไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

d) ข้อมูลและการเรียนรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจรบนถนนที่เกี่ยวข้องที่สำคัญที่มีประสบการณ์โดยองค์กร

7.5 การสื่อสาร

องค์กรต้องกำหนดความจำเป็น สำหรับการสื่อสารภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับระบบบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

- a) อะไรที่จะสื่อสาร
- b) สื่อสารเมื่อไหร่
- c) สื่อสารกับใคร

องค์กรต้องจัดทำ นำไปปฏิบัติและรักษาไว้ซึ่งกระบวนการสื่อสาร โดยพิจารณาระดับและหน้าที่ต่างๆ ขององค์กร และผู้มีส่วนได้เสีย องค์กรต้องสนับสนุนการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องของสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน โดยมีส่วนร่วมและส่งเสริมในกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกตามความเหมาะสม จำเป็นที่จะต้องมุ่งเน้นในระยะยาวถึงผลลัพธ์ของความปลอดภัยการจราจรทางถนน และวิธีการที่สามารถทำให้สำเร็จได้

7.6 เอกสารสารสนเทศ

7.6.1 ทั่วไป

ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กรต้องรวมถึง

- a) เอกสารสารสนเทศที่กำหนดโดยมาตรฐานนานาชาตินี้
- b) เอกสารสารสนเทศที่พิจารณาโดยองค์กรว่าจำเป็นสำหรับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่มีประสิทธิผล

7.6.2 การจัดทำและทำให้ทันสมัย

เมื่อทำการจัดทำและทำการปรับปรุงข้อมูลเอกสาร, องค์กรต้องมั่นใจถึงความเหมาะสม

- a) การชี้แจง และคำอธิบาย (เช่น ชื่อเอกสาร วันที่ ผู้กำหนด หรือหมายเลขอ้างอิง)
- b) รูปแบบ (เช่น ภาษา รุ่นซอฟต์แวร์ กราฟิก) และสื่อ (เช่น กระดาษ อิเล็กทรอนิกส์)
- c) ทบทวนและอนุมัติตามความเหมาะสมและเพียงพอ

7.6.3 การควบคุมเอกสารสารสนเทศ

เอกสารสารสนเทศที่จำเป็นโดยระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน และโดยมาตรฐาน ISO 39001: 2013 ต้องได้รับการควบคุมเพื่อให้มั่นใจว่า

- a) มีพร้อม และเหมาะสำหรับการใช้งาน, ที่ไหนและเมื่อไหร่ เมื่อจำเป็น
- b) ได้รับการป้องกันอย่างพอเพียง (เช่น การสูญเสียความลับ, นำไปใช้อย่างไม่เหมาะสม หรือขาดความสมบูรณ์)

สำหรับการควบคุมเอกสารสารสนเทศ, องค์กรต้องดำเนินการกับกิจกรรมต่อไปนี้, ที่ปฏิบัติได้

- การแจกจ่าย, การเข้าถึง, การเรียกหา และการใช้
- การจัดเก็บและการเก็บรักษา, รวมถึงการเก็บรักษาให้อ่านออกได้ชัดเจน
- ควบคุมการเปลี่ยนแปลง (เช่น ควบคุมเวอร์ชัน)
- ระยะเวลาจัดเก็บ และการกำจัด

เอกสารสารสนเทศจากภายนอกที่กำหนดโดยองค์กรว่า จำเป็นสำหรับการวางแผน และการดำเนินงานของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนต้องได้รับการชี้แจง, ตามความเหมาะสม, และควบคุม

ระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ การควบคุมเอกสารสารสนเทศ

8. การดำเนินการ

8.1 การวางแผนและการควบคุมการดำเนินการ

องค์กรต้องกำหนด วางแผน นำไปปฏิบัติ และควบคุม กระบวนการที่จำเป็นให้บรรลุข้อกำหนดระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน, และการกำหนดปัจจัยด้านสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนน และวัตถุประสงค์และเป้าหมาย โดย

- จัดทำเกณฑ์การปฏิบัติงานสำหรับกระบวนการ
- ทำการควบคุมกระบวนการ, ตามเกณฑ์การปฏิบัติงาน
- จัดเก็บเอกสารสารสนเทศ

องค์กรต้องควบคุมการเปลี่ยนแปลงตามแผน และการทบทวนผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงที่ไม่ได้ตั้งใจ, กระทำกิจกรรมเพื่อลดผลข้างเคียงด้านลบใด ๆ, ตามความจำเป็น.

องค์กรต้องทำให้มั่นใจว่าการให้หน่วยงานอื่นดำเนินการแทน ได้รับการควบคุม

8.2 การเตรียมความพร้อมและตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน

องค์กรต้องตอบสนองต่อการเสียชีวิตที่เกิดขึ้น และอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากการจราจรทางถนน หรืออุบัติเหตุการจราจรทางถนนที่องค์กรมีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นกับความปลอดภัยการจราจรทางถนน

องค์กรต้องทบทวนเป็นระยะ ๆ และในกรณีที่เป็นทบทวนการเตรียมความพร้อมสำหรับการเสียชีวิตที่เกิดขึ้นจริงและได้รับบาดเจ็บรุนแรงที่เกิดจากการเกิดปัญหาการจราจรบนถนนหรือโดยการเกิดอุบัติเหตุการจราจรบนถนนอื่น ๆ ที่องค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องและขั้นตอนการตอบสนอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่เกิดขึ้นดังกล่าวของการเสียชีวิตและ ได้รับบาดเจ็บสาหัส

องค์กรต้องทดสอบแผนการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินเป็นระยะ ๆ, หากเป็นไปได้ ระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ แผนฉุกเฉิน

9. การประเมินสมรรถนะ

9.1 การเฝ้าระวัง การวัด การวิเคราะห์ และการประเมิน

องค์กรต้องเฝ้าระวัง วัด วิเคราะห์ และประเมินสมรรถนะด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน

องค์กรต้องกำหนด

a) สิ่งที่เป็นต้องวัดและเฝ้าระวัง

b) วิธีการสำหรับการเฝ้าระวัง การวัด การวิเคราะห์ และการประเมิน, ที่สามารถปฏิบัติได้, เพื่อให้มั่นใจถึงความถูกต้องของผลลัพธ์

c) เมื่อใดที่ต้องดำเนินการวัดและเฝ้าระวัง

d) เมื่อใดที่ผลการเฝ้าระวังและการวัดต้องได้รับการวิเคราะห์และการประเมินผล
องค์กรต้องเก็บรักษาข้อมูลสารสนเทศที่เหมาะสมเพื่อเป็นหลักฐานการการเฝ้าระวัง
องค์กรต้องประเมินสมรรถนะด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน และประสิทธิผลของ
ระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน
องค์กรต้องจัดทำ นำไปปฏิบัติและคงรักษาไว้ซึ่งกระบวนการในการประเมินความสอดคล้อง
เป็นระยะๆ กับกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่เกี่ยวข้องกับ
องค์กร

9.2 ความผิดพลาดของการจราจรทางถนนและการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับการจราจร ทางถนนอื่น ๆ (Road traffic crash and other road traffic incident investigation)

องค์กรต้องจัดทำ นำไปปฏิบัติและคงรักษาไว้ซึ่งระเบียบปฏิบัติงานในการบันทึก การ
สอบสวน วิเคราะห์ความผิดพลาดของการจราจรทางถนนและอุบัติเหตุอื่นๆ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้อง หรือ
มีแนวโน้มที่จะนำไปสู่การเสียชีวิต และบาดเจ็บรุนแรงต่อผู้ใช้นถนน เพื่อที่จะ

- a) พิจารณาถึงปัจจัยที่สามารถควบคุมได้หรือมีอิทธิพล
- b) ระบุความจำเป็นในการดำเนินการแก้ไขความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- c) ระบุโอกาสสำหรับมาตรการป้องกันความปลอดภัยการจราจรทางถนน

การสอบสวนต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

ผลของความผิดพลาดของการจราจรทางถนนและการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ต้อง
จัดทำเป็นเอกสารและคงรักษาไว้ ระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ การสอบสวนอุบัติเหตุ
การจราจรทางถนน

9.3 การตรวจประเมินภายใน

องค์กรต้องดำเนินการตรวจสอบภายใน ตามช่วงเวลาที่วางแผนไว้เพื่อให้สารสนเทศของ
ระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนว่า:

- a) สอดคล้องต่อ
 - 1) ข้อกำหนดขององค์กรสำหรับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
 - 2) ข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 39001: 2013
- b) มีการนำไปปฏิบัติและธำรงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ องค์กรต้อง

1) วางแผน จัดทำ นำไปปฏิบัติและคงรักษาไว้ซึ่งโปรแกรมการตรวจติดตามภายใน,
รวมถึง ความถี่, วิธีการ, ความรับผิดชอบ, ข้อกำหนดการวางแผน และการรายงานการตรวจประเมิน
ภายใน โปรแกรมการตรวจประเมินภายใน , องค์กรต้องคำนึงถึงความสำคัญของกระบวนการที่
เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการจราจรทางถนน, การเปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อองค์กร และผลของการ
ตรวจประเมินก่อนหน้านี้

2) ระบุหลักเกณฑ์การตรวจประเมินและขอบข่ายการตรวจประเมินแต่ละครั้ง

3) เลือกผู้ตรวจประเมิน และทำการตรวจประเมินเพื่อให้แน่ใจกระบวนการตรวจประเมิน
มีความความเที่ยงธรรมและไม่เอนเอียง

4) ทำให้แน่ใจว่าผลการตรวจประเมินได้รายงานสู่ระดับจัดการที่เกี่ยวข้องระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ การตรวจติดตามภายใน

9.4 การทบทวนฝ่ายบริหาร

ผู้บริหารระดับสูงต้องทำการทบทวนระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กรอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้มั่นใจการเหมาะสมอย่างต่อเนื่อง, ความเพียงพอ และการมีประสิทธิภาพ

การทบทวนฝ่ายบริหาร ต้องพิจารณาถึง

- a) สถานะของการดำเนินการจากทบทวนก่อนหน้า
- b) การเปลี่ยนแปลงของประเด็นภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน
- c) สารสนเทศด้านสมรรถนะความปลอดภัยการจราจรทางถนนขององค์กร, รวมทั้งแนวโน้ม
 - 1) สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดและดำเนินการแก้ไข
 - 2) ผลการเฝ้าระวัง การวัด และการประเมินผลลัพธ์ รวมทั้งขอบเขตที่วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้บรรลุ
 - 3) ผลการตรวจประเมิน และผลการประเมินความสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติตาม
- d) โอกาสสำหรับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการพิจารณาเทคโนโลยีใหม่ๆ
- e) การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสีย, รวมถึงคำร้องเรียน
- f) ความผิดพลาดของการจราจรบนถนนและการตรวจสอบเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับการจราจรบนถนนอื่น ๆ

ผลลัพธ์ของการทบทวนฝ่ายบริหารต้องรวมถึง การตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับโอกาสการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง การบรรลุผลของความปลอดภัยการจราจรทางถนน และการตัดสินใจเกี่ยวกับความจำเป็นใดๆ ในการเปลี่ยนแปลงระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

องค์กรต้องเก็บรักษาเอกสารสารสนเทศไว้เป็นหลักฐานของผลลัพธ์จากการทบทวนฝ่ายบริหาร

10. การปรับปรุง

องค์กรต้องพิจารณากำหนดโอกาสสำหรับการปรับปรุง และดำเนินกิจกรรมที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ที่ต้องการของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

10.1 สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดและกิจกรรมการแก้ไข

เมื่อเกิดสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของความปลอดภัยการจราจรทางถนน องค์กรต้อง

- a) ตอบสนองต่อสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด และ, เท่าที่สามารถได้
 - 1) ทำกิจกรรมเพื่อควบคุมและแก้ไข
 - 2) ดำเนินการกับผลที่ตามมา

b) ประเมินความจำเป็นสำหรับกิจกรรมเพื่อกำจัดสาเหตุของสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด, เพื่อไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำ หรือเกิดขึ้นที่อื่น ๆ, โดย

- 1) ทบทวนสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด
- 2) พิจารณาสาเหตุของสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด
- 3) พิจารณามีสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกันอยู่, หรืออาจมีโอกา

เกิด

c) ดำเนินการแก้ไขที่จำเป็น

d) ทบทวนประสิทธิผลของการดำเนินการแก้ไขที่ได้กระทำ

e) ทำการเปลี่ยนแปลงระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน, ถ้าจำเป็น การดำเนินการแก้ไขต้องเหมาะสมกับผลกระทบของสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดที่เกิด

องค์กรต้องเก็บรักษาเอกสารสารสนเทศไว้เป็นหลักฐานของ

- ลักษณะของสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดและการดำเนินการใด ๆ ต่อมา
- ผลของการดำเนินการแก้ไขใดๆ

ระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ การแก้ไขและป้องกันสิ่งที่ไม่เป็นไปตาม

ข้อกำหนด

10.2 การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

องค์กรต้องปรับปรุงอย่างต่อเนื่องของความเหมาะสม, เพียงพอ, และประสิทธิผลของระบบการบริหารความปลอดภัยการจราจรทางถนน

ภาคผนวกที่ 4

ระเบียบปฏิบัติเรื่องการแก้ไขและการป้องกัน

(เอกสารนี้ใช้เป็นตัวอย่างเท่านั้น)

ระเบียบปฏิบัติงาน

P-HR-01

เรื่อง การแก้ไขและป้องกันสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด

แก้ไขครั้งที่

วันที่บังคับใช้เอกสาร :

	ผู้เตรียม	ผู้อนุมัติ
ลายเซ็น		
ชื่อ-สกุล		
ตำแหน่ง		
วันที่		

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้แน่ใจว่าการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ได้รับการปรับปรุง แก้ไข รวมทั้งป้องกันให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามแนวทางที่ตั้งไว้ในมาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนนความปลอดภัยการจราจรทางถนน
2. เพื่อขจัดสาเหตุที่ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งสอดคล้องกับผลกระทบด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่กำลังเผชิญอยู่

ขอบเขต

ระเบียบปฏิบัติงานนี้ครอบคลุมถึง การดำเนินการใดๆ ที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในระบบการจัดการด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนน

เอกสารอ้างอิง

คู่มือระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน
F-DC-14 Corrective Action Request (CAR/PAR)

คำจำกัดความ

สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด	คือข้อบกพร่องที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของระบบการจัดการ ความปลอดภัยการจราจรทางถนน ISO 39001
CAR/PAR	Corrective Action Request, Preventive Action Request
การดำเนินการแก้ไข (corrective action)	ใบร้องขอให้มีการแก้ไขและป้องกันข้อบกพร่อง การดำเนินการเพื่อกำจัดสาเหตุของสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดที่ตรวจสอบได้ (nonconformity)
การดำเนินการป้องกัน (prevention action)	การดำเนินการเพื่อกำจัดสาเหตุของสิ่งที่ไม่เป็นไปตาม ข้อกำหนดที่มีศักยภาพเกิดขึ้นได้

รายละเอียดระเบียบการปฏิบัติงาน

1. การระบุสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด

สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัย การจราจรทางถนนและ จำเป็นต้องมีการแก้ไข ปรับปรุง เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยการจราจรทางถนนอย่างรุนแรง ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายหรืออุบัติเหตุ การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง การได้รับข้อร้องเรียนทั้งจากภายในและภายนอก รวมทั้งการพบแนวโน้มของปัญหาที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน

2. การออกรายงานสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด

- 2.1 ให้ผู้ที่พบปัญหาแจ้งสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร ทราบ
- 2.2 ตัวแทนฝ่ายบริหาร พิจารณารายละเอียดของปัญหา/สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด และออก CAR/PAR เพื่อร้องขอให้มีการแก้ไข รวมทั้งกำหนดผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการแก้ไขและป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้น
- 2.3 เมื่อ ตัวแทนฝ่ายบริหาร ออกใบ CAR/PAR ให้กับผู้รับผิดชอบแก้ไขปัญหา ให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร ออกหมายเลข CAR/PAR โดยมีรายละเอียดดังนี้

xx-99-001

- 2.3.1 ตัวอักษร 2 ตัวแรก หมายถึง หน่วยงานที่พบปัญหาที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด
- 2.3.2 ตัวเลข 2 หลัก หมายถึง ปีที่พบปัญหานั้นๆ
- 2.3.3 ตัวเลข 3 หลัก หมายถึง ลำดับของปัญหาที่พบ
- 2.3.4 ในกรณีที่มีการออกใบ CAR/PAR เป็นครั้งที่ 2 เพื่อแก้ไขปัญหาเดิม ให้ใส่เครื่องหมาย / แล้วตามด้วยจำนวนครั้งที่มีการออก CAR/PAR เช่น PD-17-001/1 หมายความว่ามีการออก CAR/PAR ใบใหม่อีก 1 ใบ กับปัญหาเดิมที่การแก้ไขยังไม่บรรลุผล
- 2.4 ให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร กรอกข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ของ CAR/PAR ลงใน CAR/PAR LOG
- 2.5 ให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร จัดส่งต้นฉบับ CAR/PAR ให้ผู้จัดการของแผนก/ฝ่ายที่รับผิดชอบ

3. การค้นหาสาเหตุที่แท้จริง

- 3.1 เมื่อผู้จัดการแผนก/ฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับใบรายงานสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดแล้ว ให้ทำการค้นหา และวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริง โดยการประชุมร่วมกับหัวหน้างาน และผู้รับผิดชอบของสายงาน
- 3.2 ให้ผู้จัดการแผนก/ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทำการบันทึกผลของการวิเคราะห์ ลงในแบบฟอร์มใบ CAR/PAR

4. การดำเนินการแก้ไขและป้องกันสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด

- 4.1 ให้ผู้จัดการแผนก/ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดมาตรการการแก้ไขและป้องกันตามสาเหตุที่แท้จริงของสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดนั้นๆ โดยพิจารณาให้เหมาะสมกับผลกระทบต่อความปลอดภัยการจราจรทางถนน ตลอดจนกำหนดวันแล้วเสร็จ
- 4.2 ให้ผู้จัดการแผนก/ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พิจารณาการเปลี่ยนแปลงใดๆ กับเอกสารในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ซึ่งเป็นผลมาจากการปฏิบัติการแก้ไขและป้องกันไปปฏิบัติ ให้บันทึกการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ ในใบ CAR/PAR รวมถึงดำเนินการแก้ไขในระเบียบปฏิบัติงานหรือวิธีการปฏิบัติงานหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องด้วย
- 4.3 ให้ผู้จัดการแผนก/ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง บันทึกรายละเอียดของการแก้ไขและป้องกัน พร้อมวันที่กำหนดเสร็จ และลงนามในแบบฟอร์มใบรายงานสภาพที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด และจัดส่ง CAR/PAR คืนให้กับ ตัวแทนฝ่ายบริหาร

- 4.4 ตัวแทนฝ่ายบริหาร มีหน้าที่กรอกข้อมูลวันที่แก้ไข และป้องกันกำหนดเสร็จ และวันที่ติดตามความก้าวหน้าลงใน CAR/PAR LOG และดำเนินการติดตามผลการแก้ไขและป้องกัน หรือมอบหมายให้ผู้ที่เหมาะสมดำเนินการ

5. การติดตามผลการแก้ไขและป้องกัน

- 5.1 ตัวแทนฝ่ายบริหาร หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก ตัวแทนฝ่ายบริหาร มีหน้าที่ติดตามประสิทธิผลการแก้ไขปัญหาและป้องกัน พร้อมทั้งบันทึกผลและวันที่ในการติดตามลงในใบ CAR/PAR

5.1.1 ในกรณีที่ผลการแก้ไขข้อบกพร่อง มีประสิทธิผลสามารถแก้ไขและป้องกันปัญหาได้ ให้ส่งใบรายงานสภาพที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร ทำการปิดสรุป

5.1.2 ในกรณีที่ผลการแก้ไขข้อบกพร่องไม่มีประสิทธิผล ไม่สามารถแก้ไขและป้องกันปัญหาได้ให้ทำการปรึกษากับผู้จัดการฝ่าย/แผนก และ/หรือ หัวหน้างาน ผู้รับผิดชอบของสายงาน เพื่อทบทวนวิธีการแก้ไขและป้องกันการเกิดขึ้นซ้ำของปัญหาให้แล้วเสร็จ พร้อมทั้งส่งเรื่องให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร รับทราบเพื่อออก CAR/PAR ใบใหม่

