



บทความวิจัย

มาตรการส่งเสริมความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
กรณีศึกษาอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Measures to Promote Vehicle-Use Safety for Foreign Tourists: A Case Study
of Koh Samui District, Surat Thani Province

วันที่รับบทความ (Received) : 17 พฤศจิกายน 2568

วันที่แก้ไขบทความ (Revised) : 19 ธันวาคม 2568

วันที่ตอบรับบทความ (Accepted) : 30 ธันวาคม 2568

วันที่ตีพิมพ์บทความ (Publish an article) : 31 ธันวาคม 2568

เบญจมาภรณ์ ทิพย์มาก ¹

Benjamaporn Thipmak

นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการพัฒนาระบบการยุติธรรม คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

Master's degree student, Master of Arts Program

Department of Justice Development, Faculty of Law, Suratthani Rajabhat University

เลขที่ 272 หมู่ที่ 9 ถนนสุราษฎร์-นาสาร ตำบลขุนทะเล

อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84100

No. 272 Moo 9, Suratthani-Nasan Road, Khunthale Subdistrict,

Mueang District, Suratthani Province 84100

E-mail : bunyapa1980@gmail.com

¹ ผู้เขียนหลัก (first author)

นิรมล ยินดี ^{2*}

Niramol Yindee

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

Associate Professor Dr., Faculty of Law, Suratthani Rajabhat University

เลขที่ 272 หมู่ที่ 9 ถนนสุราษฎร์-นาสาร ตำบลขุนทะเล อำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84100

272 Moo 9, Suratthani-Nasan Road, Khunthale Subdistrict,

Mueang District, Suratthani Province 84100

E-mail: jju5940@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี 2) ศึกษากฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และ 3) เพื่อเสนอแนะมาตรการและแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

วิธีดำเนินการวิจัยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์เอกสาร วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษาพบว่า 1) สาเหตุหลักของอุบัติเหตุ ได้แก่ การขาดความรู้กฎจราจรไทย การไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล การขาดประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ และความไม่เข้มงวดของผู้ประกอบการในการตรวจสอบคุณสมบัติผู้เช่า 2) การบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ไม่ครอบคลุมการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากลของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้ผู้ประกอบการเช่ารถไม่สามารถตรวจสอบการขับขี่มอเตอร์ไซด์ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากขาดความรู้กฎจราจรไทย นอกจากนี้ พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 ขาดกลไกบังคับใช้ร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่น บทลงโทษในกฎหมายดังกล่าว เช่น ค่าปรับตามมาตรา 42-43 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่รุนแรงพอต่อผู้ประกอบการที่ละเลยการตรวจสอบ ส่งผลให้เกิดการป้องกันและขาดบทลงโทษสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต 3) มาตรการที่เหมาะสมควรประกอบด้วยมาตรการทางกฎหมาย การพัฒนาระบบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้ 1) พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีการทดสอบความรู้กฎจราจรโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 2) กำหนดมาตรฐานและความรับผิดชอบของผู้ประกอบการอย่างชัดเจน 3) จัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือทางกฎหมายเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และ 4) พัฒนาระบบประกันภัยที่ครอบคลุม

² ผู้นิพนธ์ร่วม (co-author)

* ผู้ประพันธ์บรรณกิจ (Corresponding Author)

คำสำคัญ : ความปลอดภัยทางถนน; นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ; มาตรการทางกฎหมาย

Abstract

This research aims to 1) study the problems and factors causing vehicle accidents among tourists in Koh Samui District, Surat Thani Province, 2) examine laws and policies related to vehicle safety for foreign tourists, and 3) propose measures and guidelines for promoting vehicle safety for foreign tourists. The research methodology employs qualitative research through documentary analysis Data were analyzed using inductive content analysis.

The findings reveal that 1) the main causes of accidents include lack of knowledge of Thai traffic laws absence of international driving permits, lack of motorcycle riding experience , and inadequate verification of renter qualifications by operators, 2) The enforcement of the Land Traffic Act B.E. 2522 and the Motor Vehicle Act B.E. 2522 does not cover the verification of international driving permits for foreign tourists, making it impossible for rental operators to check motorcycle riding qualifications, resulting in accidents due to lack of knowledge of Thai traffic laws. Additionally, the Tour Business and Guide Act B.E. 2551 lacks joint enforcement mechanisms with local authorities. Penalties under these laws, such as fines stipulated in Sections 42-43 of the Land Traffic Act B.E. 2522, are not severe enough against operators who neglect verification, failing to deter violations, and there are no specific penalties for foreign tourists driving without permits. and 3) appropriate measures should include legal measures, development of temporary licensing systems, enhanced law enforcement, infrastructure development, and multi-sectoral cooperation.

The researcher recommends that relevant agencies should 1) develop a temporary driver's license system for tourists with local traffic law testing, 2) clearly define standards and responsibilities for operators, 3) establish dedicated legal assistance centers for foreign tourists, and 4) develop comprehensive and adequate insurance systems.

Keywords: Road safety; Foreign tourists; Legal measures

1. บทนำ

ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นประเด็นที่ได้รับความสนใจในระดับนานาชาติ ดังสะท้อนโดยนโยบายในระดับสากล ได้แก่ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) เป้าหมายที่ 3 การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี เป้าหมายย่อย 3.6 ที่มุ่งหมายลดจำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี ค.ศ. 2030 (สหประชาชาติ, 2558) รวมทั้งทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนระยะที่ 2 พ.ศ. 2564-2573 และปฏิญญาสตอกโฮล์ม (Stockholm Declaration) ที่เน้นย้ำถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

สำหรับประเทศไทย ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) กระทรวงคมนาคมมีวิสัยทัศน์ที่จะพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการยกระดับความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่งให้เป็นที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยในปี พ.ศ. 2567 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติประสบอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย จำนวนผู้เสียชีวิต 134 ราย และบาดเจ็บ 10,371 ราย (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2567)

เกาะสมุย อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2567 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาเยือนกว่า 2.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 จากปีก่อนหน้า สร้างรายได้ให้กับจังหวัดและประเทศรวมกว่า 90,000 ล้านบาท (รายงานสถิติจังหวัดสุราษฎร์ธานี, 2567) อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมากกลับนำมาซึ่งความท้าทายด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากข้อมูลของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาเกาะสมุย ในปี พ.ศ. 2567 พบว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 78 และรถยนต์ร้อยละ 22 ระดับความรุนแรงพบว่าบาดเจ็บเล็กน้อยร้อยละ 65 บาดเจ็บสาหัสร้อยละ 26 และเสียชีวิตร้อยละ 9 (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาเกาะสมุย, 2568) สถิติดังกล่าวสะท้อนให้เห็นความรุนแรงของปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว จากการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวใช้รถจักรยานยนต์เข้าส่วนใหญ่ และไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ไม่เคยมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน และไม่ทราบถึงจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ นอกจากนี้ยังพบปัญหาการกำกับดูแลของผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะที่ขาดความเข้มงวด ไม่ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่หรือใบอนุญาตขับขี่สากล ไม่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับกฎจราจรหรือเส้นทางอันตราย และไม่จัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน

แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 แต่ยังคงพบว่า มีช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมาย การกำกับดูแลผู้ประกอบการ และระบบประกันภัยที่ไม่เพียงพอ รวมทั้งขาดมาตรการสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกขององค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) และความตกลงด้านการท่องเที่ยวแห่งอาเซียน (Asean Tourism Agreement) มีพันธกรณีที่จะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเฉพาะการจัดให้มีมาตรการป้องกันภัย การประกันภัย และการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมที่เป็นธรรม (World Tourism Organization, 1996)

ด้วยเหตุนี้ การศึกษามาตรการส่งเสริมความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่เกาะสมุยจึงมีความสำคัญ เพื่อนำไปสู่การพัฒนามาตรการทางกฎหมาย นโยบาย และการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยว ตลอดจนช่วยรักษาภาพลักษณ์ที่ดีของการท่องเที่ยวในเกาะสมุยและประเทศไทยโดยรวม อีกทั้งยังสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 3 และเป้าหมายที่ 16 ในการส่งเสริมสังคมสงบสุข ยุติธรรม และไม่แบ่งแยก

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

2.2 เพื่อศึกษากฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

2.3 เพื่อหาแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

3. วิธีดำเนินการวิจัย

บทความวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วยการศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) ศึกษาและวิเคราะห์เอกสารจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่ ตำรับกฎหมาย คำพิพากษาศาลฎีกา หนังสือ เอกสารทางวิชาการ วารสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รายงานสถิติอุบัติเหตุ นโยบายและแผนพัฒนาต่าง ๆ ตลอดจนเอกสารจากองค์การระหว่างประเทศ

