

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาเรื่องการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม สามารถสรุปการศึกษาได้ดังนี้

สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้บริหารระดับกลางและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของบริษัทเรือขนส่งน้ำมัน จำนวน 26 คน ให้ข้อมูลโดยการตอบแบบสอบถาม ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดเป็นเพศชาย ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 36 – 40 ปี สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีสาขาที่เกี่ยวกับการเดินเรือ โดยดำรงตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ มีรายได้เฉลี่ยมากกว่า 60,000 บาทต่อเดือนและมีอายุการทำงานและประสบการณ์ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันในช่วง 6 – 10 ปี ในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เคยทำงานในเรือบรรทุกน้ำมันมาก่อน และมีความคุ้นเคยและรู้จักระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาเป็นเวลา 6 – 10 ปี เช่นกัน โดยผ่านการอบรมหลักสูตร ISM จากหน่วยงานที่ผ่านการรับรอง

กลุ่มที่ 2 ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเรือขนส่งน้ำมัน มีจำนวน 5 คน ให้ข้อมูลโดยการทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interviewing) โดยทั้งหมดเป็นเพศชายมีอายุระหว่าง 45 – 60 ปี และสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรีสาขาที่เกี่ยวกับการเดินเรือเช่นกัน มีอายุการทำงานและประสบการณ์ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันมากกว่า 10 ปี ซึ่งทั้งหมดดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงของบริษัทเรือขนส่งน้ำมัน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับองค์การของผู้ตอบแบบสอบถาม

องค์การของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดประกอบธุรกิจขนส่งน้ำมันปิโตรเลียมทางทะเล โดยมีเส้นทางเดินเรือทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ พม่า กัมพูชา และเวียดนาม นอกจากนี้บางองค์การยังประกอบธุรกิจในเรือประเภทอื่น เช่น เรือบรรทุกสารเคมี เรือขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง (Bunker Barge) เรือบรรทุกก๊าซ และเรือสินค้า โดยองค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 24 ราย ดูแลบริหารเรือด้วยตัวเอง

ตามข้อกำหนดของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) กำหนดว่า องค์กรจะต้องแต่งตั้งหรือจัดให้มีผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือ Designated Person หรือ DP นั้น จากการศึกษาพบว่า ผู้บริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เคยมีประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุกน้ำมันมาก่อน และนอกจากงานเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) แล้ว ยังได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานในตำแหน่งอื่นควบคู่ไปด้วย

สำหรับหน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตรรับรองระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ซึ่งมี 2 ส่วน กล่าวคือ ประกาศนียบัตรที่ออกให้กับสำนักงานเพื่อใช้บริหารเรือในกองเรือ เรียกประกาศนียบัตรนี้ว่า Document of Compliance หรือ DOC ซึ่งมีอายุการใช้งานห้าปี และต้องทำการตรวจสอบปีละหนึ่งครั้ง โดยส่วนใหญ่ขององค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามจะพิจารณาให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์เป็นผู้ออกประกาศนียบัตร DOC จพจากการศึกษามีส่วนใกล้เคียงกันกับสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) ซึ่ง ได้แก่ Lloyd's Register of Shipping เป็นผู้ออก โดยมีสัดส่วน 7 ต่อ 6 เหตุผลที่องค์กรส่วนใหญ่พิจารณาให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์เป็นผู้ออกประกาศนียบัตร DOC เนื่องจาก มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า อีกทั้งการตรวจสอบในตอนเริ่มต้นและการตรวจสอบประจำปีมีความสะดวกและง่ายกว่าการให้สถาบันจัดชั้นเรือเป็นผู้

ออก การตรวจสอบการบริหารจัดการระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เพื่อต่ออายุประกาศนียบัตร DOC กรณีที่พบสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non-conformity) หรือ สิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหลัก (Major non-conformity) และยังไม่ได้รับการแก้ไขให้ถูกต้อง ผู้ตรวจสอบอาจไม่อนุญาตให้ต่ออายุประกาศนียบัตร DOC ได้ ซึ่งมีความหมายว่า องค์กรจะไม่สามารถบริหารเรือในความดูแลได้ต่อไป