หมายเหตุ : การออก CAR/PAR ซ้ำเนื่องจากปัญหานั้นๆ ไม่ได้รับการแก้ไขและป้องกันให้แล้วเสร็จ จะออกซ้ำได้ไม่เกิน 2 ครั้ง หลังจากนั้นปัญหาดังกล่าวจะได้รับการรายงานให้ผู้บริหารระดับสูงเพื่อรับทราบและพิจารณาตัดสินใจทันที

5.1.3 จัดส่ง CAR/PAR ที่ได้รับการบันทึกผลการติดตามแล้วให้ ตัวแทนฝ่ายบริหาร ทำการปิดสรุป

6. การปิดสรุป

6.1 ตัวแทนฝ่ายบริหาร มีหน้าที่ตรวจสอบผลการดำเนินการแก้ไข พร้อมทั้งการปิดสรุป และลงนามใน CAR/PAR พร้อมทั้ง จัดเก็บ CAR/PAR ที่ปิดแล้วเข้าแฟ้มเอกสาร

6.2 ตัวแทนฝ่ายบริหาร ทำหน้าที่สำเนาใบ CAR/PAR ที่ปิดแล้วส่งต่อให้ผู้จัดการแผนก/ฝ่าย ที่เกี่ยวข้องรับทราบและจัดเก็บไว้เป็นหลักฐานต่อไป

6.3 ตัวแทนฝ่ายบริหาร มีหน้าที่กรอกข้อมูลวันที่ปิดเรื่องลงใน CAR/PAR LOG

7. การรายงานผลในที่ประชุมทบทวนฝ่ายบริหาร

7.1 ตัวแทนฝ่ายบริหาร มีหน้าที่รายงานผลการแก้ไขสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ในที่ประชุมของการทบทวนฝ่ายบริหาร ซึ่งกำหนดระยะเวลาไว้ในระเบียบปฏิบัติงานเรื่องการทบทวน โดยฝ่ายบริหาร

7.2 ผู้บริหารระดับสูงควรมีบทบาทในการปรับปรุงผลการดำเนินงานที่ผ่านการรายงานสิ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนด เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

ภาคผนวกที่ 5
ระเบียบปฏิบัติการตรวจประเมินภายใน

(เอกสารนี้ใช้เป็นตัวอย่างเท่านั้น)

ระเบียบปฏิบัติงาน

P-HR-02

เรื่อง การตรวจติดตาม

แก้ไขครั้งที่ : 0

วันที่บังคับใช้เอกสาร :

	ผู้เตรียม	ผู้อนุมัติ
ลายเซ็น		
ชื่อ-สกุล		
ตำแหน่ง		
วันที่		

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มั่นใจว่าระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้รับการดำเนินการตามมาตรฐาน ระเบียบการปฏิบัติงาน ตลอดจนข้อกำหนดต่างๆ ภายใต้ระบบมาตรฐานสากล ISO 39001: 2556
2. เพื่อให้มั่นใจว่ากิจกรรมการตรวจติดตาม ได้รับการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล ตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ เพื่อขจัดสาเหตุของความไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ

ขอบเขต

ระเบียบการปฏิบัติงานนี้ครอบคลุมถึงกิจกรรม การตรวจติดตามระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนภายในบริษัท

เอกสารอ้างอิง

F-HR-10	Audit Notification
F-HR-11	Audit Checklist
F-HR-12	Audit Report
F-HR-13	Corrective Action Request, Preventive Action Request (CAR/PAR)
F-HR-14	CAR/PAR LOG

คำจำกัดความ

CAR/PAR แบบฟอร์มที่ใช้ในการร้องขอให้มีการดำเนินการแก้ไขและป้องกันสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดการตรวจติดตามระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน กระบวนการยืนยันอย่างมีระบบและมีหลักฐานสนับสนุน เพื่อบอกได้ว่ากิจกรรม สภาพการณ์ สภาวะ ระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน เป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ และมีการนำผลของการตรวจติดตามนี้เสนอต่อผู้บริหารเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

CAR/PAR Log แบบฟอร์มที่ใช้ในการแก้ไขและป้องกันในการติดตามการดำเนินการแก้ไขสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด

รายละเอียดระเบียบปฏิบัติงาน

1. การวางแผนการตรวจ

- กำหนดแผนการตรวจติดตามภายในอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง แต่อาจเพิ่มความถี่ได้โดยพิจารณาจากความสำคัญของกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการจราจรทางถนน, การ

เปลี่ยนแปลงที่มีผลต่อองค์กร และผลของการตรวจประเมินก่อนหน้านี้ โดยกำหนดให้ทุกกิจกรรมต้องได้รับการตรวจติดตาม

- กำหนดผู้ตรวจติดตาม ต้องเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการตรวจติดตามภายใน และเป็นอิสระจากกิจกรรมที่จะทำการตรวจติดตาม ซึ่งจะเป็นพนักงานภายในหรือบุคคลภายนอกที่มีความสามารถ
- กำหนดวัน เวลา กิจกรรม วัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการตรวจติดตาม และแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบในแบบฟอร์ม Audit Notification
- ผู้ตรวจติดตามจัดทำ Audit Checklist ตามขอบเขตที่กำหนด โดยพิจารณาจากข้อกำหนดมาตรฐาน ISO 39001 และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2. การดำเนินการตรวจติดตาม

- ทีมผู้ตรวจติดตามเปิดประชุมเพื่อบอกถึงวัตถุประสงค์ในการตรวจ พร้อมทั้งดำเนินการตรวจตามแผนและขอบเขตที่กำหนด โดยบันทึกผลการตรวจลงในแบบฟอร์ม Audit Checklist
- ปิดประชุมเพื่อรายงานสิ่งที่พบจากการตรวจติดตาม รวมทั้งข้อเสนอแนะ

3. การรายงานการตรวจติดตาม

- ผู้ตรวจติดตามจัดทำรายงานการตรวจ พร้อมใบ CAR/PAR ในกรณีที่พบข้อบกพร่อง
- ผู้ตรวจติดตามปิดสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นจากการตรวจติดตามและบันทึกผลในใบ CAR/PAR
- ผู้ตรวจติดตามจัดทำใบ CAR/PAR Log และติดตามความคืบหน้าของการแก้ไขปัญหา
- ผู้ถูกตรวจติดตาม ดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการตรวจติดตาม โดยมีการวิเคราะห์หาสาเหตุ การแก้ไข และป้องกันการเกิดซ้ำของปัญหา และบันทึกลงในใบ CAR/PAR
- ในกรณีที่ปัญหาแก้ไขไม่ได้ในครั้งแรก ให้ผู้ตรวจติดตามพิจารณาออก CAR/PAR ซ้ำอีกครั้ง เพื่อหาแนวทางการแก้ไขใหม่
- ตัวแทนฝ่ายบริหารปิดสรุปปัญหาที่เกิดขึ้น จากการตรวจติดตาม และมีหน้าที่รายงานผลในที่ประชุมทบทวนฝ่ายบริหาร

ภาคผนวกที่ 6

ระเบียบปฏิบัติการจัดทำเอกสารและการควบคุมเอกสาร

(เอกสารนี้ใช้เป็นตัวอย่างเท่านั้น)

ระเบียบปฏิบัติงาน

P-HR-03

เรื่อง การควบคุมเอกสารสารสนเทศ

แก้ไขครั้งที่ : 0

วันที่บังคับใช้เอกสาร :

	ผู้เตรียม	ผู้อนุมัติ
ลายเซ็น		
ชื่อ-สกุล		
ตำแหน่ง		
วันที่		

วัตถุประสงค์

เพื่อให้มั่นใจว่าเอกสารในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้รับอนุมัติ, การควบคุมการแจกจ่าย รวมถึงประวัติการเปลี่ยนแปลงแก้ไขของเอกสารและข้อมูล สำหรับการออกเอกสารใหม่ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขเนื้อหาเอกสาร การยกเลิกเอกสารเดิม รวมถึงการขอสำเนาเพิ่ม เพื่อให้เอกสารมีความทันสมัยต่อการใช้งานอยู่เสมอ และบันทึกมีการจัดเก็บในระยะเวลาที่กำหนด เพื่อนำมาอ้างอิงในการใช้งานได้

ขอบเขต

ระเบียบปฏิบัติงานนี้ครอบคลุมถึงกิจกรรมการออกเอกสารใหม่ การเปลี่ยนแปลงแก้ไขเนื้อหาเอกสาร การขอยกเลิกการใช้งานเอกสาร และการขอสำเนาเพิ่มเติม ซึ่งครอบคลุมถึงเอกสารและข้อมูลในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่ได้จัดทำขึ้นภายในบริษัท และเอกสารที่ได้รับมาจากภายนอกบริษัท และบันทึกที่เกิดขึ้นในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน

เอกสารอ้างอิง

F-HR-14	ใบดำเนินการด้านเอกสาร (Document Action Request: DAR)
F-HR-15	บัญชีรายชื่อเอกสาร (Master List)
F-HR-16	บัญชีแจกจ่ายเอกสาร (Holder List)
F-HR-17	ประวัติเอกสาร (Amendment Record)
F-HR-18	รายการรับเอกสารภายนอก (External document list)
F-HR-20	ใบอนุญาตทำลายบันทึก

คำนิยาม

เอกสารควบคุม คือ การควบคุมสำเนาเอกสารในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน ใช้งานภายในและภายนอกองค์กร โดยควบคุมการแก้ไข, แจกจ่าย, เรียกคืน ให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ และห้ามสำเนาใช้งานเอง

เอกสารไม่ควบคุม คือ การสำเนาเอกสารในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน แจกจ่ายภายนอกองค์กร เช่น ลูกค้า, องค์กรภายนอกบริษัท โดยไม่ติดตามหรือปรับปรุงให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ

รายละเอียดระเบียบปฏิบัติงาน

การควบคุมเอกสารและข้อมูลภายในบริษัท

1. การออกเอกสารใหม่

- ผู้จัดเตรียมเอกสาร จัดทำเอกสารเอกสารฉบับร่าง พร้อมแนบใบดำเนินการด้านเอกสารกรอกรายละเอียดพร้อมลงชื่อในช่องผู้จัดเตรียม แล้วส่งให้ผู้อนุมัติเอกสารแต่ละระดับตามตารางที่ 1 สำหรับการเริ่มใช้งานระบบเอกสารครั้งแรกไม่ต้องจัดทำใบดำเนินการด้านเอกสาร ถือว่าเริ่มระบบใหม่

