

บทที่ 2

ทฤษฎี แนวคิด และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม มีแนวคิดที่เกี่ยวข้องดังนี้

แนวคิดระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

องค์การทางทะเลสากล (2002:1-23) ได้กำหนดระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) หรือ ISM Code ขึ้นครั้งแรกตามมติที่ประชุมว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเล (Marine Safety Committee, MSC) ครั้งที่ เอ.741 (18) ปี ค.ศ. 1993 และประมวลฉบับนี้ได้มีการแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เหมาะสมกับการใช้งาน โดยการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2545 โดยระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือ ประมวลการจัดการความปลอดภัยนานาชาติ ใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า “International Safety Management” ซึ่งมีกล่าวไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended; SOLAS) บทที่ 9 โดยมีเจตนารมณ์เพื่อกำหนดมาตรฐานในระดับสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือและการป้องกันสิ่งแวดล้อม และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริษัทเรือมีระบบการจัดการความปลอดภัยที่เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อสร้างความมั่นใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในทะเลต่อชีวิตคนประจำเรือ ทรัพย์สิน และการไม่ทำให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมในทะเล โดยระบบการจัดการความปลอดภัยที่บริษัทเรือจัดทำขึ้นนั้นต้องสอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับในประเทศ และระหว่างประเทศที่เรือปฏิบัติงาน

ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) บังคับใช้กับเรือต่าง ๆ ตามเงื่อนไขดังนี้

1 เรือบรรทุกผู้โดยสารและเรือบรรทุกผู้โดยสารที่มีความเร็วสูงทุกขนาด บังคับใช้ไม่เกินวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1998

2 เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกก๊าซ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง และเรือสินค้าที่มีความเร็วสูงมีขนาดเท่ากับและมากกว่า 500 ตันกรอสส์ บังคับใช้ไม่เกินวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1998

3 เรือสินค้าทั่วไปและแท่นขุดเจาะเคลื่อนที่กลางทะเลขนาดเท่ากับและมากกว่า 500 ตันกรอสส์ บังคับใช้ไม่เกินวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2002

อนึ่งในที่นี้ไม่รวมถึงเรือที่บริหารโดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ ซึ่งเรือดังกล่าวไม่ถูกใช้ในทางธุรกิจ

เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกันองค์การทางทะเลสากลจึงได้บัญญัติข้อกำหนดในระบบระบบบริหารความปลอดภัยน่านาชาติ (ISM) โดยแบ่งออก 2 ส่วน มีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1

ใช้สำหรับการนำระบบบริหารความปลอดภัยน่านาชาติ (ISM) ไปใช้ปฏิบัติ บริษัทเรือต้องจัดทำตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

1. บททั่วไป (General) มีดังนี้

1.1 คำนิยามศัพท์ (Definitions)

กล่าวถึงความหมายของคำศัพท์ที่ใช้ในการศึกษาใน ส่วนที่ 1 และ 2 ของประมวลฉบับนี้ มีรายละเอียดแสดงในส่วนท้ายบทหัวข้อ “คำนิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา”

1.2 วัตถุประสงค์ (Objective)

1.2.1 วัตถุประสงค์ของประมวลคือเพื่อความมั่นใจในความปลอดภัยในทะเล ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต และหลีกเลี่ยงการทำให้สิ่งแวดล้อมและทรัพย์สินบัติเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งแวดล้อมทางทะเล

1.2.2 วัตถุประสงค์การจัดการความปลอดภัย ควรกำหนด ดังนี้

1.2.2.1 จัดเตรียมการปฏิบัติที่ปลอดภัยสำหรับการทำงานในเรือและสิ่งแวดล้อมทำงาน

1.2.2.2 จัดทำเครื่องป้องกัน ต่อต้าน ความเสี่ยงที่กำหนดไว้

1.2.2.3 พัฒนาทักษะการจัดการด้านความปลอดภัยของพนักงานเรือและพนักงานบนสำนักงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเตรียมการสำหรับเหตุฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อม

1.2.3 ต้องมั่นใจว่าระบบบริหารความปลอดภัยน่านชาติมีลักษณะดังนี้

1.2.3.1 ไม่จัดต่อระเบียบ กฎข้อบังคับ และกฎหมาย

1.2.3.2 ประมวล แนวทาง และคำแนะนำโดยองค์การทางทะเลสากล
กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีต้องถูกนำไปใช้ประโยชน์

1.3 การนำไปใช้งาน (Application) ข้อกำหนดในประมวลฉบับนี้อาจถูกใช้กับเรือทุกลำตามที่กำหนด

1.4 ข้อกำหนดสำหรับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (Functional Requirements for a Safety Management System)

ทุกบริษัทต้องพัฒนา ส่งเสริม และรักษาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) และต้องรวมถึงข้อกำหนดดังต่อไปนี้

- 1.4.1 นโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อม
- 1.4.2 คำแนะนำ และระเบียบปฏิบัติเพื่อให้มั่นใจว่าเรือปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยตามที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายท้องถิ่นและสากล
- 1.4.3 ต้องกำหนดระดับของอำนาจและการติดต่อสื่อสารระหว่างพนักงานเรือกับพนักงานสำนักงาน
- 1.4.4 ระเบียบปฏิบัติการรายงานอุบัติเหตุและสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดตามบทบัญญัติของประมวลฉบับนี้
- 1.4.5 ระเบียบปฏิบัติในการเตรียมการและการแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ
- 1.4.6 ระเบียบปฏิบัติสำหรับการตรวจสอบภายในและการทบทวนการจัดการ

2. นโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อม (Safety and Environmental Protection Policy) มีดังนี้

- 2.1 บริษัทต้องจัดทำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมโดยต้องกำหนดถึงการที่จะทำให้เกิดอุปสรรคที่นั่นสัมฤทธิ์ผล
- 2.2 บริษัทต้องมั่นใจว่านโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมถูกนำไปใช้ปฏิบัติในทุกส่วนขององค์กรทั้งบนสำนักงานและในเรือ

3. ความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของบริษัท (Company Responsibilities and Authority) มีดังนี้

- 3.1 ในกรณีที่เจ้าของเรือมอบอำนาจการบริหารเรือให้แก่ผู้อื่น เจ้าของเรือต้องรายงานชื่อและรายละเอียดของผู้บริหารเรือ (Ship Operator) ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีทราบ
- 3.2 บริษัทต้องกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรถึงความรับผิดชอบ อำนาจ และความสัมพันธ์ของบุคคลที่มีส่วนในการจัดการ การปฏิบัติ และการตรวจสอบงานที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการป้องกันการเกิดมลภาวะ

3.3 บริษัทต้องรับผิดชอบในการจัดหาทรัพยากรที่เพียงพอ รวมทั้งให้การสนับสนุน เพื่อให้ผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ หรือ Designated Person หรือ DP ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. ผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) (Designated Person, DP) มีดังนี้

เพื่อมั่นใจว่าเรือทุกลำปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย และมีผู้ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่บนสำนักงานและในเรือ ดังนั้น ทุกบริษัทจึงต้องกำหนดบุคคลหรือทีมงานที่สามารถรายงานตรงต่อผู้บริหารระดับสูงของบริษัทได้ โดยผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีอำนาจและควมรับผิดชอบรวมถึง การตรวจสอบและกระตุ้นในเรื่องความปลอดภัยและการป้องกันการเกิดมลภาวะจากการปฏิบัติงานเรือ และต้องมั่นใจว่าได้รับการสนับสนุนในด้านต่างๆ จากสำนักงานอย่างเพียงพอ

5. ความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของนายเรือ (Master's Responsibilities and Authority) มีดังนี้

5.1 บริษัทต้องกำหนดความรับผิดชอบของนายเรือในเรื่องต่างๆ ดังนี้

5.1.1 ปลุกฝังและทำให้เห็นนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมสัมฤทธิ์ผล

5.1.2 กระตุ้นให้พนักงานเรือยึดมั่นในนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อม

5.1.3 อธิบายคำสั่งและแนะนำสั่งสอนพนักงานเรือในการปฏิบัติงานต่างๆ ให้เข้าใจอย่างชัดเจนและเหมาะสม

5.1.4 สอดส่องดูแลในข้อระเบียบปฏิบัติสำคัญๆ ว่าได้ถูกปฏิบัติอย่างจริงจัง

5.1.5 ทบทวนระบบการบริหารและรายงานผล และข้อบกพร่องให้ผู้บริหารบนสำนักงานทราบ

5.2 นอกจากนี้บริษัทจะต้องมั่นใจว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในเรือได้ระบุเกี่ยวกับอำนาจและความรับผิดชอบในการตัดสินใจของนายเรือ (Master's Overriding) ในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและมลภาวะ ซึ่งในบางกรณีนายเรือสามารถตัดสินใจสั่งการขัดต่อคำแนะนำหรือคำสั่งของบริษัทได้ แต่ทั้งนี้ต้องอยู่บนเหตุผลในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและมลภาวะเท่านั้น

6. ทรัพยากรและบุคคล (Resource and Personnel) มีดังนี้

- 6.1 นายเรือต้องมีคุณสมบัติดังนี้
 - 6.1.1 มีคุณสมบัติของการเป็นผู้นำ
 - 6.1.2 มีความรู้ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของบริษัทเป็นอย่างดี
 - 6.1.3 ได้รับการสนับสนุนที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติหน้าที่นายเรือได้อย่างสมบูรณ์
- 6.2 บริษัทต้องมั่นใจว่าพนักงานเรือทุกคนต้องมีคุณสมบัติ ประกาศนียบัตร สุขภาพดี เหมาะสมกับการทำงานในเรือตามข้อกำหนดของประเทศนั้น ๆ และสากล
- 6.3 บริษัทต้องกำหนดระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับพนักงานใหม่และพนักงานที่ย้ายมาปฏิบัติงานในเรือเป็นครั้งแรก โดยต้องได้รับความคุ้นเคยในหน้าที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อม
- 6.4 บริษัทต้องมั่นใจว่าพนักงานทุกคนที่เกี่ยวข้องกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้ความเข้าใจเพียงพอเกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- 6.5 บริษัทต้องจัดทำและคงไว้ซึ่งระเบียบปฏิบัติการฝึกอบรมเพื่อสนับสนุนระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) และต้องทำการอบรมพนักงานที่เกี่ยวข้องทุกคน
- 6.6 บริษัทต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติและข้อมูลข่าวสารในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เพื่อให้พนักงานทุกคนสามารถเข้าใจได้
- 6.7 บริษัทต้องมั่นใจว่าพนักงานเรือสามารถสื่อสารเกี่ยวกับงานในหน้าที่ตามระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7. การจัดทำแผนปฏิบัติงานเรือ (Development of Plans for Shipboard Operations) มีดังนี้

บริษัทต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติสำหรับการเตรียมการของแผนต่าง ๆ คำแนะนำ รวมถึง แบบฟอร์ม ตรวจสอบตามความเหมาะสม สำหรับการปฏิบัติงานที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือและการป้องกันสิ่งแวดล้อมซึ่งภารกิจที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ นั้นจะต้องกำหนดให้ผู้ที่มีความสมบัติที่เหมาะสมดำเนินการ

8. การเตรียมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Preparedness) มีดังนี้

- 8.1 บริษัทต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติเพื่อแสดง บรรยาย และแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในเรือ
- 8.2 บริษัทต้องจัดทำตารางการฝึกซ้อมเพื่อเตรียมการสำหรับเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ
- 8.3 ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต้องมีมาตรการที่มั่นใจว่าบริษัทสามารถแก้ไขอันตราย อุบัติเหตุ และเหตุฉุกเฉินต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเรือได้ตลอดเวลา