สำหรับประกาศนียบัตรที่ออกให้เรือแต่ละลำ เรียกว่า Safety Management Certificate หรือ SMC มีอายุการใช้งานห้าปีเช่นกัน และต้องทำการตรวจสอบระหว่างปีที่สองถึงปีที่สาม ส่วนใหญ่ขององค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาเลือกให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์เป็นผู้ออกให้เรือในความดูแลของตนเช่นกัน ขณะที่บางองค์กรพิจารณาทั้งให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์และสถาบันจัดชั้นเรือ ได้แก่ NK Classification เป็นผู้ออก ประกาศนียบัตร SMC ให้แก่เรือ และบางองค์กรให้สถาบันจัดชั้นเรือ Lloyd's Register of Shipping เป็นผู้ออก หน่วยงานเดียว ทั้งนี้พิจารณาความเหมาะสมประกอบการทำธุรกิจของเรือแต่ละลำ ซึ่งจะส่งผลดีสำหรับเรือที่ทำธุรกิจระหว่างประเทศ เนื่องจากสถาบันจัดชั้นเรือมีความเป็นสากลและมีมาตรฐานมากกว่า ส่งผลให้องค์กรเพิ่มความสามารถในการทำธุรกิจในต่างประเทศเพิ่มได้มากขึ้น จาก

การศึกษาทราบว่าองค์การของผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาให้สถาบันจัดชั้นเรือเป็นผู้ออกประกาศนียบัตร SMC ให้แก่เรือของตน เนื่องจากมีความเชื่อมั่นว่าเรือจะมีมาตรฐานสากลมากกว่า ประกอบกับเรือจะมีความปลอดภัยมากกว่า ทั้งนี้เพื่อลดความเสี่ยงในการถูกกักเรือในเมืองท่าต่างประเทศโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้น

ในการตรวจสอบกลางเทอมสำหรับประกาศนียบัตร SMC หากพบว่าเรือมีสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non-conformity) หรือสิ่งที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหลัก (Major non-conformity) และยังไม่ได้รับการแก้ไขให้ถูกต้อง ผู้ตรวจสอบอาจไม่อนุญาตให้ต่ออายุประกาศนียบัตร SMC ได้ ซึ่งมีความหมายว่า เรือลำนั้นจะไม่สามารถประกอบธุรกิจได้ต่อไป

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้และความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ

(ISM)

จากการศึกษาพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) อยู่ในเกณฑ์มาก โดยส่วนใหญ่ทราบถึงวัตถุประสงค์ของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือ การจัดการบริหารเรือเพื่อให้เรือเกิดความปลอดภัยในชีวิตพนักงานเรือ สิ่งแวดล้อม และ ทรัพย์สิน รวมถึงข้อกำหนดสำคัญ ๆ ของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ยกเว้นหัวข้อหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในประเทศที่ยังมีผู้ตอบแบบสอบถามไม่ทราบจำนวนมาก

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเฉลี่ยรวมต่อความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานสำนักงานในระดับปานกลาง พนักงานระดับนายเรือ (Master) ในระดับมาก พนักงานระดับนายประจำเรือ (Officer) ในระดับปานกลาง และพนักงานระดับลูกเรือ (Rating) ในระดับปานกลาง

สำหรับการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับความไม่เข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานเรือ ส่วนใหญ่ใช้วิธีการอบรมในเรือโดย DP และวิธีอื่น ๆ ได้แก่ การจัดทำเอกสาร ประกาศ ข่าวสารแจกจ่ายในกองเรือ การส่งพนักงานอบรมภายนอก การอบรมบนสำนักงานโดย DP การทำความเข้าใจเมื่อมีการตรวจเยี่ยมเรือ เป็นต้น ซึ่งโดยภาพรวมพนักงานสำนักงานและในเรือมีความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในระดับปานกลาง

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกต่อการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งานในเรือบรรทุกน้ำมัน โดยส่วนใหญ่มีความเห็นว่าสามารถช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะจากการปฏิบัติงานเรือได้ในระดับมาก แต่ในทางปฏิบัติผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกต่อการนำระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ไปใช้ปฏิบัติจริงของพนักงานเรือ โดยเฉลี่ยรวมในระดับปานกลาง

