

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เมื่อพิจารณาในด้านการขนส่งทางทะเลถือว่าเป็นกิจกรรมที่สำคัญในการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ เพราะการขนส่งทางทะเลนั้นเป็นการให้บริการการขนส่งที่ประหยัดที่สุด มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ จึงทำให้การส่งสินค้าทางทะเลได้รับความนิยมสูง โดยกว่าร้อยละ 95 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมดเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งคิดมูลค่าของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละ 75 ของมูลค่าการค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศ โดยใช้เรือบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศในการขนส่งสินค้าตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ดังนั้นการควบคุม การดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นแบบแผนเดียวกันตามข้อตกลงตรงกัน โดยมีบริษัทที่เกี่ยวข้องคือองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) ทำหน้าที่หลักในการออกอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องตามความร่วมมือระหว่างประเทศ ตามที่ปรากฏในอนุสัญญาต่าง ๆ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางทะเลให้สูงขึ้น

ในปัจจุบันได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศให้กับประเทศสมาชิกเป็นมาตรการทางด้านการขนส่งทางทะเลคือ “มาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือที่ให้บริการเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code)” เป็นมาตรการมุ่งเน้นในการป้องกันการก่อการร้าย โดยให้สอดคล้องกับ Chapter XI-2 of SOLAS ทำให้เกิดการป้องกันและหาทางในการป้องกันภัยอันเกิดขึ้นในทะเล ซึ่งหมายถึงอันตรายต่อชีวิตของคนประจำเรือและทรัพย์สิน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ นำมาบังคับใช้ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยกับเรือบรรทุกสินค้าที่เดินเรือระหว่างประเทศ มีข้อบังคับที่เกี่ยวกับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศกำหนดนำมาเป็นมาตรการความปลอดภัยของเรือ โดยมีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของรัฐบาลไทยในการรับอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องและบรรลุตามเป้าหมายด้านการรักษามาตรการรักษาความปลอดภัยตามข้อกำหนด ของเรือจะต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ ณ วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2547 เข้ามาใช้ เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามและตลอดจนการบังคับใช้ตามมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่เข้าร่วมเป็นภาคีนี้ ซึ่งในส่วนการดำเนินการของประเทศไทยนั้น บริษัทเรือจะต้องได้รับการรับรองมาตรการ

รักษาความปลอดภัยทางเรือจากกองตรวจเรือ ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคม ทำให้คนประจำเรือจะต้องมีหน้าที่ในการปฏิบัติการให้เข้ากับมาตรการรักษาความปลอดภัยและป้องกันการก่อการร้าย

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะทำการศึกษาถึงทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางทะเลของประเทศไทย ซึ่งจะได้ทราบถึงแนวทางการจัดการที่ดี เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าว อีกทั้งยังจะทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานของคนประจำเรือ และประโยชน์ของมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือทั้งทางตรงและทางอ้อม ในมาตรการรักษาความปลอดภัยของคนประจำเรือที่ดีขึ้น จะนำไปสู่การป้องกันการก่อการร้าย ซึ่งเป็นผลนำมาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งความมั่นคงของประเทศ ระหว่างประเทศและ โลก อีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ เป็นไปตามอนุสัญญา The International Ship and Port Security Code (ISPS Code)
2. เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ เป็นไปตามอนุสัญญา The International Ship and Port Security Code (ISPS Code) โดยจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลา/ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือ และตำแหน่งงานที่รับผิดชอบ

สมมุติฐานการวิจัย

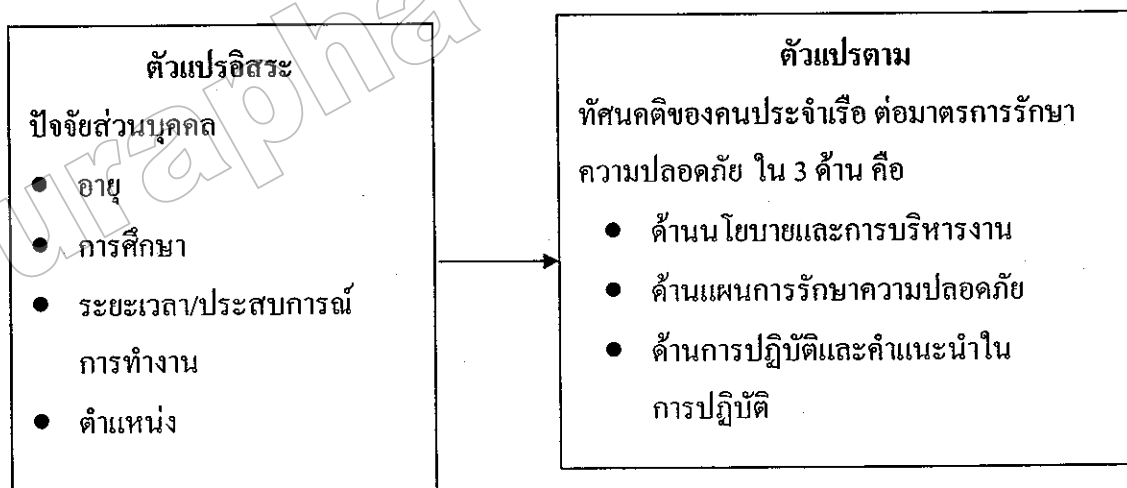
1. คนประจำเรือที่มีอายุต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน
2. คนประจำเรือที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน
3. คนประจำเรือที่มีระยะเวลาหรือประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือต่างกัน มีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน
4. คนประจำเรือที่มีตำแหน่งต่างกันมีทัศนคติต่อมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือแตกต่างกัน

ขอบเขตในการศึกษาวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการสำรวจทัศนคติของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการความปลอดภัยทางเรือ มีขอบเขตการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. ประชากร คือ คนไทยประจำเรือที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัย ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2547 – มิถุนายน 2548 จำนวน 267 คน เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้อนุสัญญา The International Ship and Port Security Code (ISPS Code)
2. กลุ่มตัวอย่าง คือ คนไทยที่ถูกแต่งตั้งและมีหน้าที่ในมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2547 – มิถุนายน 2548 โดยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้ยึดตามตารางกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากประชากร ตารางสำเร็จรูปของ ยามาเน่ (Yamane) และทำการเลือกแบบสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ได้ตัวอย่างขนาดจำนวน 59 คน
3. ระยะเวลาการเก็บข้อมูล ใช้ระยะเวลา 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน 2548

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ในการทำวิจัยครั้งนี้ มีการกำหนดตัวแปร ดังนี้

1. ตัวแปรอิสระที่ใช้วิจัยในครั้งนี้ ได้แก่

1.1 อายุ

1.2 วุฒิการศึกษาสูงสุด

1.3 ระยะเวลา/ ประสบการณ์ในการทำงานเกี่ยวกับเรือ

1.4 ตำแหน่งงานที่รับผิดชอบ

2. ตัวแปรตามที่ใช้วิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ ทักษะของคนประจำเรือที่มีต่อมาตรการรักษา

ความปลอดภัยทางเรือเป็นไปตามอนุสัญญา The International Ship and Port Security (ISPS) Code ใน 3 ด้าน คือ

2.1 ด้านนโยบายและบริหารงาน

2.2 ด้านแผนการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติ

2.3 ด้านข้อปฏิบัติและคำแนะนำในการปฏิบัติ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงทัศนคติของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือที่มีต่อมาตรการเตือนภัยจากรักษาความปลอดภัยทางเรือ (Monitoring Attitudes)

2. ทำให้ทราบถึงผลของการบังคับใช้ของมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือ และนำมาปรับปรุงให้เข้ากับองค์กร เพื่อเป็นการตรวจสอบมาตรการรักษาความปลอดภัยทางเรือที่มีอยู่นั้นเหมาะสมกับองค์กรมากน้อยเพียงใด และนำมาประมวลทำการปรับแต่งให้เข้ากับองค์กรมากขึ้น เพื่อง่ายต่อการปฏิบัติตามแผนการรักษาความปลอดภัยในเรือสินค้า

3. เป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติตามแผนมาตรการรักษาความปลอดภัยในองค์กร (The Flow of Security Plan)

นิยามศัพท์เฉพาะ

การติดต่อกับท่า: เมื่อเรือเทียบท่าหรือทิ้งสมออยู่บริเวณท่า และคนเรือต้องการที่จะขึ้นฝั่ง,สัมภาระของคนเรือและเสบียงมาส่งในสถานการณ์ที่ไม่ปกติขณะปฏิบัติงานหรือไม่ปฏิบัติงานก็ได้ ติดต่อทางท่า

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริษัทเรือ (CSO): เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริษัทต้องมาจาก พนักงาน เรือที่มีความรับผิดชอบและตั้งใจที่จะพัฒนารักษาและมีความเข้าใจในนโยบายข้อบังคับของระบบการรักษาความปลอดภัย และควบคุมดูแลระบบเอกสาร

การขึ้นฝั่ง: ทางเรือต้องยินยอมให้ข้อมูลของคนประจำเรือที่จะขึ้นจากเรือ ถ้าทางท่าต้องการหรือสิ้นสุดการจ้างงาน

การลงเรือ: ทางเรือต้องมีข้อมูลคนประจำเรือที่จะลงเรือ ถ้าทางท่าต้องการหรือเริ่มแรกการลงเรือ

พนักงานติดต่อดูแลเรือ: บุคคล บริษัทเรือ หรือสำนักงานรัฐ หรือตัวแทนบริษัท หรือตัวแทน ของรัฐในการควบคุมดูแลเมื่อเรือเข้าท่า

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยท่า (PFSSO): บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นตัวแทนในการพัฒนา การปฏิบัติตามระบบ, ปรับปรุง และบำรุงรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ และประสานงานกับบริษัทรัฐบาลที่มีหน้าที่ดูแลท่า และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเรือและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริษัทเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเรือ (SSO): เป็นผู้ที่ถูกระบุเฉพาะเจาะจงบนเรือ และมีการแต่งตั้งจากทางบริษัทเรือ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเรือต้องรายงานการจัดการทั้งหมด และการผลิตของนโยบายความปลอดภัย, แผนและการปฏิบัติ.เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเรือต้องแสดงชื่อและตำแหน่งใน Crew List และเอกสารที่ต้องแจ้งก่อนเข้าท่า

ท่าเรือ: ส่วนประกอบที่ใช้เพื่อการชุมนุม, การดำเนินการ, การรับหรือการส่งสินค้า รวมถึงท่าเรือ, ที่จอดเรือ, ท่าเรือเล็ก แพลนดินและแม่น้ำหรือบริเวณที่ใกล้เคียง ดึก อาคาร และอุปกรณ์และวัสดุ หรือ โครงสร้างอื่นๆ

การกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย: คือการกระทำที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายหรืออำนาจของรัฐที่เรืออยู่ใน ปัจจุบันหรือภายใต้กฎหมายของประเทศที่เรือชักธง

เที่ยวเดินเรือ: การเดินทางของเรือจากท่าแรกที่เรือรับสินค้าจนกว่าเรือจะกลับไปท่าเดิม หรือ ท่าเรืออื่นหรือเมื่อเรือส่งสินค้าขึ้นเมืองท่าปลายทางและเรือนั้นได้สิ้นสุดเที่ยวการเดินทาง

ระดับการรักษาความปลอดภัย

การรักษาความปลอดภัยระดับ 1: หมายถึงระดับขั้นต่ำสุดที่นำมาป้องกันรักษาความปลอดภัย ซึ่งควรที่จะดำเนินการตลอดเวลา

การรักษาความปลอดภัยระดับ 2: หมายถึงระดับที่ซึ่งมีการเพิ่มเติมการรักษาความปลอดภัย อาจมีการดำเนินการเป็นช่วงเวลาที่มีผลจากความเสี่ยงสูงจากการขนส่ง

การรักษาความปลอดภัยระดับ 3: หมายถึงระดับที่ซึ่งในอนาคตจะต้องมีมาตรการเพิ่มเติมเพื่อการรักษาความปลอดภัยเป็นพิเศษอาจจะต้องการดำเนินการในช่วงเวลาที่กำหนด ในขณะที่มีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดอุบัติเหตุ มาจากการเกิดความปลอดภัยด้านการขนส่งหรืออยู่ในสถานะล่อแหลม ที่ซึ่งไม่สามารถระบุ รายละเอียดของเป้าหมายได้