

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้คือ

1. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี
2. มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
 - ความเป็นมาของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
 - ข้อกำหนดรายละเอียด ของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
 - การจัดทำมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี

องค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization - IMO) เป็นองค์การระหว่างประเทศในสังกัดของสหประชาชาติ เป็นองค์การชำนาญพิเศษด้านพาณิชย์นาวี ในปัจจุบันมีประเทศ สมาชิกมากกว่า 150 ประเทศซึ่งรวมทั้งประเทศที่มีกองเรือของตนเองและประเทศที่ใช้บริการขนส่งทางทะเล วัตถุประสงค์ของ (IMO) คือ อำนวยความสะดวกในการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ทางด้านวิชาการและเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นด้านความปลอดภัยในการเดินทะเล การป้องกันมลพิษอันเกิดจากเรือ กฎหมายและการพัฒนาระเบียบพิธีการทางการค้าและระบบงานเอกสารด้านการขนส่งทางทะเลให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น

ข้อบังคับการบริหารงานเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ หมายความว่า ข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยการบริหารงานสำหรับการปฏิบัติงานของเรือ เพื่อความปลอดภัยและการป้องกันมลภาวะ ซึ่งได้รับการยอมรับจากองค์การทะเลระหว่างประเทศตามมติที่ A.741 (18)

Solas หมายถึง อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea) ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยความสำคัญในการทำอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้เกิดขึ้นมาจากการเกิดอุบัติเหตุและความหายนะของเรือไททานิค ในปี ค.ศ. 1914 ได้มีการรับหลักการของอนุสัญญา เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน ค.ศ. 1960 และมีผลบังคับใช้ ในวันที่ 26 พฤษภาคม ค.ศ. 1965 ซึ่งเป็นอนุสัญญาระเบียบแรกที่องค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ได้จัดทำขึ้นหลังจากที่มีการก่อตั้งองค์การขึ้นมาเพื่อเป็นการพัฒนา กฎข้อบังคับให้ทันสมัย และสอดคล้องกับธุรกิจพาณิชย์นาวี

บริษัท หมายความว่า เจ้าของเรือ หรือองค์การอื่นใด หรือบุคคล เช่น ผู้จัดการ หรือผู้เช่าเหมาเรือซึ่งรับผิดชอบสำหรับการปฏิบัติงานของเรือต่อจากเจ้าของเรือ และผู้ซึ่งรับผิดชอบนั้นได้ตกลงที่จะ

ดำเนินการจัดการในหน้าที่และความรับผิดชอบทั้งหมดที่กำหนดขึ้น โดยการบริหารงานเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ

DOC (Document of Compliance) หมายถึง หนังสือรับรองที่รัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ออกให้กับบริษัท/ สำนักงานที่ทำหน้าที่บริหารงานเรือที่ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัท/ สำนักงานโดยหนังสือรับรองนี้จะมีอายุ 5 ปีแต่บริษัท/ สำนักงานนั้นจะต้องได้รับการตรวจสอบซ้ำทุกรอบปี

SMC (Safety Management Certificate) หมายถึง หนังสือรับรองที่รัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยออกให้กับเรือลำที่ทำมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ภายในเรือผ่านการตรวจสอบแล้ว โดยหนังสือรับรองนี้จะมีอายุ 5 ปี โดยเรือลำนั้นจะต้องถูกตรวจสอบซ้ำในช่วงระหว่างปีที่ 2 - 3

DP (Designated Person) หมายถึง บุคคลที่สำนักงานบนบกซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากการทางบริษัทให้มีอำนาจหน้าที่ในการดูแลให้การบริหารจัดการของบริษัทเป็นไปตามมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย และได้รับมอบอำนาจให้มีความรับผิดชอบดูแลการปฏิบัติการของเรือดำเนินการด้วยความปลอดภัยและเป็นการป้องกันมลภาวะโดยจะต้องได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากบริษัทบนบก ซึ่งเขาผู้นั้นจะต้องเป็นผู้ที่สามารถรายงานตรงกับผู้มีอำนาจสูงสุดในการตัดสินใจของบริษัทได้

นายเรือ หรือ กัปตันเรือ (Master or Captain) หมายถึง ผู้ที่รับผิดชอบการปฏิบัติการทุกอย่างของเรือ รับผิดชอบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือ งานสินค้า เป็นเสมือนตัวแทนของบริษัทภายในเรือ ดูแลปกครองบังคับบัญชาคนประจำเรือภายในเรือ ดูแลให้เรือปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ โดยมีชื่อระบุอยู่ในหนังสือใบอนุญาตใช้เรือหรือหนังสือสัญญาคนประจำเรือที่ได้รับการรับรองจากกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

คนประจำเรือ หมายถึง เจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่บนเรือของบริษัทโทรีเซน กรุงเทพฯ จำกัด โดยจะมีนายเรือ/ กัปตันเรือเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดของเรือ การจัดระดับตำแหน่งและหน้าที่บนเรือ ของคนประจำเรือแบ่งออกเป็น (Officer) มี 2 ระดับคือ

1. ระดับบริหาร (Management Level) เป็นนายประจำเรืออาวุโส (Senior Officer) ได้แก่ นายเรือ/ กัปตัน (Master/ Captain) ต้นกล (Chief Engineer) ต้นเรือ (Chief Officer) และ รองต้นกล (Second Engineer)
2. ระดับปฏิบัติการ (Operation Level) เป็นนายประจำเรือ (Junior Officer) ได้แก่ ต้นหน (Second Officer) นายช่างกลที่ 3 (Third Engineer) ผู้ช่วยต้นเรือ (Third Officer) นายช่างกลที่ 4 (Fourth Engineer)