ความสัมพันธ์ในการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตรในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของผู้ตอบแบบสอบถาม เรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้ ดังนี้ การตรวจสอบเพื่อออกประกาศนียบัตร DOC มีจำนวน 26 ราย การตรวจสอบเมื่อต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีจำนวน 24 ราย และการตรวจสอบเมื่อต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) มีจำนวน 7 ราย เกี่ยวกับการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตรในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) การตรวจสอบเมื่อต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือทำการตรวจสอบทุกครั้ง และการตรวจสอบเมื่อต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ส่วนใหญ่ทำการตรวจสอบเป็นบางครั้ง โดยที่ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือมีค่าความรู้สึกเฉลี่ยในระดับมาก ที่ค่าเฉลี่ยรวม 4.00 ขณะที่การตรวจสอบโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีค่าความรู้สึกเฉลี่ยในระดับปานกลาง ที่ค่าเฉลี่ยรวม 2.92

ในส่วนของการทำการตรวจสอบภายในโดยเจ้าหน้าที่ขององค์กร (Internal Audit) พบว่าการปฏิบัติตามแผนในการตรวจสอบภายในอย่างจริงจังมีความรู้สึกรวมในระดับปานกลาง และสำหรับความถี่ในการแก้ไขเอกสารในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) พบว่ามีความรู้สึกเฉลี่ยรวมในระดับปานกลางเช่นกัน

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน

โดยภาพรวมประสิทธิภาพของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย และภาพรวมประสิทธิภาพของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในองค์กรพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกรวมในระดับปานกลาง ซึ่งส่วนใหญ่บริหารจัดการเรือด้วยตนเองและสำหรับองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการจาก

ผู้บริหารเรือ (Ship operator) พบว่ามีความพึงพอใจในการได้รับบริการ โดยมีความรู้สึกรวมในระดับมาก ด้านผลจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน เมื่อพิจารณาด้านความรู้สึกรู้สึกของผู้ตอบแบบสอบถามโดยจำแนกตามตำแหน่งงาน อายุ และระยะเวลาทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน พบว่าในทุกด้านมีค่าเฉลี่ยรวมทั้งในระดับปานกลางทั้งหมด เมื่อพิจารณาประสิทธิภาพการบริหารระบบบริหารความปลอดภัย (ISM) ของเรือเปรียบเทียบกับเรือวิ่งระหว่างประเทศกับเรือที่วิ่งภายในประเทศ พบว่าเรือวิ่งระหว่างประเทศมีการบริหารที่ดีกว่า ด้านความร่วมมือในการปฏิบัติงานและการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) พบว่าองค์กรได้รับความร่วมมือจากพนักงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีความรู้สึกรวมในระดับปานกลาง สำหรับการเปรียบเทียบที่ว่า “ระบบบริหารความปลอดภัย (ISM) เปรียบเหมือนเสือกระดาษ” ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกรวม โดยเห็นด้วยในระดับน้อย

เรือในองค์กรผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการเกิดอุบัติเหตุหลังจากนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้บริหารในองค์กร จำนวน 23 ราย ซึ่งในจำนวนนี้เป็นการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 0-2 ครั้งต่อลำต่อปี และอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นนั้นมีเป็นอุบัติเหตุที่ไม่ซ้ำกัน โดยอุบัติเหตุที่เกิดบ่อยที่สุดในกองเรือเรียงตามลำดับ 5 ลำดับแรก คือ ลำดับที่ 1 เรือชนท่าเรือกระแทกท่า ลำดับที่ 2 คือ ลูกเรือบาดเจ็บ ลำดับที่ 3 คือ เรือคิดค้นและสินค้าเสียหาย ลำดับที่ 5 คือ น้ำมันล้น (ไม่ลงทะเล) จากการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกองเรือพบว่าส่วนใหญ่เกิดจากความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงาน รองลงมาคือผู้ปฏิบัติงานขาดประสบการณ์

ส่วนที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับอุปสรรค ข้อขัดข้อง และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ขององค์กร คือ การที่ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีเอกสารจำนวนมาก ประกอบกับพนักงานเรือไม่เข้าใจระบบและการปฏิบัติตามอย่างจริงจัง รวมถึงการไม่เอาใจใส่และตรวจสอบอย่างจริงจังของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้บริษัทเรือ และพนักงานเรือไม่ตระหนักถึงความสำคัญของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เท่าที่ควร ในด้านการตรวจสอบภายในโดยเจ้าหน้าที่ขององค์กรเองพบว่าไม่ปฏิบัติตามแผนในการตรวจสอบภายในอย่างจริงจัง โดยมีความรู้สึกรวมในระดับปานกลาง ซึ่งปัจจัยสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบภายในได้ คือ โปรแกรมเรือไม่อำนวยความสะดวก

