

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันสังคมโลกตระหนักถึงความสำคัญเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม โดยจะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศได้บัญญัติกฎหมาย ข้อบังคับ และระเบียบเกี่ยวกับการป้องกันสิ่งแวดล้อมทั้งบนบก อากาศ และในน้ำ เช่น การควบคุมการทิ้งขยะ การควบคุมปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์จากระยนต์ และโรงงานอุตสาหกรรม การเลิกใช้สารซีเอฟซี (Chlorofluorocarbons) ซึ่งเป็นสารที่มีส่วนทำลายโอโซนในชั้นบรรยากาศ เป็นต้น สำหรับการควบคุมสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ได้มีการออกกฎหมายเพื่อใช้ควบคุม เช่น ห้ามมิให้ทิ้งขยะและปล่อยน้ำมัน คราบน้ำมัน ลงในทะเล แม่น้ำ ลำคลอง และแหล่งน้ำต่าง ๆ เป็นต้น เนื่องจากทะเลและแนวชายฝั่งทะเลมีความสำคัญและมีมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งยังเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีคุณค่ายิ่ง กล่าวคือ เป็นที่อาศัยของสัตว์น้ำและเป็นแหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ป่าชายเลนช่วยรักษาแนวชายฝั่งมิให้เสียหาย เป็นแหล่งสันตนาการท่องเที่ยวที่มีมูลค่า เป็นต้น การป้องกันการเกิดมลภาวะทางทะเลจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องร่วมกันปฏิบัติ เพราะผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมีผลให้เกิดความเสียหายต่อสัตว์น้ำ แหล่งเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และเศรษฐกิจ อีกทั้งการฟื้นฟูสภาพสิ่งแวดล้อมให้กลับคืนสู่สภาพปกติต้องใช้เวลา แรงงาน และงบประมาณจำนวนมาก ขณะเดียวกันในช่วงที่สิ่งแวดล้อมเกิดความเสียหายนั้น รายได้ต่าง ๆ ที่เคยได้รับจากคุณค่าของสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็กรายได้ของประเทศ ท้องถิ่น และประชากรที่อาศัยในพื้นที่นั้นๆ ก็ลดลงด้วย

เป็นที่ทราบกันว่าการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะในทะเล มีสาเหตุส่วนใหญ่จากความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน (Human error) และนับวันเริ่มมีจำนวนอุบัติเหตุมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นปัญหาจาก การเกยหิน โสโครกของเรือบรรทุกน้ำมันดิบขนาดใหญ่ ชื่อ Exxon Valdez เป็นเหตุให้น้ำมันดิบจำนวนมหาศาลรั่วลงทะเล ส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำ นกทะเล และสิ่งแวดล้อมอย่างประเมินค่ามิได้ นอกจากนี้ยังมีเรือบรรทุกน้ำมันเกิดไฟไหม้และการระเบิดในเรือ รวมถึงเรือชนกัน เป็นต้น สำหรับประเทศไทยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำอยู่ในเกณฑ์สูง อุบัติภัยครั้งใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งลำเลียงสารเคมีและวัตถุอันตรายทางเรือเกิดขึ้น เมื่อปี พ.ศ. 2536 เรือบรรทุกสารเคมี Vinyl Chloride (VCM.) ล่มที่ปากร่องน้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเหตุให้กีดขวางร่องน้ำและเรือไม่สามารถผ่านเข้าออกได้ระยะเวลาหนึ่ง ส่งผลให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจของประเทศ

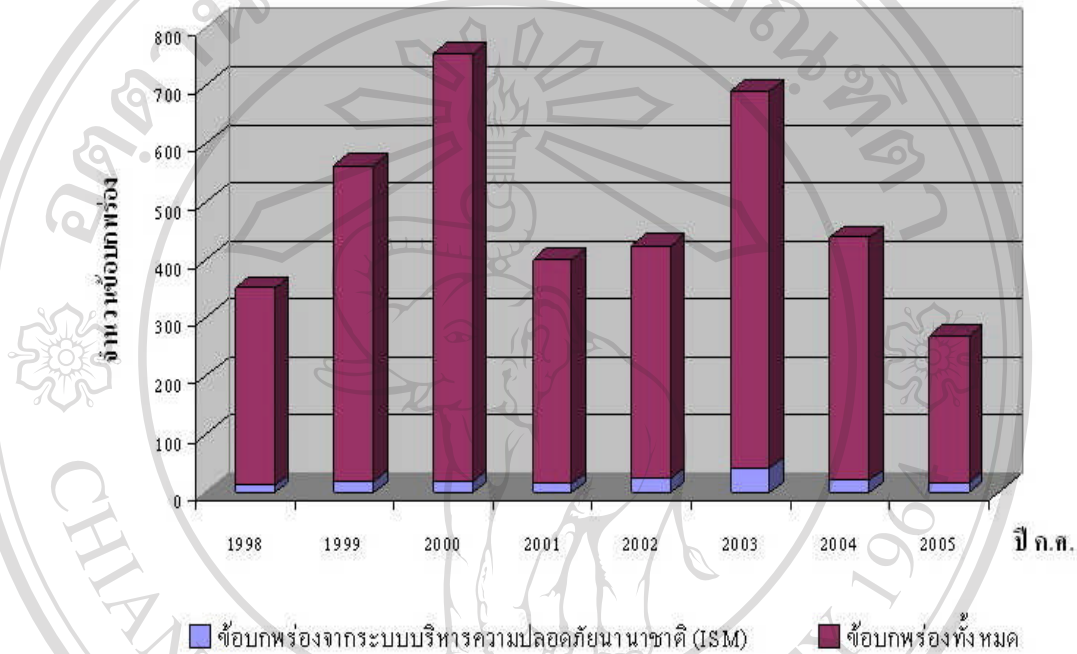
นอกจากนี้ยังมีอุบัติเหตุเรือชนกันบริเวณศรีราชา และเรือเกยหิน โสโครกบริเวณพื้นที่ สัตหีบ ส่งผลให้น้ำมันรั่วลงทะเลอีกบ่อยครั้ง ในเรื่องความปลอดภัยถือเป็นหัวใจและหลักปฏิบัติ สำหรับงานทุกประเภท สำหรับเจ้าพนักงานนำร่องรัฐบาลซึ่งมีหน้าที่หลักคือเป็นเจ้าพนักงานนำเรือ ลินค้า เรือโดยสาร เรือบรรทุกน้ำมัน ฯลฯ เข้าออกในร่องน้ำต่าง ๆ ที่บังคับใช้เจ้าพนักงานนำร่อง ให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด เพราะผลกระทบของการละเลยก่อให้เกิด อุบัติภัยร้ายแรงต่อสาธารณะทั้งชีวิต สิ่งแวดล้อม และทรัพย์สิน โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากเรือบรรทุก น้ำมันและเรือบรรทุกสารเคมี อีกทั้งต้องใช้งบประมาณมหาศาลเข้าดำเนินการแก้ไข ดังนั้น องค์การ ทางทะเลสากล (International Maritime Organization; IMO) ได้กำหนดวิธีปฏิบัติและบังคับให้มี เครื่องมือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับการทำงานเรือไว้อย่างละเอียดซึ่งผู้ประกอบการทางเรือ จะต้องปฏิบัติตาม โดยเฉพาะเรือบรรทุกสินค้าอันตราย (Dangerous Cargoes)