ระดับลูกเรือ (Rating) คือ ระดับสนับสนุน (Support Level) เป็นลูกเรือ (Rating) ได้แก่ สร้างปากเรือ (Bosun) สร้างช่างกล (Fitter) นายท้าย (Able Seaman-AB) ช่างน้ำมัน (Oilier) คนครัว (Cook)

กลาสี (Ordinary Seaman-OS) ช่างเช็ดน้ำมัน (Wiper) บริการ (Mess Man)

ตารางที่ 2-1 แผนผังแสดงระดับการบริหารงานองค์กรภายในเรือ (บริษัทเช่าอู่สหเอเชียเทคโนโลยี จำกัดและ บริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด, 2544)

ระดับ	ฝ่ายเดินเรือ (Deck Department)	ฝ่ายช่างกล (Engineer Department)
บริหาร (Management)	นายเรือ/ กัปตัน (Master/ Captain)	คํานก (Chief Engineerr)
เรือ (Level)	คํานเรือ Chief Officer	รองคํานก (Second Engineer)
ปฏิบัติการ (Operation Level)	คํานหน (Second Officer) ผู้ช่วยคํานเรือ (Third Officer)	นายช่างกลที่ 3 (Third Engineer) นายช่างกลที่ 4 (Fourth Engineer)
ลูกเรือ (Rating)	สนับสนุน (Support Level)	สร้างช่างกล (Fitter) ช่างน้ำมัน (Oilier) ช่างเช็ด (Wiper)
	สร้างเรือ (Bosun) นายท้าย (Able Seaman) กลาสี (Ordinary Seaman) คนครัว (Cook) บริการ (Mess Man)	

การจัดตำแหน่งและหน้าที่คนประจำเรือสามารถแบ่งตามประเภทความรู้เป็นสองฝ่าย คือ ฝ่ายเดินเรือซึ่งมีนายเรือ (Ship Master or Captain) เป็นหัวหน้า กับฝ่ายช่างกลเรืออันมีคํานก (Chief Engineer) เป็นหัวหน้า โดยนายเรือจะเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในเรือแต่ละลำ เฉพาะฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือจะมีการจำแนกตำแหน่งตามระดับความรู้เป็นระดับต่าง ๆ ดังนี้

เจ้าหน้าที่ฝ่ายเดินเรือ (Deck Department) จะมีหน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติการเดินเรือ ความปลอดภัยของเรือ งานสินค้า อุปกรณ์สัญญาณต่าง ๆ หนังสือรับรองและเอกสารของเรือด้านการสื่อสารต่าง ๆ ของเรือ รวมถึงอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ เอกสารและหนังสือรับรองที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์และการสื่อสาร ความเป็นอยู่ของคนประจำเรือรวมถึงด้านโภชนาการ (การครัว) ดูแลบำรุงรักษาและซ่อมแซมตัวเรือ และอุปกรณ์เครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของฝ่ายตน โดยฝ่ายเดินเรือจะมีคํานเรือ (Chief Officer) เป็นหัวหน้าผู้รับผิดชอบงานในฝ่าย

เจ้าหน้าที่ฝ่ายช่างกลเรือ (Engine Department) จะมีหน้าที่การดูแลรักษาและใช้งานเครื่องจักรกลต่าง ๆ เช่น เครื่องจักรใหญ่ เครื่องไฟฟ้า เครื่องทำความเย็น เครื่องปรับอากาศ เครื่องอัดอากาศ และเครื่องจักร อุปกรณ์ต่าง ๆ ในห้องเครื่อง ดูแลเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นและระบบน้ำหล่อเย็นของเรือ ดูแลเกี่ยวกับหนังสือรับรองและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรกลต่าง ๆ โดยฝ่ายช่างกลเรือจะมีต้นกลเรือ (Chief Engineer) เป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

สำหรับตำแหน่งตั้งแต่นายเรือลงมาถึงผู้ช่วยต้นหน และต้นกลถึงผู้ช่วยนายช่างกลนี้เรียกว่าเป็นตำแหน่งระดับนายประจำเรือ (Officers) ส่วนที่เหลือเรียกว่าระดับลูกเรือ (Rating) โดยสามารถศึกษาได้จากภาพประกอบแสดงแผนผังองค์กรภายในเรือ

ระบบการปฏิบัติงานบนเรือจะมีการแบ่งแยกหน้าที่กันอย่างชัดเจนตามหน้าที่และสายงานการบังคับบัญชา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดโครงสร้างการปฏิบัติงานให้เป็นไปอย่างเหมาะสมไม่เกิดความล่าช้าหรือความเครียดจนอาจทำให้การปฏิบัติหน้าที่บกพร่องและเกิดอุบัติเหตุ ใบอนุญาตใช้เรือทุกลำจะกำหนดจำนวนและตำแหน่งคนประจำเรือขั้นต่ำไว้ (Minimum Safe Manning) และถือเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะต้องจัดหาเจ้าหน้าที่คนประจำเรือที่มีคุณสมบัติตรงตามข้อกำหนดมาปฏิบัติงานประจำบนเรือให้มีจำนวนและตำแหน่งครบถ้วนตามที่ระบุในประกาศนียบัตรรับรองคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัย (Minimum Safe Manning Certificate) ซึ่งเป็นข้อบังคับที่เป็นกฎหมายของรัฐ ซึ่งเรือลำนั้น ๆ ถือสัญชาติอยู่และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศภาคีสมาชิกได้ให้คำรับรองเอาไว้ จำนวนและคุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ขึ้นกับภาระหน้าที่อันขึ้นกับประเภทการใช้งาน ขนาดเรือเป็นระวางจดทะเบียนหรือขนาดเครื่องยนต์ พื้นที่เดินเรือ และความจำเป็นเกี่ยวกับการซ่อมบำรุง เช่น เรือเก่าที่มีงานซ่อมบำรุงมาก จำเป็นต้องใช้คนประจำเรือมากกว่าเรือใหม่ซึ่งควบคุมด้วยระบบอัตโนมัติ

มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ความเป็นมาของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

กฎข้อบังคับมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย (The International Safety Management Code) โดยมีคำย่อคือ (ISM Code) ที่นำมาบังคับใช้โดย องค์การทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization IMO) ที่เป็นองค์การในสังกัดของสหประชาชาติที่มีหน้าที่กำกับดูแลทางด้านทะเลโดยเฉพาะด้านการเดินเรือ (ISM Code) ได้ถูกกำหนดไว้ใน อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (Safety of Life at Sea Solas) ซึ่งเป็นเสมือนกับกฎหมายด้านการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยตราเพิ่มเติมไว้ในส่วนที่ 2 (Part 2) บทเพิ่มเติมที่ 1 (Annex 1) บทที่ 9 การจัดการสำหรับการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยของเรือ (Chapter IX Management for the Safe Operation of Ships) สำหรับบทนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1998 (ISM Code) คือกฎข้อบังคับมาตรฐานของระบบการบริหารงานเรือที่เน้นถึงเรื่อง “ความปลอดภัย” และ “การป้องกันมลภาวะ” เนื่องจาก

ประเทศไทยเป็นสมาชิกของ (IMO) และประเทศไทยได้รับรองอนุสัญญา (Solas) ดังนั้นประเทศไทยจึงต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของ (ISM Code) ด้วย

มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย บังคับใช้ทั้งกับบริษัท (Company) และเรือ (Ship) โดยบริษัทนั้นครอบคลุมถึงเจ้าของเรือ องค์กร/ บุคคลที่บริหารเรือ ผู้เช่าเรือกรณีเช่าเรือเปล่า (Bare Boat Charterer) รวมถึงผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติการของเรือแทนเจ้าของเรือ ดังนั้นมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย จึงครอบคลุมการตรวจสอบและรับรอง (Approve & Certify) ทั้งการบริหารจัดการของบริษัทบนบก และการปฏิบัติของเรือที่เดินทางอยู่ในทะเล สำหรับบริษัทที่ผ่านการตรวจสอบและได้รับการรับรองว่ามีการบริหารจัดการตาม มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย แล้วจะได้รับหนังสือรับรอง (Document of Compliance DOC) ส่วนเรือที่ผ่านการตรวจสอบและได้รับการรับรองว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัย แล้วจะได้รับหนังสือรับรอง (Safety Management Certificate SMC) โดยเรือจะต้องมีสำเนาของ (DOC) และเอกสารตัวจริงของ (SMC) ไว้บนเรือเพื่อที่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะสามารถตรวจสอบได้ โดยการออกเอกสารดังกล่าวจะต้องทำโดยรัฐบาล (Administration) หรือองค์กรที่รัฐบาลแต่งตั้งหรือยินยอมให้สามารถออกเอกสารดังกล่าวได้ สำหรับประเทศไทยหน่วยงานที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลไทยคือกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและเมืองคักที่กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอนุญาตให้ออกหนังสือรับรองการตรวจสอบได้ คือ สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) ที่มีอยู่ทั่วโลกทั้งหมดประมาณ 12 แห่ง ซึ่งในขณะนี้กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในนามของรัฐบาลไทย (Thai Administration) รับรองอยู่เพียง 6 สถาบัน คือ

1. American Bureau of Shipping (ABS) ซึ่งเป็นสถาบันของประเทศสหรัฐอเมริกา
2. Lloyd's Register of Shipping (LR) ซึ่งเป็นสถาบันของประเทศอังกฤษ
3. Nippon Kaiji Kyokai (NK) ซึ่งเป็นสถาบันของประเทศญี่ปุ่น
4. Germanischer Lloyd (GL) ซึ่งเป็นสถาบันจากประเทศเยอรมัน
5. Bureau Veritas (BV) ซึ่งเป็นสถาบันจากประเทศฝรั่งเศส
6. Det Norsk Veritas (DNV) ซึ่งเป็นสถาบันจากประเทศนอร์เวย์

จากข้อมูลของ (The International Association of Classification Societies IACS) ซึ่งเป็นสมาคมของสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society) อันเป็นหน่วยงานในระดับโลกที่คอยกำกับดูแลสถาบันจัดชั้นเรือต่าง ๆ มีข้อมูลของเรือที่ได้รับการออกหนังสือรับรอง (SMC) ที่ออกให้โดย (Classification Society) ซึ่งเป็นสมาชิกของ (IACS) และได้ส่งข้อมูลให้ (IACS) ได้รับทราบ (ไม่รวมส่วนที่รัฐบาลบางแห่งออกให้โดยตรง) แบ่งตามประเภทเรือต่าง ๆ ดังนี้ (เรือที่กฎ (ISM) มีผลบังคับใช้ เมื่อ 1 กรกฎาคม 1998)

1. เรือบรรทุกผู้โดยสาร
2. เรือบรรทุกผู้โดยสารความเร็วสูง
3. เรือบรรทุกน้ำมันขนาดมากกว่าหรือเท่ากับ 500 ตันกรอส

4. เรือบรรทุกสารเคมีขนาดมากกว่าหรือเท่ากับ 500 ตันกรอส
5. เรือบรรทุกแก๊สปิโตรเลียมเหลวขนาดมากกว่าหรือเท่ากับ 500 ตันกรอส
6. เรือบรรทุกสินค้าแบบเทกองขนาดมากกว่าหรือเท่ากับ 500 ตันกรอส
7. เรือประเภทอื่นที่มีขนาดมากกว่าหรือเท่ากับ 500 ตันกรอส ซึ่งกฎ (ISM) จะมีผลบังคับใช้

ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2002

ข้อกำหนด และ รายละเอียดของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ข้อกำหนดและรายละเอียดของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย นั้น ได้มีหลายองค์กรได้จัดทำคู่มือเพื่อความเข้าใจในรายละเอียดดังกล่าว ยกตัวอย่างคู่มือที่นิยมใช้ในการศึกษาแนวทางดังกล่าวเช่น (International Chamber of Shipping ICS) และ (International Shipping Federation ISF) ได้จัดทำ (Guidelines on the Application of the IMO) (International Safety Management ISM Code) รวมถึงบาง (Classification) เช่น (Bureau Veritas BV) จัดทำ (Guidance for Safety Management Manual) ซึ่งในรายละเอียดของ (ISM Code) สามารถแบ่งได้เป็น 13 หัวข้อดังนี้

ข้อที่ 1 (General) เป็นบทนำที่กล่าวถึงคำจำกัดความ (Definitions) วัตถุประสงค์ (Objectives)

- สารที่สำคัญสำหรับมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
- นโยบายการจัดการเพื่อความปลอดภัย
- ข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการทำงานที่เกี่ยวข้อง
- กำหนดรูปแบบของข้อกำหนดความรับผิดชอบและอำนาจการสั่งการ
- การทำรายงานเมื่อเกิดสิ่งที่ผิดไปจากข้อกำหนด (ในคู่มือและข้อปฏิบัติ) และ อุบัติเหตุต่อคน

เครื่อง ตัวเรือ

- การตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน
- การตรวจสอบภายในและการทบทวน (มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย)

ของฝ่ายบริหาร

ข้อที่ 2 (Safety and Environmental Protection Policy) ว่าด้วยการที่บริษัทจะต้องประกาศนโยบายการทำงานเพื่อความปลอดภัยและป้องกันมลภาวะ เพื่อให้พนักงานทุกคนรับทราบนโยบาย (Policy) และการนำไปปฏิบัติ (Implementation)

- วัตถุประสงค์ของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
- กำหนดกลยุทธ์และแผนการทำงาน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวและรักษาแนวทางนั้นไว้
- การลงชื่อรับรองในนโยบายของผู้บริหารระดับสูงสุด
- ประเภทของเรือภายใต้การดูแล
- การนำไปปฏิบัติ - พนักงานทุกคนทั้งสำนักงานและที่เรือเข้าใจในนโยบายดังกล่าว

ข้อที่ 3 (Company Responsibilities and Authorities) ว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของบุคคลในองค์กร การแบ่งหน้าที่ภายในบริษัท ตารางการจัดองค์ (Organization Chart) และอำนาจสั่งการทั้งของตัวสำนักงานและเรือ

- ความรับผิดชอบ/อำนาจการสั่งการของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

- แผนผังการจัดองค์การ - ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในองค์กร

- กำหนดสิ่งที่วางเป้าไว้ให้บุคคลปฏิบัติตามมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยให้ทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อที่ 4 (Designated Person) ว่าด้วยเรื่องที่ยี่บริษัทจะต้องทำการแต่งตั้งบุคคลที่รับผิดชอบในการทำงานของระบบ(ISM) ให้สามารถนำไปปฏิบัติจนสัมฤทธิ์ประสิทธิผล

คุณสมบัติ

- สามารถเข้าถึงผู้บริหารระดับสูงได้โดยตรง

- มีความรู้ทางด้านเทคนิคในการจัดการด้านเดินเรือเป็นอย่างดี

ความรับผิดชอบ

- ตรวจสอบติดตามการปฏิบัติตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านเดินเรือเป็นอย่างดี

- ควบคุมเอกสารคู่มือมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

- รายงานสิ่งที่ผิดไปจากข้อกำหนด (Non – Conformity) ให้ผู้บริหารระดับสูงทราบ

- จัดให้มีการตรวจสอบภายใน

- ตรวจสอบการแก้ไขสิ่งที่ผิดไปจากข้อกำหนด

ความรับผิดชอบและอำนาจสั่งการของนายเรือ

- อำนาจการสั่งการข้ามขั้นตอนปกติ

- ความรับผิดชอบสำหรับการนำไปปฏิบัติและทบทวนมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยบนเรือ

ข้อที่ 5 (Master's Responsibility and Authority) ว่าด้วยความรับผิดชอบและหน้าที่ของนายเรือ (กัปตันเรือ) นอกจากหน้าที่ในการนำเรือ เดินเรือ ปกครองผู้บังคับบัญชาคนประจำเรือแล้วยังต้องระบุถึงความรับผิดชอบและหน้าที่ของนายเรือต่อระบบ (ISM)

นายเรือ

- ระดับการฝึกอบรมที่จำเป็น

- ใบประกาศนียบัตรที่เป็นที่ยอมรับได้ระหว่างประเทศ

- มีความสามารถในการสั่งการตามประเภทเรือซึ่งได้รับการมอบหมายให้บังคับการ

- รอบรู้เป็นอย่างดีกับมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัท

ข้อที่ 6 (Resources and Personnel) ว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับทรัพยากรบุคคลของบริษัททั้งบน
สำนักงานและในเรือ ซึ่งมักจะอยู่ในความรับผิดชอบของ ผู้จัดการฝ่ายคนประจำเรือ (Crew Manager)

การจัดคนประจำเรือลงเรือ

- ทางบริษัทจะต้องบรรจุนายเรือ/ กัปตันเรือ รวมถึงคนประจำเรือในตำแหน่งอื่น ๆ บนเรือ
ที่มีคุณสมบัติตามที่ได้ระบุในกฎข้อบังคับ ความสามารถเหมาะสมกับประเภทของเรือที่จะต้องไปปฏิบัติงาน
และภาระการทำงานของคนประจำเรือ