9. การรายงานและวิเคราะห์อุบัติเหตุและอันตรายที่เกิดขึ้น (Reports and Analysis of Non-conformities, Accidents and Hazardous Occurrences) มีดังนี้

- 9.1 ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต้องมีระเบียบปฏิบัติการรายงานสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non Conformity) อุบัติเหตุ และสถานการณ์อันตรายต่าง ๆ ให้สำนักงานทราบ เพื่อให้มีการสอบสวนและการวิเคราะห์เพื่อพัฒนาให้เกิดความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมได้ต่อไป
- 9.2 บริษัทต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติเพื่อให้การปรับปรุงแก้ไขนั้นสัมฤทธิ์ผล

10. การบำรุงรักษาเรือและอุปกรณ์ (Maintenance of the Ship and Equipment) มีดังนี้

- 10.1 เพื่อให้มั่นใจว่าตัวเรือและอุปกรณ์ที่ติดตั้งในเรือมีการบำรุงรักษาอย่างถูกต้องเพียงพอ ตามคู่มือ กฎ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อบังคับของบริษัทด้วย ดังนั้นบริษัทต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติสำหรับการบำรุงรักษาเรือและอุปกรณ์
- 10.2 เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์นี้ บริษัทจำเป็นต้องพิจารณากำหนดการปฏิบัติในสิ่งเหล่านี้ลงในระเบียบปฏิบัติในการบำรุงรักษาเรือและอุปกรณ์ ได้แก่

10.2.1 ต้องมีการตรวจสอบอย่างถูกต้องเป็นระยะ ๆ

10.2.2 สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non conformity) พร้อมสาเหตุ (ถ้าทราบ)

10.2.3 การดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสม

10.2.4 บันทึกของกิจกรรมต่าง ๆ ต้องเก็บรักษา

- 10.3 บริษัทต้องจัดทำระเบียบปฏิบัติเพื่อกำหนดประเภทของอุปกรณ์และระบบเทคนิคที่สำคัญซึ่งทำให้เกิดสถานการณ์อันตรายได้หากอุปกรณ์และระบบเทคนิคดังกล่าวเกิดการขัดข้องกะทันหัน และต้องกำหนดมาตรการพิเศษเพื่อการส่งเสริมให้อุปกรณ์และระบบเทคนิค

ดังกล่าวเกิดความไว้วางใจ โดยมาตรการนี้ต้องรวมถึงการตรวจสอบอุปกรณ์ทั่วไปที่ใช้งานปกติ และระบบที่ไม่ได้ถูกใช้งานอย่างต่อเนื่องด้วย

10.4 การตรวจสอบในข้อ 10.2 และมาตรการที่อ้างถึงในข้อ 10.3 ต้องรวมการบำรุงรักษาทั่วไปด้วย

11. เอกสารระบบการบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (Documentation) มีดังนี้

11.1 บริษัทต้องจัดทำและรักษาไว้ซึ่งระเบียบปฏิบัติในการควบคุมเอกสารและข้อมูลต่างที่เกี่ยวข้องกับระบบการบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

11.2 บริษัทต้องมั่นใจในสิ่งดังต่อไปนี้

11.2.1 เอกสารที่มีอยู่ยังไม่หมดอายุและอยู่ในที่กำหนด

11.2.2 การเปลี่ยนแปลงแก้ไขเอกสารต้องได้รับการพิจารณาและอนุมัติโดยบุคคลที่มีอำนาจ

11.2.3 เอกสารที่หมดอายุการใช้งานแล้วต้องนำออกจากระบบทันที

11.3 เอกสารที่ใช้ในการบรรยายและสนับสนุนระบบการบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) อาจอ้างถึงคู่มือการจัดการความปลอดภัย โดยเอกสารควรจัดเก็บในแบบฟอร์มที่บริษัทได้พิจารณาแล้ว และที่สำคัญเรื่องทุกสิ่งต้องมีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับตนเองอยู่ในเรื่อง

12. การตรวจสอบ การทบทวน และการประเมินผล (Company Verification, Review and Evaluation) มีดังนี้

12.1 บริษัทต้องทำการตรวจสอบภายใน (Internal Safety Audit) เพื่อประเมินว่าการจัดการด้านความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นไปตามระบบการบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

12.2 ต้องมีการประเมินประสิทธิภาพของระบบเป็นระยะ ๆ ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบปฏิบัติของบริษัท

12.3 การตรวจสอบและการแก้ไขให้ถูกต้องควรปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนด

12.4 ผู้ที่ทำการตรวจสอบต้องเป็นอิสระและไม่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ทำการตรวจสอบ ยกเว้นเนื่องจากมีผลกระทบจากขนาดและวัฒนธรรมขององค์กร

12.5 ผลของการตรวจสอบและการทบทวนต้องนำไปทำให้เกิดความสนใจกับทุกฝ่ายที่รับผิดชอบในหน่วยงานนั้น

12.6 ผู้บริหารที่รับผิดชอบในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องต้องรีบดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบโดยเร็วที่สุด

ส่วนที่ 2

การออกประกาศนียบัตรและการตรวจสอบ (Certification and Verification) มีข้อกำหนด ดังนี้

13. ประกาศนียบัตรและการตรวจสอบตามระยะ (Certification and Periodical Verification) มีดังนี้

13.1 เรือต้องถูกบริหาร โดยบริษัทที่ได้รับประกาศนียบัตร DOC (Document of Compliance) หรือ ประกาศนียบัตรเพื่อใช้ชั่วคราว (DOC) ตามที่กำหนดในข้อ 14.1 ตามประเภทเรือที่กำหนด

13.2 ประกาศนียบัตร DOC ต้องออกโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวียอมรับ หรือตามคำร้องขอของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกับหน่วยงานเป็นคู่สัญญากับรัฐบาลตามอนุสัญญาซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของประมวลฉบับนี้ โดยประกาศนียบัตร DOC มีผลบังคับใช้ไม่เกิน 5 ปี

13.3 ประกาศนียบัตร DOC จะมีผลสำหรับประเภทเรือที่ระบุไว้เท่านั้น การกำหนดประเภทเรือจะขึ้นอยู่กับตรวจสอบประเมินที่กระทำไว้ครั้งแรก เรือประเภทอื่น ๆ สามารถเพิ่มเติมได้หลังจากที่ทำการตรวจสอบประเมินความสามารถของบริษัทว่าเป็นไปตามข้อกำหนดของประมวลฉบับนี้

13.4 ประกาศนียบัตร DOC ที่มีผลบังคับใช้จะต้องถูกตรวจสอบประเมินโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวียอมรับ หรือตามคำร้องขอของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกับหน่วยงานเป็นคู่สัญญากับรัฐบาลทุกปีก่อนหรือหลังวันที่ครบกำหนด

13.5 ประกาศนียบัตร DOC จะถูกถอนโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือตามคำร้องขอของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกับหน่วยงานเป็นคู่สัญญากับรัฐบาลที่ออกประกาศนียบัตร DOC ให้ หากไม่มีการปฏิบัติตามข้อ 13.4 หรือมีหลักฐานแสดงว่ามีสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหลัก (Major Non-conformity) ตามประมวลฉบับนี้

13.5.1 เช่นกันหากประกาศนียบัตร DOC ถูกถอนจะมีผลต่อประกาศนียบัตร SMC (Safety Management Certificate) ที่ออกให้กับเรือทุกลำที่เกี่ยวข้องทันทีซึ่งไม่สามารถใช้งานต่อไปได้

13.6 เอกสารสำเนาประกาศนียบัตร DOC ต้องมีไว้สำหรับนายเรือบนเรือที่เกี่ยวข้องทุกลำ และเอกสารดังกล่าวไม่จำเป็นต้องถูกรับรองสำเนา

13.7 ประกาศนียบัตร SMC ที่ออกให้สำหรับเรือโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวียอมรับ หรือตามคำร้องขอของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกับหน่วยงานเป็นคู่สัญญาที่รัฐบาล และมีอายุการใช้งานไม่เกิน 5 ปี เช่นกัน ประกาศนียบัตร SMC จะถูกออกหลังจากการตรวจสอบประเมินบริษัท และการบริหารจัดการของเรือ

13.8 ประกาศนียบัตร SMC ที่มีผลบังคับใช้จะต้องถูกตรวจสอบระหว่างกลางทอม (Intermediate Verification) ในระหว่างปีที่สองและปีที่สามนับจากวันที่ครบกำหนด โดยหน่วยงานที่ออกให้อย่างน้อยหนึ่งครั้งจากอายุการใช้งาน 5 ปี

13.9 ตามความต้องการเพิ่มเติมในข้อ 13.5.1 ประกาศนียบัตร SMC จะถูกถอนโดยผู้ออกเมื่อพบว่าการทำตรวจสอบระหว่างกลางทอมมีหลักฐานแสดงว่ามีสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหลัก (Major Non-Conformity) ตามประมวลฉบับนี้

13.10 แต่อย่างไรก็ตาม ในข้อที่ 13.2 และ 13.7 ในการตรวจสอบเพื่อออกประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร SMC ฉบับใหม่ จะต้องทำให้เสร็จสิ้นภายในสามเดือนก่อนถึงวันหมดอายุที่ระบุในประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร SMC ฉบับเก่า และประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร SMC ฉบับใหม่นั้นจะมีผลบังคับใช้นับจากวันที่ทำการตรวจสอบเสร็จสมบูรณ์ สำหรับช่วงระยะเวลาไม่เกินห้าปีโดยเริ่มนับต่อจากวันหมดอายุที่ระบุในการประกาศนียบัตรฉบับเก่าทั้งสองใบ

13.11 เมื่อการตรวจสอบเพื่อออกประกาศนียบัตรฉบับใหม่กระทำเสร็จสมบูรณ์เกินสามเดือนก่อนวันหมดอายุที่ระบุในประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร SMC นั้น ประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร SMC ที่ออกฉบับใหม่จะมีผลบังคับใช้นับจากวันที่ทำการตรวจสอบเสร็จสมบูรณ์ สำหรับช่วงระยะเวลาไม่เกินห้าปีโดยเริ่มนับจากวันที่การตรวจสอบเสร็จสมบูรณ์

14. ประกาศนียบัตรเพื่อใช้ชั่วคราว (Interim Certification) มีดังนี้

14.1 การออกประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราว สามารถปฏิบัติได้ดังนี้

14.1.1 เป็นบริษัทใหม่ที่เริ่มทำธุรกิจ

14.1.2 มีประเภทเรือใหม่จากที่กำหนดไว้ในประกาศนียบัตร DOC เดิม

การตรวจสอบว่าบริษัทมีระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ตรงตามวัตถุประสงค์ของประมวลฉบับนี้ เพื่อแสดงว่าบริษัทแสดงแผนต่าง ๆ ในการจัดทำระบบบริหารความปลอดภัย (ISM) ตรงตามข้อกำหนดภายในช่วงเวลาที่เหมาะสม ในการออกประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราว โดยประกาศนียบัตรนี้มีอายุการใช้งานไม่เกินหนึ่งปี โดยกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือหน่วยงานที่กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวียอมรับ และเช่นกันต้องมีเอกสารฉบับสำเนาของประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราวที่ไม่จำเป็นต้องรับรองเอกสารประจำเรือ

14.2 การออกประกาศนียบัตร SMC เพื่อใช้ชั่วคราว สามารถปฏิบัติได้ดังนี้

14.2.1 รับเรือใหม่

14.2.2 เมื่อบริษัทรับผิดชอบในการบริหารเรือสำหรับการปฏิบัติงานเรือที่เป็นบริษัทก่อตั้งใหม่

14.2.3 เมื่อเรือมีการเปลี่ยนแปลงสัญชาติ

การออกประกาศนียบัตร SMC เพื่อใช้ชั่วคราว สามารถออกให้ใช้งานได้ไม่เกินหกเดือน โดยกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือหน่วยงานที่กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวียอมรับ

14.3 โดยผู้ออกประกาศนียบัตร SMC เพื่อใช้ชั่วคราว ตามข้อ 14.2 สามารถต่ออายุได้อีกไม่เกิน 6 เดือน เป็นกรณีพิเศษ

14.4 ประกาศนียบัตร SMC เพื่อใช้ชั่วคราว อาจถูกตรวจสอบในกรณีดังต่อไปนี้

14.4.1 ประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราวมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเรือ

14.4.2 ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ที่บริษัทจัดให้เรือรวมถึงส่วนประกอบสำคัญของประมวลฉบับนี้ถูกประเมินระหว่างการตรวจสอบเพื่อรับประกันประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราว

14.4.3 บริษัทถูกกำหนดให้ทำการตรวจสอบเรือภายในสามเดือน

14.4.4 นายเรือและนายประจำเรือมีความคุ้นเคยในระบบบริหารความปลอดภัย (ISM) และถูกกำหนดให้เตรียมแผนสำหรับการนำระบบมาใช้งาน

14.4.5 คำแนะนำที่ลูกพิสูจน์ว่าเป็นสาระสำคัญซึ่งถูกจัดส่งให้เรือสำหรับการเดินเรือ

14.4.6 ข้อมูลที่สัมพันธ์กับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ถูกกำหนดให้เป็นภาษาใช้งานและลูกเรือทุกคนเข้าใจ

15. การตรวจพิสูจน์ (Verification) มีดังนี้

การตรวจพิสูจน์ต้องเป็นไปตามประมวลกำหนดและต้องปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่สามารถยอมรับได้ โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ โดยมีแนวทางการตรวจพิสูจน์ตามที่ IMO กำหนด

16. แบบฟอร์มของประกาศนียบัตร (Forms of Certificates) มีดังนี้

16.1 ประกาศนียบัตร DOC ประกาศนียบัตร SMC ประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราว และประกาศนียบัตร SMC เพื่อใช้ชั่วคราว มีรูปแบบตามตัวอย่างที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ถ้าภาษาที่ใช้เขียนในประกาศนียบัตรไม่เป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศส ต้องทำการแปลให้เป็นภาษาใดภาษาหนึ่ง

16.2 ตามข้อกำหนดเพิ่มเติมในข้อ 13.3 ประเภทเรือที่ระบุในประกาศนียบัตร DOC หรือ ประกาศนียบัตร DOC เพื่อใช้ชั่วคราว อาจถูกรับรองเพื่อจำกัดการบริหารเรือตามที่กำหนดไว้เท่านั้น

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ตระกูล พุ่มเสนาะ (2541:18-23) ได้กล่าวไว้ใน หน้าที่ของนักเดินเรือเพื่อรวบรวมพยานหลักฐาน ว่า ISM Code ต้องการความร่วมมือทั้งการจัดการบนบกและการปฏิบัติงานในเรือ สำหรับการทำงานบนเรือจะต้องปฏิบัติตามเอกสาร การจัดการ และวิธีการปฏิบัติที่กำหนดใน ISM Code ตามความต้องการของ SMS (Safety Management System) และเป็นการแน่ใจว่าการปฏิบัติ นั้นจะสามารถป้องกันอันตรายและพิทักษ์สิ่งแวดล้อมได้ ใน ISM Code จะมีผลบังคับใช้ทั้งการทำงานจากผู้บริหารบนบกและการทำงานในเรือ ซึ่งประกอบไปด้วยวิธีการทำงานและเกี่ยวข้องกับเอกสาร รายงานต่าง ๆ ดังนั้น นักเดินเรือจะต้องทราบถึงการรวบรวมเอกสารพยานหลักฐานเมื่อเกิดเหตุการณ์

วีระ ตั้งวิชาชาญ (2545: 4-59) ได้สรุปเกี่ยวกับการศึกษานำระบบ ISO 14001 ไปใช้ในเหมืองแม่เมาะ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยว่า ผู้บริหารเหมืองแม่เมาะให้ความสำคัญในการดำเนินการตามระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 อย่างจริงจัง โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงาน ส่งผลให้ผู้ปฏิบัติงานให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามขั้นตอนของระบบเป็นอย่างดี จากการประเมินได้ทราบว่าระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 สามารถทำให้การจัดการสิ่งแวดล้อมเป็นระบบมากขึ้น เกิดความต่อเนื่อง และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ส่งผลให้เหมืองแม่เมาะเกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อชุมชน

คำนิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

ISM Code หมายถึง ประมวลการจัดการความปลอดภัยนานาชาติ ใช้ชื่อภาษาอังกฤษว่า “International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention”

บริษัท หมายถึง เจ้าของเรือหรือหน่วยงานหรือบุคคลอื่นที่บริหารจัดการเรือแทนเจ้าของเรือ และมีหน้าที่ ความรับผิดชอบเทียบเท่าเจ้าของเรือ

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หมายถึง หน่วยงานภาครัฐหลักของประเทศไทยที่รับผิดชอบดูแลการออกประกาศนียบัตรในระบบ ISM

ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) หมายถึง โครงสร้างและระบบเอกสารที่พนักงานบริษัทนำไปใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อม

ประกาศนียบัตร DOC (Document of Compliance) หมายถึง ประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่บริษัทที่บริหารเรือ

ประกาศนียบัตร SMC (Safety Management Certificate) หมายถึง ประกาศนียบัตรที่ออกให้แก่เรือซึ่งมีความหมายว่าบริษัทที่บริหารเรือและระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต้องผ่านการรับรอง

หลักฐานทางวัตถุ (Objective Evidence) หมายถึง ข้อมูลเกี่ยวกับบันทึก สถานการณ์จริงในเชิงคุณภาพหรือปริมาณที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือการคงอยู่และการนำส่วนของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ไปใช้ โดยการพิสูจน์ขึ้นอยู่กับ การสังเกต การวัดผล หรือการทดสอบ

ข้อสังเกต (Observation) หมายถึง สถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นระหว่างการทำการตรวจสอบภายในโดยมีหลักฐานทางวัตถุสนับสนุน

สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non-conformity) หมายถึง สถานการณ์ที่สังเกตได้ว่ามีหลักฐานทางวัตถุแสดงถึงการไม่เป็น หรือตรงกับข้อกำหนด และระเบียบปฏิบัติ

สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหลัก (Major non-conformity) หมายถึง สิ่งที่เกิดไปจากที่กำหนดไว้และจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของบุคคลหรือเรือหรือเกิดความเสียหายที่รุนแรงต่อสิ่งแวดล้อม โดยต้องเร่งดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องทันที รวมถึงการขาดประสิทธิภาพและการส่งเสริมอย่างมีระเบียบตามข้อกำหนด

วันที่ครบกำหนดในเอกสารหรือประกาศนียบัตร (Anniversary date) หมายถึง วัน เดือน และปีที่ตรงกับวันหมดอายุในเอกสารหรือประกาศนียบัตร

อนุสัญญา (Convention) หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended; SOLAS)

ผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) (Designated person) หมายถึง ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ดูแลระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ให้เป็นไปตามที่ระเบียบปฏิบัติที่กำหนด ในที่นี้อาจเรียกผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ว่า DP