องค์การทางทะเลสากล (IMO) ต้องเข้ามาบริหารจัดการ โดยออกกฎข้อบังคับสำหรับเรือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต สิ่งแวดล้อม และทรัพย์สิน ในทะเลเพิ่มมากขึ้น โดย ให้ประเทศที่เป็นสมาชิกได้ปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศกฎข้อบังคับที่สำคัญ ได้แก่ SOLAS 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974) เป็นอนุสัญญาว่าด้วย เรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินในทะเล สำหรับการป้องกันมลภาวะต่าง ๆ ในทะเลมี อนุสัญญา MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as Modified by the Protocol of 1978) นอกจากนี้ในเรื่องที่เกี่ยวกับพนักงานเรือ องค์การทาง ทะเลสากลได้กำหนดอนุสัญญา STCW 78/95 (International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 amendment 1995) ซึ่งเป็นอนุสัญญาว่าด้วย มาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ เพื่อใช้ในการ พัฒนาฝึกอบรมคนประจำเรือทั่วโลกให้มีความเข้าใจในการปฏิบัติงานบนเรือบรรทุกน้ำมัน และเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานต่าง ๆ ในเรือและสำนักงานสอดคล้องตามความต้องการของ อนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งกำหนดให้มีการตรวจสอบขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ องค์การ ทางทะเลสากลจึงได้บัญญัติข้อกำหนดการจัดการความปลอดภัยและป้องกันมลภาวะทางทะเลหรือ ที่เรียกว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM Code) ขึ้น

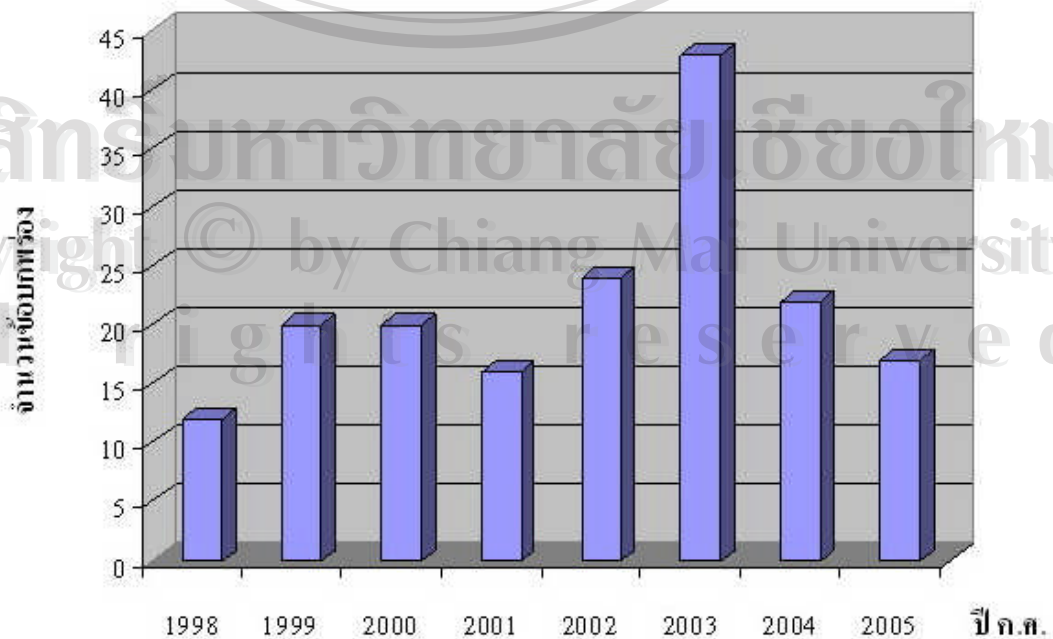
จากข้อมูลของสถาบันจัดชั้นเรือ Lloyd's Register of Shipping เกี่ยวกับการกักเรือ บรรทุกน้ำมันที่ถูกตรวจพบข้อบกพร่องเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตามระบบบริหารความปลอดภัย นานาชาติ (ISM) โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมความปลอดภัยของเรือในท่า (Port state control officer) ทั่วโลก ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1998 ถึง 2005 พบว่าเรือบรรทุกน้ำมันมีแนวโน้มสถิติการถูกกักเรือเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ มีจำนวนข้อบกพร่องที่เกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