อภิปรายผล

จากการศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งานในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม พบว่าการปฏิบัติงานเรือส่วนใหญ่มีความปลอดภัยมากขึ้นระดับหนึ่ง พนักงานเรือมีแนวทางปฏิบัติงานที่ถูกต้องและเหมือนกันทั้งองค์การ ซึ่งหากการพัฒนาสามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ก็จะสามารถช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้ สมคังเจตนา รมณัที่ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต้องการ

จากวรรณกรรมเกี่ยวกับหน้าที่ของนักเดินเรือเพื่อรวบรวมพยานหลักฐานของ ตรีศูล พุ่มเสนาะ (2541:18-23) กล่าวว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในเรือส่วนใหญ่เกิดจากความบกพร่องด้านองค์บุคคล และหลายครั้งเป็นเหตุให้เรืออัปปาง ดังนั้น องค์การทางทะเลสากล (IMO) จึงได้บัญญัติให้มี ISM Code โดยต้องการความร่วมมือทั้งการจัดการจากสำนักงานและการปฏิบัติงานในเรือ สำหรับการทำงานบนเรือจะต้องปฏิบัติตามเอกสาร การจัดการ และวิธีการปฏิบัติที่กำหนดใน ISM Code ตามความต้องการของ SMS (Safety Management System) เพื่อให้แน่ใจว่าการปฏิบัติ นั้นจะสามารถป้องกันอันตรายและพิทักษ์สิ่งแวดล้อมได้ ซึ่งพนักงานเรือเรือต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่เรือเกิดอุบัติเหตุ เรือยังมีการรวบรวมพยานหลักฐานด้านเอกสารด้านเทคนิคต่างๆ ที่สามารถอ้างอิงได้

จากการศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม ในด้านการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนด พบว่าพนักงานเรือยังมีได้ให้ความสำคัญกับระเบียบปฏิบัติที่กำหนดในระบบไว้อย่างจริงจัง โดยมีการปฏิบัติงานจำนวนมากที่พนักงานเรือปฏิบัติตามความเคยชิน หรือแบบครุพักกรักจำ หรือตั้งใจละเลย และพบว่ามีหลายกิจกรรมในเรือจำนวนมากที่พนักงานเรือมิได้ตรวจสอบความปลอดภัยก่อนเริ่มปฏิบัติงาน หรือตรวจสอบจริงตามที่กำหนด ขณะที่เอกสารหรือบันทึกที่เกี่ยวข้องที่ครบถ้วนภายหลัง ขณะเดียวกัน บางองค์การผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต้องกวดขัน กระตุ้น นายเรือให้ดำเนินการส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในแผนการปฏิบัติเสมอ ซึ่งในความเป็นจริงหากระบบมีประสิทธิภาพจริง นายเรือไม่จำเป็นต้องให้ถูกทวงถาม และจากผลการศึกษาพบว่าผู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ทั้งบนสำนักงานและในเรือมีความรู้ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง จากเหตุปัจจัยดังกล่าว คือ การไม่ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดอย่างเคร่งครัด และเรื่องความรู้ความเข้าใจในระบบของผู้เกี่ยวข้องที่มีจำกัด ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุอยู่เสมอๆ ดังนั้น การศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม จึงไม่สอดคล้องกับบรรณกรรมของ ตรีศูล พุ่มเสนาะ

จากวรรณกรรมเกี่ยวกับการนำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ไปใช้ในเหมืองแม่เมาะ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ของ วีระ ตั้งวิชาชาญ (2545: 4-59) กล่าวว่า ผู้บริหารเหมืองแม่เมาะให้ความสำคัญในการดำเนินการตามระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 14001 อย่างจริงจัง โดยจัดให้มีการฝึกอบรมและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ปฏิบัติงาน ส่งผลให้ผู้ปฏิบัติงานให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามขั้นตอนของระบบเป็นอย่างดี จากการประเมินพบว่าระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 สามารถทำให้การจัดการสิ่งแวดล้อมเป็นระบบมากขึ้น เกิดความต่อเนื่อง และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ส่งผลให้เหมืองแม่เมาะเกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อชุมชน

จากการศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม ในด้านการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน พบว่าผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ตั้งแต่หน่วยงานที่รับผิดชอบของรัฐ องค์กร รวมถึงพนักงานเรือ ยังให้ความสำคัญกับระบบน้อย ส่งผลให้ภาพรวมการบริหารจัดการระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ที่นำไปใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันของประเทศ รวมถึงในระดับองค์กรอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง กล่าวคือ ระบบยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากผู้ปฏิบัติงานยังขาดจิตสำนึกที่ดีและยังไม่ได้รับความร่วมมืออย่างจริงจังจากทุกฝ่ายในการพัฒนาเรื่องความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งตรงข้ามกับข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งอยู่ในเกณฑ์มาก โดยส่วนใหญ่ทราบถึงวัตถุประสงค์ของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือ เพื่อให้เกิดระบบการบริหารจัดการที่ดีในองค์กรเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตพนักงานเรือสิ่งแวดล้อม และ ทรัพย์สิน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 ที่นำไปใช้ในเหมืองแม่เมาะ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พบว่า ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ที่นำไปใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันยังมีประสิทธิภาพน้อยกว่า โดยมีเหตุผลสนับสนุนข้างต้น ดังนั้นการศึกษาเรื่องนี้จึงไม่สอดคล้องกับวรรณกรรมของ วีระ ตั้งวิชาชาญ

ข้อค้นพบ

1 ผู้ตอบแบบสอบถามเชื่อว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลจากการปฏิบัติงานเรือได้มาก แต่ในทางปฏิบัติผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายยังไม่ได้เน้นระเบียบปฏิบัติที่กำหนดในระบบไปใช้ปฏิบัติอย่างจริงจัง ซึ่งเป็นเรื่องยากที่ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) จะบรรลุวัตถุประสงค์ได้ และที่สำคัญพบว่าผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้สึกเชื่อมั่นว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ

(ISM) จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลจากการปฏิบัติงานเรือได้ในระดับปานกลางเท่านั้น ซึ่งน้อยกว่าตำแหน่งอื่น ๆ

2 พบว่าองค์การพิจารณาให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้ออกประกาศนียบัตร DOC และประกาศนียบัตร SMC เนื่องจากองค์การได้รับความสะดวกมากกว่าสถาบันจัดชั้นเรือ กล่าวคือ การตรวจสอบเพื่อออกประกาศนียบัตรในครั้งแรกและการตรวจสอบประจำปีสำหรับสำนักงานและการตรวจสอบกลางเทอมสำหรับเรือของเจ้าหน้าที่ที่มีความเข้มงวดในการตรวจสอบน้อยกว่าเจ้าหน้าที่ของสถาบันจัดชั้นเรือ รวมถึงไม่ได้มีการตรวจสอบจริงทุกครั้ง นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการใช้บริการจากสถาบันจัดชั้นเรือ พบว่าเรือที่วิ่งในประเทศมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) น้อยกว่าเรือที่วิ่งระหว่างประเทศ ซึ่งเห็นได้ว่าไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ที่ต้องการให้เกิดความปลอดภัยในเรือในทุกเขตการเดินเรือ

3 หลังจากองค์การได้นำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมัน พบว่ายังมีการเกิดอุบัติเหตุในเรือคิดเป็นร้อยละ 88.46 ซึ่งในจำนวนนี้เป็นอุบัติเหตุที่เกิดซ้ำกันร้อยละ 23.08 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าองค์การมีประสิทธิภาพต่ำในการบริหารจัดการกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงานซึ่งเหมือนกับกลุ่มธุรกิจอื่นๆ

4 พิจารณาด้านความรู้สึกรู้สึกเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของผู้ตอบแบบสอบถามโดยจำแนกตาม ตำแหน่งงาน อายุ และประสบการณ์ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน พบว่าทุกปัจจัยมีค่าเฉลี่ยรวมในระดับปานกลางทั้งสิ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นคุณภาพของระบบอย่างมีนัยสำคัญว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ยังต้องการการปรับปรุงและพัฒนาให้มีคุณภาพมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1 เพื่อให้วัตถุประสงค์ของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) สัมฤทธิ์ผล อีกทั้งเป็นระบบที่มีคุณภาพในด้านการบริหารงานเรือ ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งภาครัฐซึ่งได้แก่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบต้องให้ความสำคัญและปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะส่งผลให้องค์การที่ประกอบธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันปฏิบัติตามอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ขณะเดียวกันผู้บริหารองค์การควรต้องคำนึงถึงความสำเร็จในการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งานให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งอาจทำได้โดยการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) กำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จใน