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล สังเกตแบบมีส่วนร่วมในพื้นที่ การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การวิเคราะห์เนื้อหาแบบอุปนัย ตรวจสอบความน่าเชื่อถือด้วยวิธี Triangulation โดยการเปรียบเทียบข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ

4. การทบทวนวรรณกรรมหรือกรอบแนวคิดในการวิจัย

4.1 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยว

องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization, 1996) กำหนดว่า ความปลอดภัยและความมั่นคงเป็นองค์ประกอบสำคัญของคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพต้องมีรากฐานมาจากการจัดการความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่ดี โดยต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่น

สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2562) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยวว่าหมายถึง สภาพแวดล้อมและมาตรการต่าง ๆ ที่จัดให้ในพื้นที่ท่องเที่ยวเพื่อป้องกันอันตรายและลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว ทั้งในด้านชีวิต ทรัพย์สิน สุขภาพกายและจิตใจ

ความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจก่อนการเดินทางและความพึงพอใจระหว่างการเดินทางของนักท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวต้องเปรียบเทียบระหว่างคุณค่าประสบการณ์ที่จะได้รับ ราคา และความเสี่ยงจากความไม่ปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่คุ้นเคย (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ม.ป.ป.)

4.2 การจัดการความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยว

Iivari & Niemisalo (2013) จำแนกผู้ดำเนินการในการจัดการดูแลความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยวออกเป็น 3 ระดับ คือ (1) ระดับรัฐ ได้แก่ ตำรวจ (2) ระดับกลุ่ม ได้แก่ ความปลอดภัยของชุมชน ความปลอดภัยด้านสิ่งแวดล้อม และความร่วมมือของภาคส่วนต่าง ๆ และ (3) ระดับปัจเจก ได้แก่ ความปลอดภัยของแต่ละบุคคล การจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิผลที่สุด คือ การร่วมมือที่เข้มแข็งระหว่างนักท่องเที่ยว ชุมชน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และรัฐบาล โดยภาคเอกชนมีความรับผิดชอบหลักในการป้องกันและลดการเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ส่วนภาครัฐมีความรับผิดชอบหลักในการสร้างความมั่นใจและความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยว (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, ม.ป.ป.)

4.3 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ทฤษฎีความปลอดภัยทางถนนและแบ่งเป็น 4 ทฤษฎีหลัก ดังนี้

1. ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Stochastic Theories) เป็นทฤษฎีที่มุ่งวิเคราะห์อุบัติเหตุด้วยหลักสถิติพบว่า ความน่าจะเป็นของการเกิดอุบัติเหตุคือการที่ผู้ขับขี่ไม่สามารถควบคุมสิ่งต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นได้
2. ทฤษฎีเชิงสาเหตุ (Causal Theories) มีพื้นฐานมาจากความรู้เกี่ยวกับปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ งานวิจัยหลายชิ้นพบว่า ปัจจัยด้านบุคคล (Human Factor) เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 85-90
3. ทฤษฎีเชิงระบบ (Systemic Theories) เกิดขึ้นจากข้อจำกัดของทฤษฎีเชิงสาเหตุที่มุ่งเน้นเฉพาะพฤติกรรมบุคคล ทฤษฎีนี้เน้นว่าการป้องกันอุบัติเหตุต้องพิจารณาระบบความปลอดภัยโดยรวม
4. ทฤษฎีด้านพฤติกรรม (Behavioral Theories) พัฒนาโดย Gerald Wilde เน้นการประเมินความเสี่ยงสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนและการทราบปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากพฤติกรรมของกลุ่มบุคคล

4.4 มาตรฐานสากลด้านความปลอดภัยทางถนน

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดกรอบ 5 เสาหลัก สำหรับการจัดการความปลอดภัยทางถนนประกอบด้วย

1. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการ ส่งเสริมความร่วมมือจากทุกภาคส่วน และกำหนดหน่วยงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์

2. ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) การสร้างมิตีความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงสร้างถนน โดยเฉพาะการคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนที่ เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
3. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) การพัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน
5. การป้องกันภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response) การสร้างความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉิน

แนวคิดนี้ใช้ Safe System Approach ครอบคลุม 5 เสาหลัก คือ การบริหารจัดการความปลอดภัยถนน, ถนนที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น ยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้ถนนปลอดภัย และการตอบสนองหลังอุบัติเหตุ สอดคล้องกับหลักการหลักของ Vision Zero เป็นแนวคิดจากสวีเดนตั้งแต่ปี 1997 ที่มุ่งลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นศูนย์ จึงต้องออกแบบระบบป้องกัน การประยุกต์กับมาตรการลดอุบัติเหตุ ในบริบทเกาะสมุย สามารถบูรณาการกับใบอนุญาตชั่วคราวของกรมการขนส่งทางบก โดยเพิ่มการทดสอบกฎจราจรออนไลน์ QR Code และ AI ติดตาม สอดคล้องกับช่องว่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อลดอุบัติเหตุหนักท้องเที่ยวจากขาดความรู้กฎจราจรไทย นโยบายนี้ประสบความสำเร็จในนิวยอร์ก สามารถลดผู้เสียชีวิต 50% ภายใน 5 ปี.

4.5 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายหลักที่กำหนดกรอบการใช้ทางหลวงและการจราจรทางบก โดยมีบทบัญญัติสำคัญที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ มาตรา 42 กำหนดให้ผู้ขับรถต้องถือใบอนุญาตขับรถหรือใบอนุญาตขับรถสากล มาตรา 43 ห้ามขับรถในสภาพมึนเมา มาตรา 57 กำหนดให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย มาตรา 58 กำหนดเรื่องความเร็ว พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 บทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนรถและการประกันภัย โดยมาตรา 12 กำหนดให้เจ้าของรถต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2551 เป็นกฎหมายที่กำหนดกรอบการบริหารจัดการการท่องเที่ยวของประเทศให้มีเอกภาพ โดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

ประเทศไทยในฐานะภาคีสมาชิกขององค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) ต้องปฏิบัติตามหลักการท่องเที่ยวโลก (The Global Code of Ethics for Tourism) ซึ่งในหลักที่ 1 ข้อ 4 กำหนดว่า รัฐต้องให้ความคุ้มครองต่อนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนรวมทั้งทรัพย์สินของบุคคลเหล่านั้น โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

นอกจากนี้ ความตกลงด้านการท่องเที่ยวแห่งอาเซียน (Asean Tourism Agreement: ATA) กำหนดว่า รัฐสมาชิกจะต้องให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษต่อความปลอดภัยนักท่องเที่ยว การให้คำแนะนำเบื้องต้น การประกันภัย และสิทธิในกระบวนการยุติธรรมเมื่อนักท่องเที่ยวตกเป็นผู้เสียหายหรือจำเลยในคดีอาญา

4.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ภาวิณี เอี่ยมตระกูลและคณะ (2561) ศึกษาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการยกระดับความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ความเสี่ยงจากการอนุญาตให้ขับขี่โดยไม่มีใบขับขี่ การขาดข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ส่งผลต่อความเสี่ยงอย่างรุนแรง

ทวีศักดิ์ ตะกระโทก (2562) ศึกษาการจัดการความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ควรมีการพัฒนาต้นแบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่สามารถจำแนกกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ การพัฒนาแนวทางให้ข้อมูลความปลอดภัยเส้นทาง และการพัฒนาคุณภาพรถจักรยาน

ปิ่นอุทัย คงทองและวีรยา มีสวัสดิกุล (2562) ศึกษาแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยวของอำเภอหัวหินในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ พบว่าแนวทางที่เหมาะสมต้องเกิดจากความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วน โดยภาครัฐมีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย พัฒนาระบบความปลอดภัย พัฒนาคน ภาคเอกชนต้องปฏิบัติตามกฎหมายและพัฒนาคุณภาพมาตรฐาน ชุมชนช่วยเหลือระวัง และนักท่องเที่ยวต้องตระหนักถึงอันตราย

5. อภิปรายผลการวิจัย

5.1 ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุมาจากปัจจัยด้านนักท่องเที่ยวที่ขาดความรู้กฎจราจรไทย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล และขาดประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ เพราะนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากประเทศที่ขับรถฝั่งขวา ทำให้ไม่คุ้นเคยกับการขับรถฝั่งซ้ายในประเทศไทย นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ประกอบการไม่ได้ทำหน้าที่ในการคัดกรองและให้ความรู้แก่นักท่องเที่ยวอย่างเพียงพอ ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีเชิงสาเหตุ (Causal theories) ของที่ระบุว่า ปัจจัยด้านบุคคลเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับงานวิจัยของภาวิณี เอี่ยมตระกูลและคณะ (2561) ที่พบว่า ความเสี่ยงจากการอนุญาตให้ขับขี่โดยไม่มีใบขับขี่และการขาดข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมายส่งผลต่อความเสี่ยงอย่างรุนแรง รวมทั้งสอดคล้องกับงานวิจัยของทวีศักดิ์ ตะกระโทก (2562) ที่พบปัญหาล้ำคลึงกันในจังหวัดเชียงใหม่

5.2 ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 แม้จะมีบทบัญญัติที่ครอบคลุม แต่ยังมีช่องว่างในการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษที่มีโทษไม่ร้ายแรง และขาดมาตรการเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทั้งนี้ เพราะกฎหมายที่มีอยู่ถูกออกแบบมาสำหรับประชาชนทั่วไป ไม่ได้คำนึงถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรม ภาษา และระยะเวลาพำนัก

ของนักท่องเที่ยว อีกทั้ง พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ขาดการกำหนดหน้าที่ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากล ทำให้ผู้ประกอบการเช่ารถละเลย ส่งผลอุบัติเหตุจากขาดความรู้กฎจราจรไทย ส่วนพระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์ พ.ศ. 2551 ไม่มีกลไกบังคับใช้ร่วมท้องถิ่น ทำให้เกิดช่องว่างในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการการลงโทษ ค่าปรับมาตรา 42-43 พระราชบัญญัติจราจรฯ ไม่รุนแรงพอ มีโทษปรับต่ำกว่า 1,000 บาท จึงไม่สามารถป้องปรามผู้ประกอบการได้ จากสถิติปี 2567 แสดงผู้เสียชีวิต 134 รายจาก 10,371 ครั้ง แสดงให้เห็นการลงโทษขาดประสิทธิภาพ

ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับทฤษฎีเชิงระบบ (Systemic theories) ที่เน้นว่า การเกิดอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากความผิดพลาดของบุคคลเพียงอย่างเดียว แต่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการความปลอดภัย โครงสร้างพื้นฐาน นโยบาย และการบังคับใช้กฎหมายด้วย นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศและความตกลงด้านการท่องเที่ยวแห่งอาเซียน ที่กำหนดให้ประเทศไทยต้องจัดให้มีมาตรการคุ้มครองความปลอดภัยนักท่องเที่ยวอย่างเพียงพอ

5.3 ผลจากการวิจัยวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่า มาตรการทางกฎหมาย เพื่อแก้ปัญหาช่องว่างในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติธุรกิจนำเที่ยว พ.ศ. 2551 โดยกำหนดระบบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ กำหนดให้นักท่องเที่ยวต้องขอใบอนุญาตชั่วคราว (อายุ 2 ปี) ผ่านกรมการขนส่งทางบก (DLT) โดยแสดง IDP หนังสือเดินทาง รูปถ่าย และผ่านทดสอบข้อเขียน/ปฏิบัติกฎจราจรไทยออนไลน์ก่อนเช่ารถ ค่าธรรมเนียมมอเตอร์ไซค์ 100 บาท รถยนต์ 200 บาท พร้อมเพิ่มบทลงโทษผู้ประกอบการละเลย เช่น ปรับ 20,000-50,000 บาท หรือระงับใบอนุญาตเชื่อมโยงกับ พ.ร.บ.ธุรกิจนำเที่ยวฯ โดยบังคับผู้ประกอบการเช่ารถตรวจสอบใบอนุญาตผ่าน QR Code แอป DLT ก่อนปล่อยรถ สร้างฐานข้อมูลกลางร่วม Thai RSC และท้องถิ่น เพื่อลดอุบัติเหตุจากขาดความรู้กฎจราจรไทย ซึ่งสอดคล้องกับหลักการ Vision Zero มาตรการนี้เสริมประสิทธิภาพกฎหมายเดิมที่ขาดการตรวจสอบ มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพิ่มจุดตรวจร่วมท้องถิ่น โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ใช้ AI Big Data ติดตามจาก Thai RSC บังคับตรวจสอบก่อนเช่ารถ และเพิ่มบทลงโทษรุนแรง นอกเหนือจากมาตรา 42-43 เช่น ระงับใบอนุญาต

มาตรการเชิงป้องกัน

ปรับโครงสร้างถนน เช่น ป้ายสองภาษา ไฟ LED จำกัดความเร็ว 60 กม./ชม. ในเขตท่องเที่ยว พร้อม QR Code ประชาสัมพันธ์กฎจราจร ลดจุดเสี่ยงก่อนเกิดเหตุ และมีศูนย์ให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายทันทีหลังอุบัติเหตุ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมตำรวจภูธรและศาล

กำหนดให้ผู้ประกอบการเช่ารถทำประกันภัยครอบคลุมอุบัติเหตุจากมอเตอร์ไซค์ขั้นต่ำ 500,000 บาท

ทั้งนี้ เพราะปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่ซับซ้อน ต้องการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับกรอบ 5 เสาหลักขององค์การสหประชาชาติด้านความปลอดภัยทางถนน และสอดคล้องกับแนวคิดการจัดการความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยวของกองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว

(ม.ป.ป.) ที่เน้นทั้งมาตรการเฝ้าระวัง การให้ความช่วยเหลือ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และการปราบปราม รวมทั้งสอดคล้องกับงานวิจัยของปิ่นฤทัย คงทองและวีรยา มีสวัสดิกุล (2562) ที่เน้นความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชน และนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้ มาตรการที่เสนอยังสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 3 การมีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี เป้าหมายย่อย 3.6 ลดจำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และเป้าหมายที่ 16 สังคมสงบสุข ยุติธรรม ไม่แบ่งแยก เป้าหมายย่อย 16.3 ส่งเสริมหลักนิติธรรมและการเข้าถึงความยุติธรรมสำหรับทุกคน

6. สรุป

การวิจัยเรื่อง มาตรการส่งเสริมความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ กรณีศึกษาอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 2) ศึกษากฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง และ 3) เสนอแนะมาตรการและแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัย โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพผ่านการวิเคราะห์เอกสาร ผลการวิจัยพบว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุประกอบด้วย 6 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านนักท่องเที่ยวที่ขาดความรู้กฎจราจรและไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากล ปัจจัยด้านผู้ประกอบการที่ไม่ตรวจสอบคุณสมบัติผู้เช่า ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวด ปัญหาการดำเนินคดี และระบบประกันภัยที่ไม่เพียงพอ กฎหมายที่เกี่ยวข้องแม้จะมีบทบัญญัติครอบคลุม แต่ยังมีช่องว่างในการบังคับใช้และบทลงโทษไม่เพียงพอ

มาตรการที่เหมาะสม มาตรการทางกฎหมาย โดยพัฒนาระบบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวและปรับปรุงบทลงโทษ มาตรการเชิงป้องกัน โดยพัฒนาระบบสารสนเทศและติดตั้งป้ายเตือนภัย มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบ มาตรการด้านกระบวนการยุติธรรม โดยจัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือทางกฎหมาย และมาตรการด้านประกันภัย โดยพัฒนาระบบประกันภัยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยว การดำเนินการตามมาตรการเหล่านี้จะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยว และรักษาภาพลักษณ์ที่ดีของการท่องเที่ยวไทย อีกทั้งยังสอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศและเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

บทสรุปของบทความวิจัย ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวต่างชาติในเกาะสมุยเกิดจากช่องว่างกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย โดยมาตรการดังกล่าวมาตาม Vision Zero จะช่วยลดผู้เสียชีวิตลงได้โดยหน่วยงานหลักที่ควรเข้ามาดูแล ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก รับผิดชอบระบบใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว ทดสอบออนไลน์ และจัดทำฐานข้อมูลออนไลน์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีหน้าที่ประสานผู้ประกอบการเช่ารถ ให้มีศูนย์ช่วยเหลือทางกฎหมายทันทีหลังเกิดเหตุ ร่วมกับศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC ใช้ AI Big Data ติดตามและวิเคราะห์สถิติเรียลไทม์ หน่วยงานเหล่านี้ต้องตั้งคณะกรรมการร่วมกำหนดนโยบาย ปรับโครงสร้างถนน เพิ่มบทลงโทษ และมีมาตรการประกันภัยครอบคลุม จะช่วยสร้างมาตรการความปลอดภัยจากการใช้รถของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

7.1.1 พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยว โดยมีการทดสอบความรู้กฎจราจรผ่านระบบออนไลน์สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ

7.1.2 จัดทำระเบียบหรือประกาศกำหนดมาตรฐานสำหรับผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะในพื้นที่ท่องเที่ยว

7.1.3 จัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือทางกฎหมายเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ (Tourist Legal Aid Center) ที่มีล่ามครบทุกภาษาหลัก

7.1.4 พัฒนาแอปพลิเคชัน ที่แสดงจุดเสี่ยง กฎจราจร และเบอร์โทรฉุกเฉิน

7.1.5 จัดทำคู่มือความปลอดภัยทางถนนหลากหลายภาษา และประชาสัมพันธ์ทำเรือ สนามบิน และโรงแรม

7.1.6 สำหรับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาลนครเกาะสมุย) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานถนนที่เป็นจุดเสี่ยง อย่างน้อย 20 จุด ติดตั้งป้ายเตือนภัยแบบสากล (มีทั้งภาษาไทย อังกฤษ และสัญลักษณ์) อย่างน้อย 50 จุด เพิ่มแสงสว่างในเส้นทางที่มีความเสี่ยงสูง โดยเฉพาะเส้นทางขึ้นเขา

7.1.7 สำหรับภาคเอกชน (ผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะ) จัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะเกาะสมุย เพื่อกำหนดมาตรฐานร่วมกัน และพัฒนาระบบ QR Code ที่ติดกับรถแต่ละคัน เมื่อสแกนจะได้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย กฎจราจร และจุดเสี่ยง

7.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาเปรียบเทียบมาตรการความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ของประเทศไทย เช่น ภูเก็ต พัทยา เชียงใหม่ เพื่อพัฒนาเป็นแนวทางปฏิบัติระดับชาติ ควรมีการศึกษახอบาทของเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในการส่งเสริมความปลอดภัย เช่น ระบบ AI ในการตรวจจับการฝ่าฝืน ระบบแจ้งเตือนอัตโนมัติ และ Big Data Analytics และควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบประกันภัยแบบบังคับสำหรับนักท่องเที่ยวที่เช่ายานพาหนะ

8. เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. (2568). สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาล. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC. สืบค้นเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2567, จาก <https://www.thairsc.com/>

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2567). กระทรวงท่องเที่ยวฯ เน้นความปลอดภัยบนท้องถนนรับไฮซีซั่น. สืบค้นเมื่อ 10 พฤศจิกายน 2567, จาก https://www.khaosod.co.th/economics/news_9498582/

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2568). สถิติการท่องเที่ยวประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 9 พฤษภาคม 2568, จาก <https://thai.tourismathailand.org/>

- จุฬาลักษณ์ พันธัง. (2562, พฤษภาคม-สิงหาคม). การจัดการความปลอดภัยด้านการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่เมืองพัทยา. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*, 11(2), 495-520.
- ทวีศักดิ์ ตะกระโทก. (2562). การจัดการความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่. รายงานวิจัยเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม.
- ทวีศักดิ์ ตะกระโทก และคณะ. (2567). *การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2568). *แถลงข่าวเศรษฐกิจและการเงิน เดือนมีนาคม และไตรมาสที่ 1 ปี 2568*. สืบค้นเมื่อ 30 เมษายน 2568, จาก <https://www.bot.or.th/>
- ปิ่นอุทัย คงทอง. (2562, มกราคม-เมษายน). แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยวของอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในฐานะจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ. *วารสารดุสิตธานี*, 13(1), 391-412.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ. (2561, กรกฎาคม-ธันวาคม). แนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการยกระดับความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษา การเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่. *วารสารวิชาการท่องเที่ยวไทยนานาชาติ*, 14(2), 143-163.
- รายงานสถิติจังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ. 2567. (2568). *การท่องเที่ยวและการกีฬา*. สืบค้นเมื่อ 19 มีนาคม 2568, จาก <https://surat.nso.go.th>
- ศิริภา จิตผ่อง. (2561). *สภาพปัญหาความปลอดภัยระหว่างการท่องเที่ยวที่มีผลต่อการให้บริการการท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ*. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาเกาะสมุย. (2568). *รายงานสถิติอุบัติเหตุนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประจำปี 2567*. สืบค้นเมื่อ 6 มิถุนายน 2568, จาก <https://lookerstudio.google.com>
- สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2562). *มาตรการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อ 6 มิถุนายน 2568, จาก <https://www.parliament.go.th/library>
- Jamroz, K. (2008). Review of Road Safety Theories and Models. *Journal of KONBiN*, 1(4)
- World Tourism Organization. (1996). *Tourist Safety and Security: Practical Measures for Destinations*. Madrid: World Tourism Organization.