- จนท.ควบคุมเอกสาร ตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนของเอกสาร แล้วบันทึกรับเอกสารในใบดำเนินการด้านเอกสาร และรายละเอียดดังนี้
 - กำหนดลำดับเอกสาร ดังนี้ (ลำดับเอกสาร / ปี ค.ศ.) เช่น 01/2017 หมายถึงใบดำเนินการด้านเอกสารลำดับที่ 01 ของปี 2017
 - กำหนดรหัสเอกสารในระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนน มีเงื่อนไขดังนี้
A-BB-CC
 - เมื่อ - A คือ ประเภทเอกสาร (M : คู่มือคุณภาพ, P : ระเบียบปฏิบัติงาน, W : วิธีปฏิบัติงาน S : เอกสารสนับสนุน, F : แบบฟอร์ม)
 - BB คือ รหัสหน่วยงาน ดูรายละเอียดข้างล่าง
 - TR คือ Training Department
 - MK คือ Marketing Department
 - HR คือ Human Resource Department
 - CC คือ ลำดับที่ของเอกสารสำหรับ เช่น 01, 02, ...
 - กำหนดสถานะเอกสาร โดยใช้ฉบับที่ ซึ่งมีเงื่อนไขดังนี้ สำหรับเอกสารระเบียบปฏิบัติงาน เอกสารวิธีปฏิบัติงาน, เอกสารสนับสนุน และฟอร์มที่ออกใหม่ ฉบับที่เป็น 0
- จนท.ควบคุมเอกสารจัดพิมพ์เอกสารต้นฉบับ และประวัติเอกสาร (Amendment Record) พร้อมตรวจสอบให้ถูกต้อง แล้วส่งเอกสารต้นฉบับให้ผู้จัดทำ และผู้อนุมัติตรวจสอบและลงชื่อ
 - จนท. ควบคุมเอกสาร ขึ้นทะเบียนเอกสารในบัญชีรายชื่อเอกสาร (Master list)
 - จนท. ควบคุมเอกสารประสานงานกับผู้จัดทำและอนุมัติเอกสารกำหนดการสำเนาแจกจ่ายเอกสารให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องแล้วบันทึกในบัญชีแจกจ่ายเอกสาร (Holder list)
 - จนท. ควบคุมเอกสาร จัดเตรียมสำเนาเอกสารสำหรับแจกจ่ายตามบัญชีแจกจ่ายเอกสาร
 - กรณีเอกสารควบคุมสำเนา ประทับตราวาง “เอกสารควบคุม” ที่หน้าแรกของสำเนาเอกสาร
 - กรณีเอกสารไม่ควบคุมสำเนาที่แจกจ่ายไปภายนอกบริษัทและไม่จำเป็นต้องติดตามฉบับที่ทันสมัย ประทับตราวาง “เอกสารไม่ควบคุม” ที่หน้าแรกของสำเนาเอกสาร
 - จนท. ควบคุมเอกสาร แจกจ่ายเอกสารตามบัญชีแจกจ่ายเอกสาร แล้วให้ผู้รับเอกสารลงชื่อรับเอกสารในใบดำเนินการด้านเอกสาร
 - ผู้ถือครองเอกสารจัดเก็บเอกสารใส่แฟ้ม และวางไว้ในสถานที่ปฏิบัติงาน
 - จนท. ควบคุมเอกสารจัดเก็บเอกสารต้นฉบับ, ใบดำเนินการด้านเอกสาร ,บัญชีแจกจ่ายเอกสารและ บัญชีรายชื่อเอกสาร เข้าแฟ้ม

2. กรณีเปลี่ยนแปลง/แก้ไขเอกสาร

- แผนกที่เป็นเจ้าของเอกสาร พิจารณาความเหมาะสมในการเปลี่ยนแปลง/แก้ไขเอกสาร และเขียนใบดำเนินการด้านเอกสารส่งให้จกท. ควบคุมเอกสารดำเนินการแก้ไขตามเอกสารฉบับร่าง และส่งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอนุมัติเอกสารตามลำดับ
 - จกท. ควบคุมเอกสาร แจกจ่ายเอกสารตามบัญชีแจกจ่ายเอกสาร ให้ผู้รับเอกสารลงชื่อรับเอกสารในใบดำเนินการด้านเอกสาร แล้วเก็บคืนเอกสารสำเนาฉบับเก่า

- จนท. ควบคุมเอกสารทำลายเอกสารสำเนาฉบับเก่า แต่จัดเก็บต้นฉบับเอกสารเก่าโดยประทับตราวาง “ยกเลิก” ทุกหน้าเอกสาร ไว้ย้อนหลัง 1 ฉบับ

3. กรณีการขอสำเนาเอกสารเพิ่ม

- ผู้ร้องขอกรอกรายละเอียดต่างๆ การขอสำเนาเอกสารเพิ่มในใบดำเนินการด้านเอกสาร
 - จนท. ควบคุมเอกสารปรับปรุงการสำเนาแจกจ่ายเอกสารในบัญชีแจกจ่ายเอกสาร จัดเตรียมสำเนาเอกสารสำหรับแจกจ่าย และแจกจ่ายเอกสารตามวิธีการที่กำหนด

4. การขอยกเลิกเอกสาร

- ผู้ร้องขอกรอกรายละเอียดต่างๆ การขอยกเลิกการใช้งานเอกสารในใบดำเนินการด้านเอกสาร
 - ผู้อนุมัติ พิจารณาการขอยกเลิกเอกสารแล้วลงชื่อในช่องผู้อนุมัติ จากนั้นส่งให้ จนท.ควบคุมเอกสาร ในกรณีที่ไม่เห็นด้วยให้ปรึกษากับผู้จัดทำ แล้วยกเลิกการดำเนินการ
 - จนท. ควบคุมเอกสาร ปรับปรุงและยกเลิกเอกสารในบัญชีรายชื่อเอกสาร
 - จนท. ควบคุมเอกสารตรวจสอบรายการแจกจ่ายเอกสารกับบัญชีแจกจ่ายเอกสาร แล้วเรียกเก็บคืนเอกสารสำเนาฉบับที่แจกจ่ายกลับคืน แล้วให้ผู้คืนเอกสารลงชื่อคืนในใบดำเนินการด้านเอกสาร
 - จนท. ควบคุมเอกสารทำลายเอกสารสำเนาฉบับเก่า แต่จัดเก็บต้นฉบับเอกสารเก่าโดยประทับตราวาง “ยกเลิก” ทุกหน้าเอกสาร ไว้ 1 ฉบับ

การควบคุมเอกสารและข้อมูลที่ได้รับจากภายนอกบริษัท

5. กรณีเอกสารรับเข้ามาใหม่

- เอกสารจากภายนอกที่รับเข้ามาให้ลงในแบบฟอร์มรายการรับเอกสารภายนอก โดยระบุประเภทของเอกสาร วันที่ และเนื้อเรื่อง โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมเอกสารเป็นผู้จัดเก็บเอกสาร
 - ผู้จัดการฝ่ายพิจารณาว่าเกี่ยวข้องกับปฏิบัติงานหรือไม่ ถ้าเกี่ยวข้องและจำเป็นต้องแจกจ่ายเอกสารให้ปฏิบัติตามวิธีการควบคุมเอกสารภายในบริษัท
 - เอกสารในส่วนที่เป็นหลักสูตรอบรมจากภายนอกให้เก็บไว้อ้างอิง ในประเภทเอกสารสนับสนุน

การควบคุมบันทึก

6. จนท. ควบคุมเอกสาร รวบรวมรายชื่อบันทึกในเอกสารแต่ละฉบับ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากบันทึกที่อ้างอิงไว้ในขั้นตอนการปฏิบัติงาน, วิธีการปฏิบัติงานทุกฉบับ หรือ

- เป็นบันทึกที่กฎหมาย,ระเบียบ, ข้อบังคับอื่นๆ ระบุให้เก็บ หรือ
- เป็นความต้องการของลูกค้า ที่ระบุให้จัดเก็บไว้

โดยจัดทำทะเบียนบันทึกในแบบฟอร์ม Master list

7. จนท. ควบคุมเอกสารมีหน้าที่ จัดเก็บบันทึกทุกประเภท ตรวจสอบความสามารถในการใช้งาน (อ่านออก) ของบันทึกที่มีการจัดเก็บ ควบคุมการเก็บให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม ไม่เลอะเลือน, สูญหาย และมีความสามารถนำมาใช้งานได้สะดวก
8. จนท. ควบคุมเอกสารต้องเฝ้าตรวจสอบระยะเวลาการเก็บของบันทึกต่างๆ ที่จัดเก็บไว้ และเมื่อครบระยะเวลาที่ระบุไว้ ให้จัดทำ ใบขออนุมัติทำลายบันทึก เสนอให้ผู้มีอำนาจอนุมัติเอกสาร (ตามที่กำหนดในตาราง) พิจารณา / ทบทวน / อนุมัติการทำลายบันทึก
9. ในกรณีที่ไม่อนุมัติการทำลายบันทึก ให้ผู้มีอำนาจระบุระยะเวลาที่ต้องการให้เก็บเพิ่มลงใน ใบขออนุมัติทำลายบันทึก
10. จนท. ควบคุมเอกสารทำลายบันทึก และระบุวันที่ทำลายลงในใบขออนุมัติทำลายบันทึก

ตารางที่ 1 กำหนดผู้จัดทำ และอนุมัติเอกสารและข้อมูลที่จัดทำภายในบริษัท

ประเภทเอกสาร	ผู้จัดเตรียม	ผู้อนุมัติ	หน่วยงานควบคุมเอกสารต้นฉบับ
คู่มือการจัดการความปลอดภัย การจราจรทางถนน (RTS Manual)	ตัวแทนฝ่ายบริหาร (RTS MR)	กรรมการผู้จัดการ	Document Center
ระเบียบปฏิบัติงาน (Procedure)	ผู้จัดการแผนก	กรรมการผู้จัดการ	Document Center
วิธีการปฏิบัติงาน (Work instruction)	ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละแผนก	RTS MR	Document Center
เอกสารสนับสนุน (Support Document)	ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละแผนก	RTS MR	Document Center
แบบฟอร์ม (Form)	ผู้จัดการแผนก หรือผู้ปฏิบัติงานในแต่ละแผนก	RTS MR	Document Center
เอกสารภายนอกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละแผนก	RTS MR	Document Center