- ทักษะที่จำเป็นซึ่งบุคลากรเรือต้องมีเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัย
- การตระหนักถึงหน้าที่ของตนที่ระบุไว้ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
- การคงไว้ซึ่งเอกสารใบประกาศนียบัตรของแต่ละคนรวมทั้งใบตรวจสอบสุขภาพ

การฝึกอบรม

- การฝึกอบรมภาคปฏิบัติในด้านของความปลอดภัย
- การวิเคราะห์ผลการฝึก การรับการตรวจสอบภายในและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- การทบทวนการฝึกต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องมีให้แต่ละคน
- ปฏิบัติให้ตรงและครบถ้วนตามมาตรฐานของระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัท
- ข้อมูลในระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
- ควรแจ้งให้บริษัทที่จัดหาบุคลากรลงเรือทราบถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องมีอยู่ในมาตรฐาน
ระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

การสื่อสาร

- การสื่อสารระหว่างคนประจำเรือ กับผู้โดยสารในระหว่างสถานการณ์ฉุกเฉิน
- บริษัทที่ใช้บริการกับบริษัทจัดหาคนประจำเรือลงเรือควรทำให้แน่ใจว่ามีความเข้าใจ

ร่วมกันเป็นอย่างดีในทุกขั้นตอนระหว่างการจัดหาคนประจำเรือ

- ตรวจสอบติดตามและบันทึกผลการทำงานบริษัทจัดหาคนประจำเรือลงเรือ

การอบรมให้คุ้นเคยกับหน้าที่

- รักษาความต่อเนื่องและระดับผลการปฏิบัติการที่มีประสิทธิผลตามมาตรฐานระบบการ
จัดการเพื่อความปลอดภัย

กฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

- ให้มีความเข้าใจอย่างเหมาะสมต่อกฎข้อบังคับที่ออกบังคับใช้โดยองค์กรทางทะเล

ระหว่างประเทศ

- อนุสัญญาระหว่างประเทศ
- สถาบันตรวจเรือระหว่างประเทศ
- หอการค้าระหว่างประเทศ (ICS)

- ที่ประชุมของบริษัทน้ำมันระหว่างประเทศ (OCIMF)
- สมาคมผู้ขนส่งแก๊สและผู้ปฏิบัติการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ (SIGTTO)

ข้อที่ 7 (Development of Plans for Shipboard Operation) ด้วยการที่บริษัทจะต้องมีข้อบังคับเกี่ยวกับการเตรียมแผนและข้อแนะนำรวมถึงบัญชีคู่มือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานบนเรือเกี่ยวกับความปลอดภัยและการป้องกันมลภาวะ โดยเฉพาะการปฏิบัติงานในกรณีพิเศษ (Special Shipboard Operation) และการปฏิบัติงานในกรณีฉุกเฉิน (Critical Shipboard Operation)

การพัฒนาแผนการปฏิบัติการทางเรือ

- จัดทำข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติการทางเรือเพื่อการตรวจสอบการทำงานที่

ต่าง ๆ

- แผนการปฏิบัติการเดินเรือ (เดินเรือและช่างกล)
- การเตรียมการออก การประจำสถานีออกและเข้าเทียบท่า
- การเข้ายามเรือเดินและในท่า
- การป้องกันไม่ให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม
- การทำงานสินค้า การเตรียมการรับและส่งสินค้าขึ้นจากเรือ การตรวจสอบดูแลสินค้าบนเรือ
- การปฏิบัติการลักษณะเฉพาะ

การเดินเรือเมื่อทัศนวิสัยจำกัด

- การเดินเรือในสภาพอากาศเลวร้าย
- การรับน้ำมัน (Bunker) และการสูบน้ำมันในเรือ
- การทำงานสินค้าของเรือประเภทแก๊ส การก่อการร้ายและโจรสลัด

ข้อที่ 8 (Emergency Preparedness) ว่าด้วยแผนการปฏิบัติงานในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินรวมถึง

การฝึกซ้อมการปฏิบัติงานกรณีฉุกเฉิน

การเตรียมการการตอบสนองสถานการณ์ฉุกเฉิน

- การตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัท
- การจัดองค์กร บุคลากร และหน้าที่ของทีมตอบสนองสถานการณ์ฉุกเฉิน
- ข้อปฏิบัติเพื่อตามติดการตอบสนองต่ออุบัติเหตุหรือการเกิดเหตุการณ์ที่มีอันตรายแต่ละ

ประเภท

- จัดให้มีการสื่อสารระหว่างเรือ และสำนักงานและกองเรืออย่างต่อเนื่อง
- เตรียมรายชื่อ และหมายเลขที่ติดต่อได้ในเวลาฉุกเฉินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การจัดเตรียมมาตรการสนับสนุนในกรณีที่สถานการณ์ยืดเยื้อ
- พิจารณาให้ข่าวสารแก่สื่อมวลชนและสาธารณชนอย่างเป็นทางการ
- จัดให้มีการฝึกเหมือนจริงเพื่อความพร้อมตอบสนองสถานการณ์ฉุกเฉิน

ตัวอย่างสถานการณ์ฉุกเฉิน

โครงสร้างตัวเรือชำรุดเสียหาย, เครื่องหางเสือขัดข้อง พนักงานได้รับบาดเจ็บอย่างรุนแรง ระบบจ่ายไฟฟ้ากำลังขัดข้อง คนตกน้ำ การค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย สินค้าหกรั่วไหล หรือ ปนเปื้อน

ข้อที่ 9 (Reports and Analysis of Non-Conformities Accidents and Hazardous Occurrences) ว่าด้วยการที่ระบบจัดการเพื่อความปลอดภัยจะต้องมีข้อปฏิบัติเกี่ยวกับกรณีที่มีเหตุการณ์เบี่ยงเบนไปจากที่ระบบกำหนดไว้ การทำรายงานและการวิเคราะห์ถึงสิ่งที่ผิดไปจากข้อกำหนดอุบัติเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

การทำรายงาน

- อุบัติเหตุ, สถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอันตราย, สิ่งที่เกิดไปจากข้อกำหนด, การดัดแปลงที่จำเป็นและการปรับปรุงระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

การตอบรับภายหลังการประเมิน

การแก้ไขที่ได้กระทำลงไปแล้ว

- การเผยแพร่สิ่งที่ได้แก้ไขให้ทราบอย่างทั่วถึง
- การปรับปรุงข้อปฏิบัติและคำแนะนำในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย
- การพัฒนาข้อปฏิบัติใหม่ ๆ ในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ข้อที่ 10 (Maintenance of Ship and Equipment) ว่าด้วยการบำรุงรักษาเรือและอุปกรณ์ประจำเรือให้อยู่ในสภาพที่ดี

การบำรุงรักษาตัวเรือ และอุปกรณ์

- เรือจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาให้เป็นไปตามข้อบังคับของกฎหมายที่เกี่ยวข้องและ

ข้อกำหนดของบริษัท

ข้อปฏิบัติที่ใช้ควบคุม

- จะบำรุงรักษา และ ตรวจสอบ อย่างไร
- การรายงานสิ่งที่ได้ปฏิบัติไปแล้วหรือสิ่งที่ผิดไปจากข้อกำหนด
- การแก้ไขข้อบกพร่อง
- การทำบันทึกการบำรุงรักษาและการตรวจสอบ
- กำหนดอุปกรณ์ที่ถือว่าสำคัญยิ่ง

ข้อที่ 11 (Documentation) ว่าด้วยการจัดการควบคุมเอกสารของทั้งสำนักงานและเรือโดยทางบริษัทจะต้องกำหนดให้มีและปฏิบัติตามข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการควบคุมเอกสาร และข้อมูลต่างต่างที่เกี่ยวข้องกับระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

งานด้านเอกสารต่าง ๆ

- เอกสารคู่มือมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ข้อปฏิบัติ คำแนะนำในการทำงาน บันทึกการปฏิบัติงาน

การควบคุมเอกสารทั้งหมด

- เตรียมเอกสาร โดย

- อนุมัติใช้โดย

- การแก้ไข/ ยกเลิกเอกสาร

- การแจกจ่าย

- การแยกเอกสารเป็นหมวดหมู่มีหมายเลขกำกับอายุของเอกสาร

- เอกสารในมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยบนเรือควรจะปรับให้เหมาะสมกับเรือดังกล่าวและปรับให้ทันสมัยอยู่เสมอ

ข้อที่ 12 (Company Verification Review and Evaluation) ว่าด้วยการตรวจสอบและประเมินผลระบบ (ISM) ของบริษัท

โดยทางบริษัทจะต้องมีการตรวจสอบภายในเกี่ยวกับกิจกรรมทางด้านความปลอดภัยและป้องกันมลภาวะตามระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย (SMS) พร้อมทั้งมีการประเมินผลประสิทธิภาพของการจัดการเป็นระยะ ๆ เพื่อทำการทบทวนระบบและปรับปรุงข้อปฏิบัติที่ออกโดยทางบริษัท

ข้อที่ 13 (Certification Verification and Control) ว่าด้วยการควบคุม การตรวจสอบ ออกหนังสือรับรองให้กับ บริษัทและเรือ โดยรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐมอบหมาย

ให้ดำเนินการโดยระบุว่าเรือจะต้องถูกบริหารโดยบริษัทที่ได้รับหนังสือรับรอง (Document of Compliance) ซึ่งบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ มาตรฐานการจัดการเพื่อความปลอดภัย ซึ่งเมื่อผ่านการตรวจสอบแล้วบริษัทจะได้รับหนังสือรับรองดังกล่าวที่ออกให้โดยรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลให้การรับรอง และเรือภายใต้การบริหารที่ปฏิบัติตาม มาตรฐานการจัดการเพื่อความปลอดภัย จะต้องมีส่วนขอเอกสารดังกล่าวไว้บนเรือเพื่อรับการตรวจสอบ สำหรับเรือที่ผ่านการตรวจสอบว่าได้ปฏิบัติตาม มาตรฐานการจัดการเพื่อความปลอดภัย แล้วจะได้รับหนังสือรับรอง (Safety Management Certificate) ที่ออกให้โดยรัฐหรือองค์กรที่รัฐบาลให้การรับรอง

การจัดทำมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ขั้นตอนที่ 1 จัดตั้งคณะทำงาน มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย โดยผู้บริหารระดับสูงจะต้องแต่งตั้ง (Designated Person) เพื่อรับผิดชอบในการบริหารมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย คณะทำงานนี้เป็นตำแหน่งที่ต้องมีการจัดตั้งขึ้นตามข้อกำหนดของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย โดยมีความรับผิดชอบและหน้าที่ในการช่วยเหลือบริษัทในการนำมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย มาใช้ที่งานควรได้รับการฝึกอบรมหรือมีความเข้าใจในหัวข้อ

การสร้างทีม ความชำนาญในการสื่อสาร การตัดสินใจและแก้ปัญหา วิธีการเรียนรู้วิธีการเขียนผังงาน วิธีเขียนขั้นตอนการดำเนินงาน ข้อสำคัญประการหนึ่งคือ ควรเลือกสมาชิกของทีมที่ชอบความท้าทาย และเชื่อมั่นในคุณค่าของงานที่ทำ ในขณะที่ไม่ควรให้ความสำคัญกับทีมงานมากเกินไปจนความจำเป็น แต่ประสิทธิภาพของทีมจะขึ้นอยู่กับความมุ่งมั่นและการสนับสนุนของผู้บริหาร

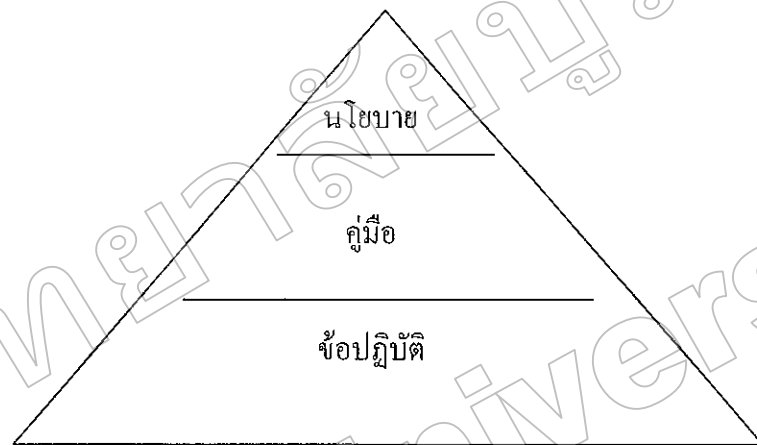
ขั้นตอนที่ 2 ในขั้นตอนนี้ ต้องพิจารณาทบทวนมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย บริษัทฯ ทำการตรวจสอบ (Internal Audit) โดยใช้ฝ่ายเจ้าหน้าที่ในบริษัทผลัดกันตรวจสอบ และจากการที่ได้รับความสภาพความจริงแล้ว โดยมีคำถามเกิดขึ้น คือ

1. องค์กรหรือบริษัทมีระบบที่ดีแล้วและไม่ต้องทำอะไรอีก หรือ
2. องค์กรหรือบริษัทมีปัญหาและจะต้องทำอะไรอีกมากในเรื่องนี้
3. ถ้าองค์กรมีระบบที่ดีเยี่ยม และไม่จำเป็นต้องทำอะไรเพิ่มเติมอีก ปัญหาสำคัญซึ่งองค์กร

หรือบริษัทส่วนใหญ่พบคือประเมินค่าและปริมาณงานที่จำเป็นต้องทำน้อยเกินไปเป็นเรื่องยากที่จะบอกได้ว่า องค์กรอยู่ตรงจุดไหน เมื่อเปรียบเทียบกับกฎข้อบังคับในมาตรฐานระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัยขององค์กรทะเลาะหว่างประเทศ จึงมีการเปิดโอกาสให้มีการตีความ ดังนั้นหากไม่มีประสบการณ์ในการทำงานเพียงพออาจจะไม่เห็นภาพที่ชัดเจนว่าองค์กรจะต้องทำอะไรอย่างน้อยเพียงใด อย่างไรก็ตามมีหลายวิธีที่สามารถจะช่วยองค์กรให้ประสบความสำเร็จ และเข้าสู่มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยง่ายขึ้น คือให้หน่วยงานที่ปรึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินระบบทำการตรวจสอบประเมินระบบขององค์กรเปรียบเทียบกับองค์กรหรือบริษัทที่ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย โดยที่ปรึกษากับตัวแทนผู้บริหารที่รับผิดชอบด้านการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัทจะจัดทำคู่มือ (Company Manual and Company Procedure) ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับกฎข้อบังคับข้างต้น มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย จะมีแบบฟอร์มที่สามารถช่วยในการประเมินระบบที่องค์กรเป็นอยู่ได้ การสร้างระบบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย มีอุปสรรคหลายอย่างแต่ที่สำคัญที่จะต้องยอมรับคือบางครั้งอาจเกิดความผิดพลาดและต้องมีการแก้ไข นั่นหมายความว่าความผิดพลาดเหล่านั้นจะทำให้องค์กรมีการพัฒนาขึ้นจากเดิม อุปสรรคบางอย่างอาจทำให้ทีมงานสร้างเกิดความท้อถอย และหลายครั้งอาจเกือบหมดความพยายาม เนื่องจากความเครียดหลายเรื่องในระหว่างการค้าดำเนินงานให้สำเร็จตามเป้าหมายทีมงาน มั่นใจว่ากำลังเพิ่มประสิทธิภาพให้กับองค์กร สิ่งสำคัญอย่างหนึ่งคือฝ่ายบริหารและผู้นำทีมของ มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย จะต้องยอมรับความคิดเห็นและแนะนำของทีมงาน ที่อาจเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำองค์กรไปสู่ความสำเร็จของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย

ขั้นตอนที่ 3 การจัดทำแผนและการนำมาใช้ (Establish a Program) หากไม่มีการวางแผนก็จะไม่สามารถประสบความสำเร็จ ดังนั้นองค์กรจะต้องประเมินและวิเคราะห์ระบบที่มีอยู่ก่อนจะนำมาปรับเข้ากับมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ซึ่งมีขั้นตอนที่จะต้องปฏิบัติโดยทั่วไปคือ

ระบุนวัตกรรมที่แน่นอน และเขียนออกมาเป็นลายลักษณ์อักษรโดยจะต้องเป็นไปตามกฎข้อบังคับขององค์การทะเลระหว่างประเทศ ตามข้างแผนของแต่ละองค์กรแตกต่างกันไปตามความเหมาะสม แต่จะมีส่วนที่คล้ายคลึงกันคือ มีขั้นตอนการศึกษาการประเมินผล การวางแผน การเก็บรักษาเอกสารของระบบ การนำมาใช้ปฏิบัติของระบบ การตรวจสอบทบทวน และการวางแผนสำหรับการตรวจสอบรับรองระบบ โดยในการจัดทำแผน และระบบเอกสารของ มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย นั้นจะต้องคำนึงถึงโครงสร้างดังต่อไปนี้ คือ



ภาพที่ 2-1 แสดงโครงสร้างมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย (เพียร์ลีส ศิริจันทร์, 2543)

คำแนะนำในการทำงาน แบบแปลนเรือ

การทำบันทึกเอกสารของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย นั้นมีอยู่ 4 ระดับด้วยกันคือ

1. นโยบาย (Policy) เกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ขององค์การ
2. คู่มือการทำงาน (Manual) ซึ่งบอกว่าทำไมองค์กรจึงต้องมีการทำมาตรฐานระบบการจัดการ
3. ข้อปฏิบัติงาน (Procedure) ตามขั้นตอนการดำเนินการ เป็นคู่มือที่ใช้เพื่อตอบคำถามว่าใครทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร ซึ่งขั้นตอนต่าง ๆ เหล่านั้น มีอยู่แล้วในองค์กรจำนวนเอกสารที่บันทึกไว้
4. คำแนะนำในการทำงาน (Work Instruction) จะเป็นการบอกว่าในขั้นตอนการทำงานนั้น ๆ มีวิธีการทำงานอย่างไร เพื่อให้งานนั้นสำเร็จ แปลนเรือ รายการตรวจสอบ รายงานแบบฟอร์มและการบันทึก (Form/ Record) การบันทึกเป็นสิ่งสำคัญเพราะเป็นหลักฐานในการใช้คู่มือการทำงานและต้องมีการบันทึกไว้ เอกสารการบันทึกต้องระบุว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบเวลานานเท่าไรในการเก็บรักษา

ขั้นตอนสุดท้าย วิธีการปฏิบัติเพื่อให้ได้รับหนังสือรับรองมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย (International Safety Management Certificate) ดังนี้

1. การร้องขอการรับรองจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย คือ สถาบันตรวจเรือ (Class) เพื่อดำเนินการขอหนังสือรับรองการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย (Document of Compliance DOC) แก่บริษัท
2. จัดเตรียมเอกสารมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงทำการตรวจสอบระบบอย่างน้อย 3 สัปดาห์ ก่อนที่จะมีการตรวจสอบจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบ
3. ทบทวนเอกสารมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ก่อนที่จะมีการตรวจสอบจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบ ถ้าผลของการทบทวนเอกสาร ออกมาสมบูรณ์ ก็ดำเนินการให้มีการตรวจสอบ มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของบริษัทฯ เลย แต่ถ้าไม่สมบูรณ์จะต้องดำเนินการแก้ไข ทบทวน มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยอีกครั้งหนึ่ง
4. ถ้าการตรวจสอบจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบ ไม่พบข้อบกพร่อง หรือพบข้อบกพร่องมีเพียงเล็กน้อยและไม่รุนแรงมากนัก ของมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัย ก็สามารถดำเนินการออกหนังสือรับรองการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย (Document of Compliance DOC) ให้แก่ บริษัทฯ ได้เลย แต่ถ้าในกรณีที่พบข้อบกพร่องของระบบที่สำคัญมาก ก็จะต้องให้บริษัทดำเนินการแก้ไข ข้อบกพร่องก่อนดำเนินการออกหนังสือรับรอง
5. หลังจากได้หนังสือรับรองการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย (Document of Compliance DOC) ของบริษัทฯ แล้วจะต้องดำเนินการเพื่อขอหนังสือรับรองการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยในเรือ (Safety Management Certificate SMC) ของบริษัทฯ ทุกลำ ทีมงานของบริษัทฯ จะต้องจัดเตรียมเอกสารมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยในเรือ เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงทำการตรวจสอบระบบอย่างน้อย 3 สัปดาห์ ก่อนที่จะมีการตรวจสอบจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบ บริษัทฯ จะต้องทำการตรวจสอบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยของเรือในบริษัทฯ ทุกลำ ก่อนที่จะดำเนินการเพื่อรับการตรวจสอบจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบ ถ้าผลของการตรวจสอบเอกสารออกมาสมบูรณ์ ก็ดำเนินการให้มีการตรวจสอบการบริหารมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยในเรือของบริษัทฯ ได้เลย แต่ ถ้าการตรวจสอบเอกสารออกมาไม่สมบูรณ์ จะต้องดำเนินการแก้ไข ทบทวน มาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยอีกครั้งหนึ่ง
6. การร้องขอการรับรองจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบมาตรฐานระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยในเรือ คือ สถาบันตรวจเรือ (Class) เพื่อดำเนินการขอหนังสือรับรอง

การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยในเรือ (Safety Management Certificate SMC) ของเรือในบริษัทฯ

7. ถ้าการตรวจสอบจากรัฐบาลหรือองค์กรที่รัฐบาลอนุญาตให้ตรวจสอบ ไม่พบข้อบกพร่องหรือพบข้อบกพร่องมีเพียงเล็กน้อยและไม่รุนแรงมากนัก ของ มาตรฐานระบบการจัดการ เพื่อความปลอดภัยในเรือ ก็สามารถดำเนินการออกหนังสือรับรองการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยในเรือ (Safety Management Certificate SMC) ให้แก่เรือในบริษัทฯ ได้เลย แต่ถ้าในกรณีพบข้อบกพร่องของระบบที่สำคัญมาก ก็จะต้องให้เรือดำเนินการแก้ไข ข้อบกพร่องก่อนดำเนินการออกหนังสือรับรอง