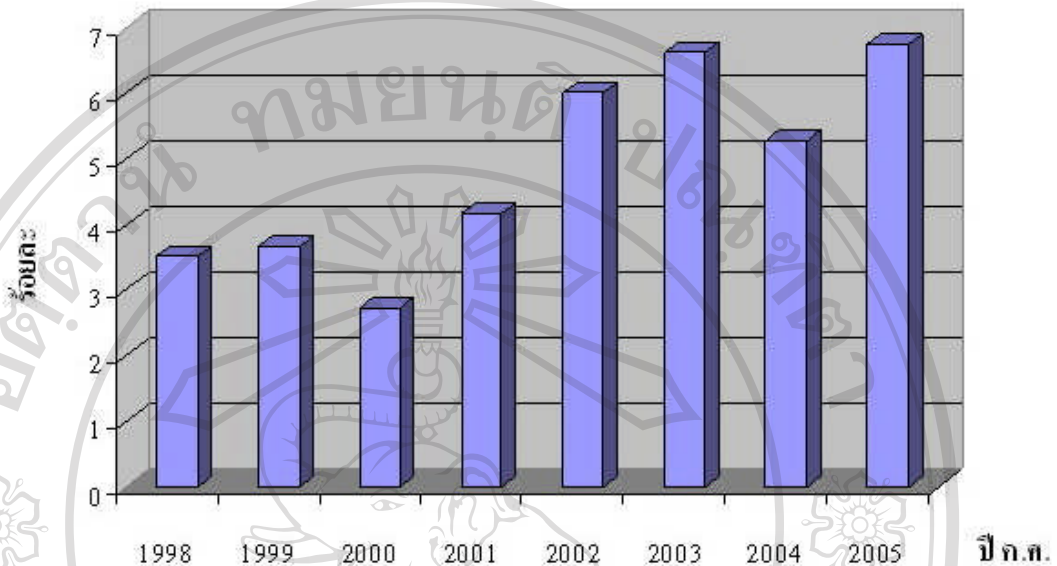
ภาพที่ 1 แสดงจำนวนข้อบกพร่องที่เกิดจากระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เปรียบเทียบกับข้อบกพร่องทั้งหมดของเรือบรรทุกน้ำมันทั่วโลก



ภาพที่ 2 แสดงจำนวนข้อบกพร่องที่เกิดจากระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของเรือบรรทุกน้ำมันทั่วโลก



ภาพที่ 3 แสดงร้อยละของข้อบกพร่องที่เกิดจากระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของเรือบรรทุกน้ำมันทั่วโลก



หมายเหตุ ข้อมูลปี ค.ศ. 2005 ที่แสดงในภาพที่ 1 – 3 เป็นข้อมูลที่รวบรวมตั้งแต่เดือนมกราคม ถึง สิงหาคม

ที่มา: Lloyd's Register. 2548. "Port State Control" <http://www.cdlive.lr.org-Port State Control>

ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) บังคับใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันที่เดินทางระหว่างประเทศ มีขนาดเท่ากับและมากกว่า 500 ตันกรอสส์ โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1998 มีวัตถุประสงค์เพื่อการป้องกันมลภาวะทางทะเลและให้มีพื้นฐานการปฏิบัติงานเรืออย่างปลอดภัย หรืออีกนัยหนึ่งเพื่อป้องกันความผิดพลาดจากการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ ดังนั้น ส่วนหนึ่งของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) จะกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานรวมถึงวิธีการตรวจสอบการปฏิบัติงานอย่างละเอียดและชัดเจน เมื่อผู้ปฏิบัติงานพบความเสี่ยงอันจะก่อให้เกิดความเสียหายก็สามารถตัดสินใจได้อย่างมีหลักการที่ถูกต้อง และนำมาซึ่งความปลอดภัย

จากความสำคัญของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ที่มีต่อการปฏิบัติงานเรือ ทำให้ผู้ศึกษาต้องการศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปีโตรเลียมว่าเกิดผลสัมฤทธิ์และสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดหรือไม่อย่างไร

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

- 1 เพื่อทราบการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม
- 2 เพื่อเป็นข้อมูลของผู้ประกอบการเรือบรรทุกน้ำมันและเรือเดินทะเลทั่วไป สำหรับการปรับปรุงพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) หมายถึง ระบบที่ใช้บริหารความปลอดภัยและป้องกันการเกิดมลภาวะจากการปฏิบัติงาน ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม

ISM Code หมายถึง ประมวลการจัดการความปลอดภัยนานาชาติ ใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า "International Safety Management Code"

เรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม หมายถึง เรือกลที่บรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมในถังระวางเรือ