

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วงเวลา ก่อน ปี ค.ศ. 1980 ได้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงมากมายในทะเล ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการประมาทเลินเล่อในการทำงานของมนุษย์เป็นหลัก รวมถึงการบริหารงานที่ล้มเหลวของบริษัทฯ ซึ่งเกิดจากการขาดปัจจัยที่มาช่วยสนับสนุนช่วยเหลือในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ จึงเป็นสาเหตุทำให้ในการประชุมขององค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) (IMO) ครั้งที่ 16 ในเดือนตุลาคม ค.ศ.1989 ได้นำแนวคิด (A.647 16) การจัดการเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของเรือและการจัดการสิ่งแวดล้อมมาใช้กำหนดเกณฑ์ต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานในเรือ ซึ่งแนวคิดนี้ได้มีการแก้ไขปรับปรุงการทำงานจากประสบการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น มาจนกระทั่งปี ค.ศ.1993 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) (IMO) ได้นำแนวคิดกฎเกณฑ์มาตรฐานการจัดการเพื่อความปลอดภัย (International Safety Management) (Code) (ISM Code) มาใช้เพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือและการจัดการสิ่งแวดล้อมในปี ค.ศ.1998 มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยได้กลายเป็นข้อบังคับระหว่างประเทศที่ใช้บังคับโดยองค์การทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งเป็นองค์การในสังกัดของสหประชาชาติที่มีหน้าที่กำกับดูแลด้านทะเล โดยเฉพาะการเดินเรือ ซึ่งมีสมาชิกทั่วโลกมากกว่า 150 ประเทศ ได้รับรองและประกาศใช้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยกับเรือบรรทุกสินค้าที่วิ่งระหว่างประเทศ โดยกำหนดข้อบังคับดังกล่าวไว้ใน อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิต (Safety of Life at Sea) (SOLAS) ซึ่งเปรียบเสมือนกับกฎหมายด้านการเดินเรือระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ซึ่งประเทศไทยก็เป็นประเทศหนึ่งที่เข้าร่วมเป็นภาคีนี้ โดยมีกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีสังกัดกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่เป็นตัวแทนของรัฐบาลไทยในการรับอนุสัญญาที่ว่านี้ ธุรกิจขนส่งทางทะเลนับเป็นการขนส่งของประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล เช่นเดียวกับประเทศไทยทั้งในอดีตและปัจจุบันและอนาคต อันจะเห็นได้จากประเทศต่าง ๆ ที่พัฒนาแล้ว จะมีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่เป็นของตนเอง เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากและปลอดภัย แลยังมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ จึงทำให้การส่งสินค้าทางทะเลได้รับความนิยมสูง โดยกว่าร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งของโลกเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลประมาณ 340 ราย ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการที่มีเรือเป็นของตนเองและให้บริการระหว่างประเทศ 35 ราย โดยมีกองเรือพาณิชย์ไทยทั้งสิ้น 297 ลำ มีระวางบรรทุกสินค้ารวม 3,155 ล้านเคบเวตตัน บริษัทโทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด ให้บริการในด้านการบริหารงานเรือ และบริษัทย่อยในเครือของบริษัทโทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด มีจำนวนเรือทั้งสิ้น

46 ถ้า เป็นเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป และเทกอง ดังนั้นมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยจึงมีผล การบังคับใช้กับบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1998 สำหรับคนประจำเรือที่ทำงานในองค์กรที่มี มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยจะได้รับผลประโยชน์ทั้งทางตรง และทางอ้อม เช่น คนประจำเรือ สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีการกำหนดหน้าที่การตัดสินใจความรับผิดชอบอย่างชัดเจน จนได้รับการฝึกอบรมอย่างมีระบบสามารถเรียนรู้วิธีการทำงานที่ถูกต้อง ผลประโยชน์ทางอ้อม เช่น ผลตอบแทน ที่ได้รับเมื่อองค์กรมีการเจริญเติบโตก้าวหน้าและมีผลประกอบการที่ดี มีผลกำไร ซึ่งย่อมส่งผลถึงคนประจำเรือ ในที่สุด เมื่อมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยเป็นสิ่งจำเป็นในการดำเนินธุรกิจและเป็นข้อบังคับ ขององค์กรทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ดังนั้นทางบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด จึงได้ตระหนักและ กำหนดเป้าหมายของบริษัทฯ ในด้านความปลอดภัยเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินนโยบายบริษัท

เพื่อให้สอดคล้องและบรรลุตามเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่บริษัทตั้งไว้ บริษัทฯ จึงได้มีการ ประกาศใช้นโยบายมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ณ วันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2539 เข้ามาใช้ในการ บริหารระบบความปลอดภัยของบริษัท หลังจากนั้น วันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2540 บริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยจากสถาบันตรวจเรือ (Bureau Veritas) (Cless Bv) ซึ่งเป็นสถาบันตรวจเรือของประเทศฝรั่งเศส ด้วยเหตุผลข้างต้น บริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด ได้นำมาตรฐาน ระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยมาใช้ในบริษัทฯ ทำให้คนประจำเรือจะต้องมีการปรับตัวในการทำงาน ให้เข้ากับมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะทำการศึกษาผลกระทบ ของคนประจำเรือต่อมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของ บริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด ซึ่ง จะได้ทราบถึงแนวทางการจัดการที่ดี เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าวแล้วยังจะทำให้ ทราบถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานของคนประจำเรือ และยังใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาการ จัดฝึกอบรมให้บุคลากรถึงเห็นความสำคัญ และประโยชน์ของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งการฝึกอบรมจะนำไปสู่การมีทัศนคติ ความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานระบบการ จัดการเพื่อความปลอดภัยของคนประจำเรือที่ดีขึ้น จะนำไปสู่การลดการเกิดอุบัติเหตุ การสูญเสียชีวิตและ ทรัพย์สิน รวมถึงยังสามารถป้องกันการเกิดมลภาวะทางทะเลได้ และยังส่งผลที่ดีต่อสภาพของสิ่งแวดล้อม โดยทั่วไป ของทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค ระดับประเทศ ระหว่างประเทศและโลก อีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งความมุ่งหมายไว้ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยที่มีต่อคนประจำเรือ
2. เพื่อศึกษาถึงระดับความรู้ความเข้าใจของคนประจำเรือต่อมาตรฐานระบบการจัดการต่อความปลอดภัย
3. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยส่วนบุคคลซึ่งได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลา/ ประสบการณ์ในการ

ทำงานเกี่ยวกับเรือ ที่มีผลกระทบต่อทัศนคติของคนประจำเรือต่อมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

4. เพื่อศึกษาการฝึกอบรมในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยที่มีผลกระทบต่อทัศนคติของคนประจำเรือต่อมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ความเข้าใจของคนประจำเรือ ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยกับทัศนคติของคนประจำเรือต่อมาตรฐานระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัย

6. เพื่อศึกษาการฝึกอบรมในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของคนประจำเรือ

ขอบเขตของการวิจัย

- กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย
- ศึกษาเฉพาะคนประจำเรือที่เป็นระดับนายเรือ
- ศึกษาเฉพาะกรณีเรือไทยเท่านั้น

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย

คนประจำเรือของบริษัท โทริเซน กรุงเทพฯ จำกัด ที่ปฏิบัติงานในปี พ.ศ.2547 จำนวน 20 จากเรือของบริษัทจำนวน 46 ลำ โดยระดับตามตำแหน่งงาน ศึกษาเฉพาะ ระดับ นายเรือ เนื่องจากบริษัท โทริเซน กรุงเทพฯ จำกัด เป็นบริษัทเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดของกองเรือไทย (Thailand Fleet) ในปัจจุบัน ผู้วิจัยได้ทำการเลือกการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสำรวจจากกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้วิธีการสำมะโน (Census) คือนายเรือทั้งหมดของบริษัท โทริเซน จำกัด ซึ่งจะเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย ได้แก่ นายเรือของบริษัท โทริเซน กรุงเทพฯ จำกัด ที่ปฏิบัติงานในปี พ.ศ.2547 จำนวน 20 ลำ จากเรือของบริษัทจำนวน 46 ลำ

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ปัจจัยพื้นฐานด้านคนประจำเรือ แบ่งเป็นดังนี้

1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุ

- ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี
- 31- 40 ปี
- สูงกว่าหรือเท่ากับ 41 ปี

1.2 การศึกษา

- ต่ำกว่าหรือเท่ากับระดับมัธยมศึกษาตอนต้น

- ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ถึง ระดับอนุปริญญาหรือเทียบเท่า
- ระดับปริญญาตรีขึ้นไป

1.3 ระยะเวลา/ ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือ

- น้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 ปี
- 2 - 10 ปี
- มากกว่า 10 ปี ขึ้นไป

1.4 ตำแหน่งงานที่รับผิดชอบ

- ระดับนายเรือ

1.5 การฝึกอบรม ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

1.6 ความรู้ความเข้าใจ ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

2. ปัจจัยด้านความคิดเห็นที่มีต่อระบบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

2.1 ทักษะของบุคลากรประจำเรือต่อมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ของ บริษัท

- โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด
- ด้านนโยบายและการบริหารงาน
- ด้านคู่มือในการปฏิบัติงาน
- ด้านข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงาน

2.2 ความรู้ความเข้าใจ ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ของ บริษัท โทรีเซน

กรุงเทพฯ จำกัด

นิยามศัพท์เฉพาะ

มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย (The International Safety Management Code) (ISM Code) หมายถึง มาตรฐานของระบบการบริหารงานเรือซึ่งเน้นในเรื่อง ความปลอดภัย และการป้องกันมลภาวะที่ครอบคลุมถึงการตรวจและออกหนังสือรับรองทั้งการบริหารของบริษัทบนบก (Document of Compliance) และเรือที่เดินทางในทะเล (SMC) (Safety Management Certificate) ของบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด

ผลกระทบของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย หมายถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านบวกและลบต่อการปฏิบัติงานของบุคลากรประจำเรือ หลังจากระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยเข้ามาบังคับใช้ต่อเรือทั่วโลก

ด้านนโยบายและการบริหารงาน หมายถึง นโยบายและการบริหารในการทำมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด

ด้านคู่มือในการปฏิบัติงาน หมายถึง คู่มือในการปฏิบัติงานตามมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด

ด้านข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงาน หมายถึง ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติงานตามมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด

อายุ หมายถึง ระดับอายุของคนประจำเรือที่ปฏิบัติงานในบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด

ระยะเวลา/ ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือ หมายถึง ระยะเวลา/ ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือของคนประจำเรือของบริษัท โทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด

ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาที่ได้รับขั้นสูงสุดของคนประจำเรือ

ระดับตำแหน่งงานที่รับผิดชอบ หมายถึง ระดับตำแหน่งงานในการปฏิบัติงานของคนประจำเรือแบ่งเป็น 1 ระดับ คือ ระดับนายเรือ

การฝึกอบรมในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย หมายถึง การที่ทำให้บุคคลมีความรู้ความเชี่ยวชาญที่แท้จริงในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความรู้ความเข้าใจ ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย หมายถึง การที่คนประจำเรือมีความรู้ความเข้าใจในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ประโยชน์จากการศึกษาถึงผลกระทบ

1. ทำให้ทราบถึงผลกระทบของระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยและนำมาปรับปรุงให้เข้ากับองค์กรเพื่อเป็นการตรวจสอบระบบมาตรฐานการจัดการเพื่อความปลอดภัยที่มีอยู่นั้นเหมาะสมกับองค์กรมากน้อยเพียงใด และนำมาประมวลทำการปรับแต่งให้เข้ากับองค์กรมากขึ้น เพื่อต่อการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ

2. ประโยชน์ในด้านการสื่อสารระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในองค์กร (The Flow of Communication) ซึ่งเป็นเสมือนการรู้เท่าทันความรู้สึกนึกคิดของพนักงาน ว่าต้องการอะไร คิดอย่างไรต่องาน มีความต้องการฝึกอบรมหรือไม่ (Training Needs) เป็นต้น นอกจากนี้การสำรวจความคิดเห็นยังเป็นเครื่องมือช่วยฝ่ายบริหารในด้านวางแผนและจัดการโครงการใหม่ ๆ ขึ้นมาด้วย

3. เป็นการตรวจสอบและทราบความทัศนคติของพนักงานว่ามีความรู้สึกรู้สึอย่างไรต่อหน่วยงาน (Monitoring Attitudes)