การดำเนินการ กระตุ้นผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) และนายเรือให้ทำการตรวจสอบติดตามการปฏิบัติตามระบบอย่างต่อเนื่อง กำหนดกิจกรรม โครงการส่งเสริมเกี่ยวกับความปลอดภัยและป้องกันสิ่งแวดล้อมในกองเรือ รวมถึงจัดส่งพนักงานที่ขาดความเข้าใจเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เข้ารับการอบรมหรือสัมมนา โดยเฉพาะผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต้องมีทัศนคติที่ดีและเชื่อว่าความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมสามารถจัดการได้ นอกจากนี้ในการปฏิบัติงานเรือจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนอุปกรณ์ เครื่องมือ ที่จำเป็นและเพียงพอจากสำนักงาน

2 กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีควรกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการกำกับดูแลระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยต้องเป็นหน่วยงานหลักและเป็นผู้นำในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในประเทศ และควรคำนึงถึงผลที่เกิดขึ้นจากการปล่อยปะละเลยการตรวจสอบความปลอดภัยในเรือ โดยเฉพาะความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะที่เกิดจากน้ำมันซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างประเมินค่ามิได้ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการดำเนินการแก้ไขและภาพลักษณ์ของประเทศ ในด้านธุรกิจสำหรับกรณีเรือวิ่งระหว่างประเทศมีความเสียหายที่เกิดจากการถูกกักเรือ โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐในเมืองท่าต่างประเทศ (Port state control) ได้แก่ การเสียค่าใช้จ่ายในการแก้ไขข้อบกพร่อง การเสียเวลาเสียโอกาสในการทำธุรกิจ ซึ่งการที่ภาครัฐเข้มงวดในการปฏิบัติตามระเบียบนี้ส่งผลให้เรือไทยเสียความสามารถในการแข่งขัน (Competency) ระหว่างประเทศ การดำเนินการแก้ไขสามารถทำได้โดยการกำหนดระบบตรวจสอบการตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบโดยตรง

3 ผู้บริหารองค์กรไม่ควรมองว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องปกติแม้ว่าจะเป็นอุบัติเหตุไม่ร้ายแรงก็ตาม การกำหนดมาตรการป้องกันที่ถูกต้องเหมาะสมในแต่ละเหตุการณ์จำเป็นต้องทำอย่างระมัดระวังโดยผู้ที่มีความรู้ความชำนาญ สรุปเหตุการณ์และรายงานการสอบสวนควรถูกนำไปสื่อสารให้เรือทุกลำในกองเรือรับทราบ ซึ่งบางครั้งอาจมีการทบทวนแก้ไขระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้องหากการสอบสวนพบว่าระเบียบปฏิบัตินั้นไม่เหมาะสม ทั้งนี้เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำในกองเรือ

4 จากความรู้สึกรวมเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ที่มีในระดับปานกลางของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อให้ระบบมีคุณภาพสมดังเจตนารมณ์ที่กำหนด ในการป้องกันอุบัติเหตุและการป้องกันการเกิดมลภาวะจากการปฏิบัติงานเรือ ผู้บริหารระดับสูงขององค์กรต้องเป็นผู้นำในการพัฒนาระบบสามารถใช้งานได้จริงและมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น โดยการหาวิธีการที่เหมาะสมและได้ผลในการกระตุ้นให้พนักงานทราบบทบาทและความรับผิดชอบเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ยิ่งขึ้น รวมถึงพนักงานทั้งองค์กรต้องตระหนักและ

ให้ความสำคัญกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยต้องพยายามเรียนรู้และทำความเข้าใจระบบอย่างเต็มที่ ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยทั้งในชีวิตของตนเองและเพื่อนร่วมงาน สิ่งแวดล้อม และทรัพย์สิน

5 ในการศึกษาครั้งนี้เนื่องจากมีข้อจำกัดในเรื่องเวลาและข้อมูลปฐมภูมิ สำหรับผู้ที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ ผู้ศึกษาขอเสนอแนะให้ทำการศึกษาในรายละเอียดด้านปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยเจาะลึกถึงอุปสรรคที่เกี่ยวข้องในฝ่ายต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษามาพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ต่อไป



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved