

แนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับ
ความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชักธงไทย*
THE GUIDELINE OF ROLE ADJUSTMENT FOR MARINE DEPARTMENT
AND SHIP'S OWNER TO ENHANCE MARITIME SAFETY
OF THAI FLAG VESSEL

กร ลาวัจ

Korn Lawung

ชนิสรา แก้วสุวรรณ

Chanissara Kaewsawan

บรรพต วิรุณราช

Banpot Wiroonratch

มหาวิทยาลัยบูรพา

Burapha University, Thailand

E-mail: kornlawungmint@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชักธงไทย โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการศึกษาเอกสาร (Documentary Research) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) จากเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า จำนวน 10 คน และเจ้าของเรือที่ชักธงไทย จำนวน 10 คน (1 คนต่อบริษัท)

ผลการวิจัยพบว่า

1. ความเข้าใจในการบังคับใช้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับสากล พบว่า 1) เจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่ามีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ อยู่ในระดับที่ดี 2) เจ้าของเรือก็มีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ อยู่ในระดับที่ดี 3) คนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือที่ชักธงไทยนั้นมีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ อยู่ในระดับพอใช้เท่านั้น

2. ปัจจัยปัญหาในการจัดการด้านความปลอดภัยการขนส่งทางทะเล ประกอบด้วย 1) สถิติการถูก Detention เรือ 2) อายุของเรือ 3) ประเภทของเรือ (Type of Ship) และ 4) เจ้าของเรือ

* Received 8 November 2019; Revised 14 December 2019; Accepted 27 December 2019



3. แนวทางในการปรับบทบาทเพื่อยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือชักรงไทย สำหรับ 1) กรมเจ้าท่าควรจะปรับบทบาทของตนเองจากเป็นผู้ตรวจเรือไปเป็นที่ปรึกษาและควรจะมีการปรับโครงสร้างองค์กร และ 2) เจ้าของเรือต้องปรับทัศนคติของตนเอง โดยต้องพึงระลึกอยู่เสมอว่า “เรื่องของความปลอดภัยหลีกเลี่ยงไม่ได้” และควรที่จะเพิ่มบทบาทการเป็นผู้ฝึกสอนคนประจำเรือลงนโยบายของบริษัท

คำสำคัญ: การปรับบทบาท, ความปลอดภัยการขนส่งทางทะเล, เรือชักรงไทย

Abstract

The objectives of this research are study the guideline of role adjustment for Marine Department and Ship's Owner to enhance maritime safety of Thai flag vessel. Autonomy Methodology used data collection from two parts. 1st part is secondary data by Documentary Research and 2nd part is primary data, data collection by Delphi Technique with official surveyor of Marine Department number 10 persons and manager of Thai flag vessel ship's owner company number 10 persons (1 person/company)

Results showed that:

1. Understanding of international regulation enforcement found out that 1) Official surveyor of Marine Department are good level, 2) Manager of Thai flag vessel ship's owner company are good level, 3) Ship's crew working onboard that Thai flag vessel are fair level only.

2. Factor of maritime safety management components 1) detention statistics 2) Age of ship 3) Type of Ship, and 4) Ship's owner

3. The guideline of role adjustment to enhance maritime safety of Thai flag vessel for 1) Marine Department should role adjustment from Inspector to Consultant and Reorganization, and 2) Ship's Owner must adjust attitude to "Safety is Unavoidable" and role additional to Trainer of Ship's crew in policy of the company.

Keywords: Role Adjustment, Maritime Safety, Thai Flag Vessel

บทนำ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ International Maritime Organization หรือ IMO (International Maritime Organization, 2018) ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของ



สหประชาชาติ (United Nation; UN) ได้ออกอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พ.ศ. 2517 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 หรือ SOLAS) (International Maritime Organization, 2014) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการต่อเรือตลอดจนอุปกรณ์และการปฏิบัติการของเรือซึ่งจะต้องมีความปลอดภัย ทั้งนี้ อนุสัญญา SOLAS บังคับใช้กับเรือทุกลำ ยกเว้น เรือรบ เรือสินค้าที่มีความยาวน้อยกว่า 500 ตันกรอสส์ เรือที่ไม่ได้ใช้เครื่องจักรในการขับเคลื่อน (เช่น เรือใบ เรือพาย เป็นต้น) เรือไม้ เรือยอร์ชที่ไม่ได้ใช้เพื่อการค้า และเรือประมง ซึ่งประเทศไทยได้ภาคยานุวัติไว้ตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2527 (กรมเจ้าท่า, 2558)

ผลผูกพันแห่งอนุสัญญา SOLAS ทำให้รัฐภาคีต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมา 2 หน่วยงาน ได้แก่ หน่วยงานที่ทำหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง (Flag State Control; FSC) เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมให้เรือที่สัญชาติของตนหรือที่เรียกว่า “ซึกธง” ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS อย่างเคร่งครัด และหน่วยงานที่ทำหน้าที่ของรัฐเจ้าของเมืองท่า (Port State Control; PSC) เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจเรือที่ซึกธงต่างประเทศที่เข้ามาในเขตน่านน้ำของตนเอง เพื่อเป็นการควบคุมให้เรือต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของ SOLAS อย่างเคร่งครัด ซึ่งทั้ง FSC และ PSC ของประเทศไทยก็คือ ข้าราชการภายใต้สำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีชื่อเรียกตำแหน่งร่วมกันว่า “เจ้าพนักงานตรวจเรือ” นั่นเอง (กรมเจ้าท่า, 2558)

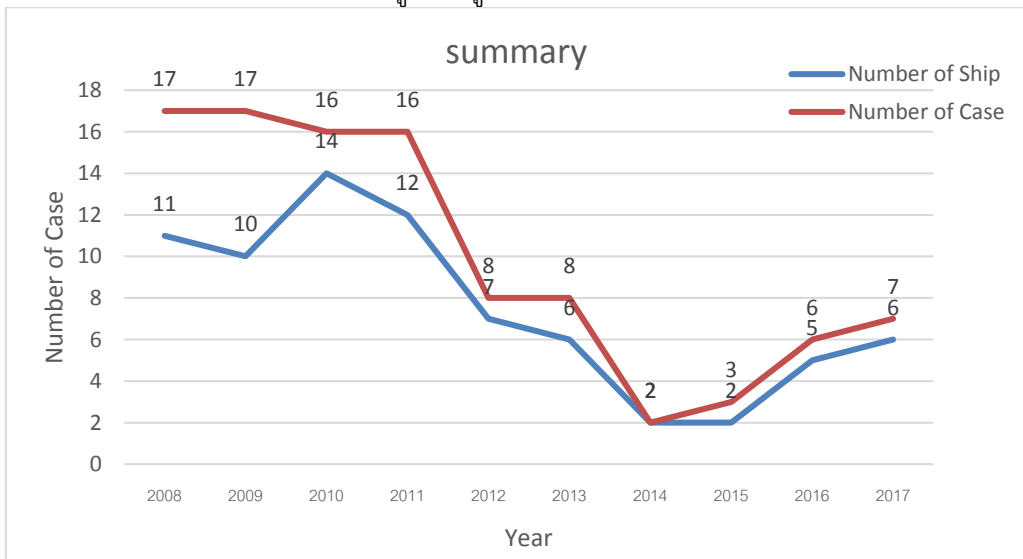
เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ประจำการอยู่ที่ส่วนกลางจะมีการแบ่งแยกหน้าที่ FSC และ PSC ออกจากกันอย่างชัดเจน นั่นคือ เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ FSC จะสังกัดกลุ่มตรวจสภาพเรือ แต่ส่วนของเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ PSC จะสังกัดกลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่า หากแต่เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ประจำการอยู่ที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาต่างจังหวัดจะต้องปฏิบัติหน้าที่ทั้ง FSC และ PSC ควบคู่กันไป (กรมเจ้าท่า, 2558)

เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ FSC จะต้องทำการตรวจเรือที่ซึกธงไทยทุกลำเพื่อออกใบรับรอง (Certificate) แล้วจึงนำ Certificate นี้ไปใช้ในการจดทะเบียนเรือหรือต่อทะเบียนเรือในลำดับถัดไป แต่ทั้งนี้ อ้างอิงตามราชกิจจานุเบกษา ฉบับที่ 45 พ.ศ. 2558 เรื่องกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ กรมเจ้าท่าสามารถมอบอำนาจให้องค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization; RO) ไปทำการตรวจเรือที่ซึกธงไทยเพื่อออก Certificate แล้วนำ Certificate ไปใช้ในการจดทะเบียนเรือหรือต่อทะเบียนเรือได้เสมือนว่าเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่าเป็นผู้ตรวจเรือเอง ซึ่งในปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้มอบอำนาจให้สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society; Class) สัญชาติต่างประเทศ จำนวน 7 Class เป็น RO ได้ (กรมเจ้าท่า, 2558)



โดยหลักการ PSC จะทำการตรวจเรือที่ซ้กธงต่างประเทศทุกลำที่เข้ามาในเขตน่านน้ำของตนเองก็ได้ แต่ในทางปฏิบัติไม่มี PSC ของประเทศใดทำการตรวจเรือที่ซ้กธงต่างประเทศทุกลำ หากแต่จะเป็นการสุ่มตรวจโดยจะเป็นการสุ่มตรวจแบบเจาะจง หากตรวจพบว่าเรือลำใดไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด PSC ก็จะมีอำนาจในการลงโทษรูปแบบต่างๆ ซึ่งการลงโทษที่รุนแรงที่สุดก็คือการหน่วงเหนี่ยวเรือ (Detention) หรือก็คือการสั่งห้ามไม่ให้เรือออกจากท่าเทียบเรือหรือหลักผูกเรือหรือทุ่นได้ สร้างความเสียหายเชิงเศรษฐกิจทางตรงแก่ตัวเรือและบริษัทเจ้าของเรือเป็นอย่างมาก และนอกจากความเสียหายทางตรงแล้ว การถูกกักเรือยังก่อให้เกิดความเสียหายทางอ้อมแก่ทั้งบริษัทเจ้าของเรือและประเทศไทยอย่างมากมายมหาศาลอีกด้วย จากข้อมูลของ The Tokyo MOU Secretariat เป็นระยะเวลา 10 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2551 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2560) ทำให้เราได้ทราบว่า เรือที่ซ้กธงไทยถูก PSC ของประเทศสมาชิกลงโทษด้วยการ Detention อันเนื่องมาจากการเตรียมการและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตคนประจำเรือที่ไม่ถูกต้อง สูงถึง 75 ลำ รวม 100 ข้อหา (The Tokyo MOU Secretariat, 2018)

กราฟที่ 1 แสดงข้อมูลการถูก Detention ของเรือที่ซ้กธงไทย



ที่มา: www.tokyo-mou.org

จากกราฟที่ 1 จะเห็นได้ว่าในปี ค.ศ. 2012 – 2014 เรือที่ซ้กธงไทยถูก PSC ของประเทศสมาชิกกักเรือลดลงเป็นอย่างมาก อาจจะเป็นเพราะกรมเจ้าท่าในฐานะ FSC ของประเทศไทยมีความเข้มงวดในการตรวจเรือในหัวข้อการเตรียมการและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตคนประจำเรือ หากแต่ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2015 – 2017 เรือที่ซ้กธงไทยถูก PSC ของประเทศสมาชิกกักเรือเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนมีแนวโน้มว่าจะกลับไปเท่ากับในอดีต ซึ่งจะ



ก่อให้เกิดส่งผลเสียทั้งเชิงเศรษฐกิจและชื่อเสียงของประเทศชาติเป็นอย่างมาก ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึง “แนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชักรงไทย” เพื่อใช้เป็นแนวทางในการประยุกต์ใช้กับเรือที่ชักรงไทยต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาแนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชักรงไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีการที่ใช้ศึกษา

1. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการศึกษาเอกสาร (Documentary Research) เพื่อรวบรวมข้อมูลจากเอกสารกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สถิติที่หน่วยงานต่าง ๆ เก็บรวบรวมเอาไว้ และงานวิจัยด้านวิชาการที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชักรงไทย

2. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย (Delphi Technique) (มนต์ชัย เทียนทอง, 2548) จากเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า จำนวน 10 คน และเจ้าของเรือที่ชักรงไทย จำนวน 10 คน เพื่อทำการศึกษาความสอดคล้องและความเป็นไปได้ของ “แนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชักรงไทย” โดยจะดำเนินการเป็นรอบ ๆ ดังนี้

รอบที่ 1 : แบบสัมภาษณ์แบบปลายเปิด (Opened End) ซึ่งเป็นการถามอย่างกว้าง ๆ ให้ครอบคลุมประเด็นปัญหาของการวิจัย ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากเอกสารกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ สถิติที่หน่วยงานต่างๆ เก็บรวบรวมเอาไว้ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วนำมาสร้างแบบสัมภาษณ์ปลายเปิด และเพื่อความน่าเชื่อถือของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสัมภาษณ์ฉบับร่างให้ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 คน ตรวจสอบความสอดคล้องของกรอบแนวคิดในการวิจัยและวัตถุประสงค์งานวิจัยเพื่อความเหมาะสมเชิงเนื้อหาของแบบสัมภาษณ์ และปรับปรุงข้อคำถามให้เหมาะสมทั้งการใช้ภาษาและครอบคลุมวัตถุประสงค์งานวิจัย

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในรอบนี้ ผู้วิจัยจะต้องรวบรวมความคิดเห็นและวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วนำมาสังเคราะห์เป็นประเด็นต่าง ๆ เพื่อกำหนดกรอบของแนวทางในรอบต่อไป

รอบที่ 2 : แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) เป็นแบบสอบถามที่พัฒนามาจากคำตอบของแบบสอบถามในรอบที่ 1 ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างให้เป็น



แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประเมินค่า หลังจากนั้นจึงส่งกลับไปยังกลุ่มตัวอย่างกลุ่มเดิม เพื่อให้ได้ออกความคิดเห็น ในลักษณะของการจัดระดับความสำคัญในคำถามแต่ละข้อ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 2 นี้ จะหาค่ามัธยฐาน และค่าฐานนิยม

รอบที่ 3 : สร้างแบบสอบถามฉบับใหม่เป็นรอบที่ 3 โดยมีข้อคำถามเดียวกันกับแบบสอบถามรอบที่ 2 แต่ให้เพิ่มตำแหน่งของค่าฐานนิยม และทำเครื่องหมายแสดงตำแหน่งที่กลุ่มตัวอย่างท่านนั้นได้ตอบในแบบสอบถามรอบที่ 2 ลงไป แล้วส่งกลับไปให้กลุ่มตัวอย่างคนเดิมอีกครั้งหนึ่ง เพื่อให้ยืนยันคำตอบเดิมหรือเปลี่ยนแปลงคำตอบใหม่ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 3 จะหาค่าฐานนิยม และค่ามัธยฐาน

นำค่ามัธยฐาน และค่าฐานนิยม ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ข้อมูลในรอบที่ 3 มากำหนดเป็นแนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือที่ชกธงไทย

การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยเลือกใช้การสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) เป็นการเลือกตัวอย่างโดยไม่คำนึงว่าตัวอย่างแต่ละหน่วยมีโอกาสถูกเลือกมากน้อยเท่าไร

กลุ่มที่ 1 เจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า จำนวน 10 คน ผู้วิจัยกำหนดการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ประกอบด้วย

- เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มมาตรฐานอุปกรณ์ประจำเรือ จำนวน 1 คน
- เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มควบคุมเรือในเมืองท่า จำนวน 1 คน
- เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ประจำการอยู่ที่ส่วนกลาง จำนวน 2 คน
- เจ้าพนักงานตรวจเรือที่ประจำการอยู่ที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาต่างจังหวัดซึ่งมีเรือสินค้าเดินทะเลระหว่างประเทศที่ชกธงไทยเข้าทำสินค้า จำนวน 6 คน แบ่งเป็นภาคใต้ จำนวน 5 คน และภาคตะวันออก จำนวน 1 คน

กลุ่มที่ 2 เจ้าของเรือที่ชกธงไทย จำนวน 10 คน ผู้วิจัยกำหนดการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ทั้ง 10 คน ทั้งนี้ ผู้วิจัยจึงกำหนดให้เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้บริหารบริษัทเรือสินค้าเดินระหว่างประเทศ บริษัทละ 1 คนเท่านั้น

ผลการวิจัย

จากการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟายตามที่ได้กำหนดไว้ในวิธีดำเนินการวิจัย สามารถวิเคราะห์เป็นข้อมูลปฐมภูมิ ได้ดังนี้



ตารางที่ 1 แสดงข้อมูลด้วยเทคนิคเดลฟาย ผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ข้อมูลโดยอ้างอิง
ค่าฐานนิยม และค่ามัธยฐาน ที่มีค่าเท่ากับ 5.00 ในรอบที่ 3

ข้อที่	รายละเอียด
ความเข้าใจในการบังคับใช้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับสากล	
1	เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ มีความรู้ ความเข้าใจในกฎ ระเบียบ ข้อบังคับสากล
2	เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ยังอัปเดตทฤษฎีฯ ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ยังมีความล่าช้าต่อการบังคับใช้กฎฯ
3	เจ้าของเรือมีความรู้ ความเข้าใจในกฎ ระเบียบ ข้อบังคับสากล
4	เจ้าของเรือยังคงมีการจำกัด/การตัดงบประมาณในการจัดการทางด้านความปลอดภัยอยู่เสมอๆ
5	เจ้าของเรือยังต้องได้รับข้อมูล ความรู้ และความช่วยเหลือจาก FSC และ/หรือ Class อยู่ เพื่อการตีความที่ถูกต้อง
6	คนประจำเรือฯ ส่วนใหญ่มีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ เพียงในระดับหนึ่งเท่านั้น คือ แค่การใช้งานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย และการดำเนินการตาม Procedures และ Checklist ที่บริษัทเรือฯ กำหนดมาให้ แต่ถ้าลงลึกไปถึงรายละเอียดของกฎฯ เช่น ที่มาของ Procedures และ Checklist แต่ละข้อ หรือช่วงระยะเวลาในการบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ก็ยังถือว่าไม่ค่อยจะเข้าใจนัก ซึ่งในการตรวจเรือก็จะรู้เพียงแค่ว่าถ้า Surveyor ให้ผ่านก็ผ่าน ถ้า Surveyor ไม่ให้ผ่านก็แก้ไข
ปัจจัยเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดปัญหาความปลอดภัยการขนส่งทางทะเลของเรือชกธงไทย	
7	สถิติการถูก Detention เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
8	อายุของเรือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
9	ประเภทของเรือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
10	เจ้าของเรือหรือ Ship management เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
11	การขาดความเอาใจใส่ของคนประจำเรือฯ ทั้งในเรื่องของการไม่ปฏิบัติตาม Procedures ที่บริษัทฯ กำหนด หรือการขาดบำรุงรักษาอุปกรณ์และการฝึก (Drills) ตาม Checklist อย่างจริงจัง เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
12	การสื่อสารภาษาอังกฤษของคนประจำเรือฯ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
13	พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของคนประจำเรือฯ เช่น การเมาสุรา การเสพสิ่งเสพติด การเล่นการพนัน หรือการไม่เคารพ/ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา รวมถึงการใช้ความรุนแรงของคนประจำเรือฯ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อที่	รายละเอียด
14	การกระทำผิดกฎหมายหรือครอบครองสิ่งผิดกฎหมายของประเทศที่เรือเดินทางไปซึ่งมีความหลากหลายในแต่ละประเทศมากเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เรือถูก Detention
ข้อที่	รายละเอียด
คำแนะนำในการพัฒนารูปแบบการเตรียมการและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตคนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือที่ซีกธงไทย	
15	คนประจำเรือฯ ต้องดูแลรักษาเรือของตนเองให้ดี เพราะเรื่องของความประทับใจแรก (First Impression) ส่งผลเป็นอย่างยิ่งต่อความเข้มงวดในการตรวจเรือของ Surveyor หากมีการบำรุงรักษาตัวเรือ (ลึบสี-เคาะสนิท-ทาสี) และอุปกรณ์ต่าง ๆ โดยเฉพาะทางเดินทั้งภายในตัวเรือและภายนอกตัวเรือรวมถึงแผ่นป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกทาง และป้ายชื่อต่าง ๆ ทำให้เรือสวยงามแลดูน่ามอง
16	คนประจำเรือฯ ต้องมีการจัดการเอกสารที่ดี หมั่นตรวจสอบหนังสือรับรอง (Certificate) ไม่ให้ขาดอายุ มีการจัดบันทึกในทุก ๆ อย่างที่กระทำให้ครบถ้วนเรียบร้อย
17	คนประจำเรือฯ ควรจะมีการต้อนรับ ดูแล เอาใจใส่ และกระตือรือร้นที่จะตอบสนองการร้องขอต่าง ๆ ของ Surveyor ให้ดี เพราะเรื่องเหล่านี้จะส่งผลโดยตรงกับอารมณ์และความรู้สึกของ Surveyor
18	เจ้าของเรือต้องปรับทัศนคติของตัวเอง ต้องมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ดี ไม่ควรตัดงบประมาณด้านการจัดการความปลอดภัยโดยไม่จำเป็น ต้องพึงระลึกอยู่เสมอว่าเรื่องของความปลอดภัยหลีกเลี่ยงไม่ได้
19	เจ้าของเรือต้องหมั่นทำการ Internal Audit เรือของตัวเองเพื่อความพร้อมรองรับการตรวจเรือจากบุคคลภายนอก
20	เจ้าของเรือต้องหมั่นทำการ Review นโยบาย และ Procedures ของบริษัทเรือฯ อย่างสม่ำเสมอ เพราะทุกอย่างมีการเปลี่ยนแปลงไป
21	เจ้าของเรือควรที่จะมีการทดสอบความรู้ทางด้านภาษาอังกฤษกับผู้ที่จะรับเข้ามาทำงานใหม่ หากคะแนนไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ก็ไม่ควรที่จะรับเข้าทำงาน เพื่อผลักดันให้สถาบันการศึกษาที่ผลิตคนประจำเรือฯ จริงจังกับการจัดการเรียนการสอนวิชาภาษาอังกฤษให้มากขึ้น



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อที่	รายละเอียด
22	กรมเจ้าท่าควรมีการปรับโครงสร้างของเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ โดยแบ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ออกเป็นกลุ่ม ๆ ตามประเภทของเรือ แล้วจัดการส่งเสริมสนับสนุนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ไปศึกษา หรือฝึกอบรม ร่วมกับกลุ่มผู้ใช้เรือประเภทนั้น ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อพัฒนาให้เกิดเป็นผู้เชี่ยวชาญ ในการตรวจเรือเฉพาะด้านตามประเภทของเรือ
23	กรมเจ้าท่าควรมีการกำหนดประสบการณ์การทำงานลงเป็นเงื่อนไขการรับสมัครสอบคัดเลือกเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ใหม่ด้วย
24	กรมเจ้าท่าควรมีการจัดทำ GUIDELINE หรือ MANUAL หรือ CHECKLIST เพื่อการตรวจเรือ แต่ละประเภทแยกออกมา เพราะเรือแต่ละประเภทมีลักษณะการจัดการความเสี่ยงที่ไม่เหมือนกัน
25	กรมเจ้าท่าควรมีการพิจารณาส่งเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ไปศึกษา ดูงาน หรือฝึกอบรม ร่วมกับ PSC ต่างประเทศ หรือจาก Class อย่างสม่ำเสมอ เพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กระบวนการตรวจเรือ เพิ่มพูนประสบการณ์ให้มากขึ้น
26	กรมเจ้าท่าควรมีการพิจารณาเพิ่มอัตราตำแหน่งผู้ช่วยเจ้าพนักงานตรวจเรือประจำสำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคอีกอย่างน้อยสาขาละ 1 คน เพื่อการสร้างและพัฒนาเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ รุ่นใหม่
27	กรมเจ้าท่าจะต้องตรวจ/กำกับสถาบันฯ ให้มีการจัดการเรียนการสอนตาม IMO Model Course 3.17 Maritime English อย่างเข้มงวด และผลักดันให้สถาบันฯ สอดแทรกภาษาอังกฤษเข้าไปใน เนื้อหาที่สอนอย่างจริงจัง
28	กรมเจ้าท่าจะต้องรักษาบทบาทการเป็นผู้ตรวจและกำกับสถาบันฯ/สถาบันฝึกอบรมให้จัดการเรียน การสอนที่เน้นย้ำเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎฯ ต่าง ๆ อย่างจริงจัง โดยจะต้องลงลึกไปถึงรายละเอียด ของกฎฯ ช่วงระยะเวลาในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าในสถานการณ์ ฉุกเฉินต่าง ๆ และนักเรียนหรือผู้เข้ารับการฝึกอบรมต้องได้เห็นและ/หรือได้ทดลองใช้งานอุปกรณ์ เพื่อความปลอดภัยต่าง ๆ จริง ๆ
29	กรมเจ้าท่าจะต้องเพิ่มบทบาทการเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือสถาบันฯ/สถาบันฝึกอบรมในการอัปเดต กฎฯ ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมด้วย
30	กรมเจ้าท่าควรมีการปรับบทบาทของตัวเองจากเป็นผู้ตรวจเรือไปเป็นที่ปรึกษา คอยตอบข้อซักถาม ต่างๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎฯ แก่เจ้าของเรือ รวมถึงรับฟังความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ และให้ ความช่วยเหลือทางด้านต่าง ๆ แก่เจ้าของเรือด้วย



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อที่	รายละเอียด
31	กรมเจ้าท่าจะบังคับใช้กฎ ใหม่เพิ่มเติมจากที่เคยมีมา ต้องมีการออกหนังสือเวียน (Circular Letter) มีการทำความเข้าใจกับเจ้าของเรือ และเมื่อขึ้นตรวจเรือก็นำ Circular Letter นี้ไปอธิบายให้คนประจำเรือฯ ได้ทราบด้วย
32	กรมเจ้าท่าควรมีการจัดสัมมนาวิชาการหรือกิจกรรมใดๆ เพื่อความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนในการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎ และการอัปเดตกฎฯ แก่ผู้เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีของประเทศไทยโดยภาพรวม เช่น เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ เจ้าของเรือ คนประจำเรือฯ และสถาบันฯ ทั้งนี้ ต้องจัดให้มีการแลกเปลี่ยนมุมมองและองค์ความรู้ซึ่งกันและกัน เพื่อที่ทุกคนจากทุกภาคส่วนจะได้เข้าใจตรงกันว่ากฎฯ มีเจตนารมณ์ว่าอย่างไร ต้องการอะไร
33	กรมเจ้าท่าควรพิจารณาเรื่องการตรวจเรือเอกชนอย่างจริงจังและชัดเจน กรมเจ้าท่าจึงควรที่จะจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการตรวจเรือโดยเฉพาะ ซึ่งอาจจะเป็นไปในรูปแบบของ Class TG ที่เป็นรัฐวิสาหกิจก็ได้ หรืออาจจะมอบอำนาจให้หน่วยงานเอกชนไทยทำหน้าที่ในการตรวจเรือลักษณะเดียวกันกับ ตรอ. ของกรมการขนส่งทางบกก็ได้
34	กรมเจ้าท่าควรเพิ่มบทบาทในการเป็นผู้ควบคุมกลไกทางการตลาดอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ทั้งเรื่องของราคาค่าระวางบรรทุกสินค้า อัตราการเช่าเรือ ค่าแรงคนประจำเรือฯ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการตรวจ บำรุงรักษา และซ่อมทำตัวเรือ อุปกรณ์เรือ และที่ขาดไม่ได้คืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนเรือ
35	เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ จะต้องไม่มีอคติกับเรือที่ตรวจแต่อย่างใด
36	เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ควรที่จะมีการตรวจเรืออย่างเข้มงวดตรงตามกฎฯ อยู่สม่ำเสมอ
37	ทุกภาคส่วนต้องให้ความสำคัญในการจัดการสินค้าอันตรายที่ต้องปฏิบัติตาม IMDG Code อย่างเคร่งครัด

อภิปรายผล

1. ความเข้าใจในการบังคับใช้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับสากล พบว่า 1) เจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า กลุ่มตัวอย่างมีแนวความคิดที่สอดคล้องกันว่าเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่ามีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ อยู่ในระดับที่ดี เพราะในปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้กำหนดคุณสมบัติของผู้สมัครสอบคัดเลือกเป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ว่าต้องเป็นผู้ถือประกาศนียบัตรระดับต้นกลเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ และในกระบวนการสอบสัมภาษณ์คัดเลือกก็จะให้คำคะแนนกับผู้ที่มีประสบการณ์เคยทำงานอยู่บนเรือเดินทะเลระหว่างประเทศเป็นระยะเวลาานมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์น้อย แต่ก็พบข้อมูลว่าเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ยังอัปเดตการบังคับใช้กฎฯ ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ยังมีความล่าช้าต่อการบังคับใช้ค่อนข้างมาก หลายครั้งต้องขอข้อมูลหรือความช่วยเหลือจากรัฐเจ้าของธง (Flag State Control; FSC) ประเทศอื่น หรือจากสถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Society; Class) ต่าง ๆ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการงาน



เกินกว่าความสามารถที่จะกระทำได้ (Overload) 2) เจ้าของเรือ กลุ่มตัวอย่างมีแนวความคิดที่สอดคล้องกันว่าเจ้าของเรือก็มีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ อยู่ในระดับที่ดี เพราะมีการจ้างผู้เชี่ยวชาญมาช่วยในการบริหารจัดการเรือ แต่ก็พบข้อมูลว่าเจ้าของเรือยังต้องขอข้อมูลหรือคำอธิบายจากเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า หรือจาก FSC ประเทศอื่น หรือจาก Class เพื่อการแปลความที่ถูกต้อง เข้าใจตรงกัน และยังพบข้อมูลว่าเจ้าของเรือยังคงมีการจำกัดหรือการตัดงบประมาณในการจัดการด้านความปลอดภัยทางทะเลอยู่เสมอๆ 3) คนประจำเรือที่ทำงานอยู่บนเรือที่ชกธงไทย กลุ่มตัวอย่างมีแนวความคิดที่สอดคล้องกันว่าคนประจำเรือฯ มีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ อยู่ระดับพอใช้เท่านั้น คือ แค่การใช้งานอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย และการดำเนินการตาม Procedures และ Checklist ที่บริษัทเรือฯ กำหนดมาให้ แต่ถ้าลงลึกไปถึงรายละเอียดของกฎฯ เช่น ที่มาของ หรือช่วงระยะเวลาในการบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ก็ยังถือว่าไม่ค่อยจะเข้าใจนัก ซึ่งในการตรวจเรือก็จะรู้เพียงแค่ว่าถ้า Surveyor ให้ผ่านก็ผ่าน ถ้า Surveyor ไม่ให้ผ่านก็แก้ไข เท่านั้น ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากปัจจัย 2 ประการด้วยกัน คือ ความขาดทักษะทางด้านภาษาอังกฤษ และนิสัยไม่ชอบการอ่านหนังสือ สอดคล้องกับทฤษฎีว่าด้วย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับสากล ที่เป็นภาษาอังกฤษทั้งหมด สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง One size fits all? Safety management regulation of ship accidents and personal injuries. โดย Kristine Vedal Storkersen et. al. ซึ่งตีพิมพ์ใน Journal of Risk Research เมื่อปี ค.ศ. 2017 (Kristine Vedal Storkersen et al., 2017) และสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง Shipboard safety: exploring organization and regulatory factors. โดย Jorn Fenstad et.al ซึ่งตีพิมพ์ใน Maritime policy & Management เมื่อปี ค.ศ. 2016 (Jorn Fenstad et al, 2016)

2. ปัจจัยปัญหาในการจัดการด้านความปลอดภัยการขนส่งทางทะเล พบว่า 1) สถิติการถูก Detention เรือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ PSC ของทุกประเทศใช้ในการพิจารณาขึ้นตรวจเรือแต่ละลำ ทั้งนี้ ก็เพื่อที่จะติดตามว่าเรือที่ชกธงไทย ได้แก้ไขข้อหาที่ถูก Detention เรียบร้อยแล้วจริงๆ รวมถึงตรวจสอบว่าคนประจำเรือฯ มีความเข้าใจในการบังคับใช้กฎฯ ที่เกี่ยวข้องกับข้อหาที่ถูก Detention หรือไม่ 2) อายุของเรือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ PSC จะใช้ในการพิจารณาขึ้นตรวจเรือ โดยเฉพาะเรือที่มีอายุมากควรที่จะต้องมีการตรวจเรือให้ละเอียดและถี่มากขึ้น แต่ทั้งนี้ก็ได้ไม่ได้หมายความว่าเรือที่ชกธงไทย จะพบว่าเรือที่ชกธงไทยมีอายุเกิน 20 ปี มากกว่าร้อยละ 70 ดังนั้น เรือที่ชกธงไทยจึงมักจะถูกตรวจเรือละเอียดและถี่มากกว่าเรือที่ชกธงประเทศอื่น 3) ประเภทของเรือ (Type of Ship) เรือประเภทที่เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วอาจจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของคน เช่น เรือบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger Ship) หรือเรือบรรทุกสินค้าเหลว (Tanker Ship ประกอบด้วย Oil Tanker / Gas Tanker / Chemical Tanker) เป็นเรือ



ที่จะต้องมีการตรวจเรือให้ละเอียดและถี่มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของกลุ่ม Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) (Oil Companies International Marine Forum, 2018) นอกจากนี้ Surveyor จะให้ความสำคัญกับเรือตาม Campaign ที่ IMO หรือรัฐบาลกำหนดมาในช่วงนั้นๆ ให้ เช่น ช่วงนี้ PSC ของประเทศไทย จะพุ่งเป้าไปที่เรือบรรทุกสินค้าแช่เย็น (Refer Ship) เป็นพิเศษ เป็นต้น และ 4) เจ้าของเรือ หรือ Ship Management มีผลต่อการที่ PSC จะพุ่งเป้าไปที่เรือที่อยู่ในความดูแลของเจ้าของเรือรายนั้นๆ เป็นอย่างมาก เพราะนโยบายในการดำเนินธุรกิจ, Procedures และ Checklist ที่บริษัทฯ มอบหมายให้เรือและคนประจำเรือจะส่งผลโดยตรงต่อเรือและคนประจำเรือ เช่น ถ้าบริษัทมีนโยบายประหยัดค่าใช้จ่าย หลบเลี่ยงการสั่งซื้อ/การซ่อมทำ หรือ Procedures และ Checklist ที่มอบหมายให้เรือและคนประจำเรือฯ ไม่ละเอียดรัดกุม ก็มีโอกาที่เรือจะถูก Detention ได้ เป็นต้น สอดคล้องกับแนวคิดของประเทศและองค์กรต่างๆ สอดคล้องกับข้อมูลจาก The Tokyo MOU Secretariat ว่าด้วย Inspections & Detentions (The Tokyo MOU Secretariat, 2018) สอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง The impact of shortage implementation of the international regulations on maritime safety. โดย John Martyn Chamberlain ซึ่งตีพิมพ์ใน Cogent Social Sciences เมื่อปี ค.ศ. 2017 (John Martyn Chamberlain, 2017) และสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง Finnish maritime personnel's conceptions on safety management and safety culture โดย Jouni Lappalainen ซึ่งเป็นวิทยานิพนธ์ Department of Geography and Geology, Faculty of Mathematics and Natural Sciences, University of Turku เมื่อปี ค.ศ. 2016 (Jouni Lappalainen, 2016)

ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีแนวคิดที่ “ไม่” สอดคล้องกับข้อมูลจาก The Tokyo MOU Secretariat ว่าด้วย Inspections & Detentions คือ 1) PSC ผู้สั่งลงโทษ Detention เรือไม่น่าจะมี PSC ประเทศไหนที่มีอคติกับเรือที่ซุกธงไทยโดยตรง, และ 2) ข้อหาในการ Detention เรือ PSC จะให้ความสำคัญกับอุปกรณ์และระบบความปลอดภัยบนเรือทุกอย่างเท่ากัน (The Tokyo MOU Secretariat, 2018)

สรุป

แนวทางในการปรับบทบาทของกรมเจ้าท่าและเจ้าของเรือเพื่อยกระดับความปลอดภัย การขนส่งทางทะเลของเรือที่ซุกธงไทย ดังนี้



กรมเจ้าท่า

1. ควรจะปรับบทบาทของตัวเองจากเป็นผู้ตรวจเรือไปเป็นที่ปรึกษา (Consultant) คอยตอบข้อซักถามต่าง ๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎฯ แก่เจ้าของเรือ รวมถึงเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือทางด้านต่าง ๆ แก่เจ้าของเรือด้วย

2. ควรจะมีการปรับโครงสร้างองค์กร (Reorganized) ในส่วนของเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ โดยแบ่งเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ออกเป็นกลุ่ม ๆ ตามประเภทของเรือ โดยใช้ประสบการณ์การทำงานของเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ เป็นตัวคัดสรรว่าเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ คนใดควรจะไปประจำอยู่กลุ่มใด แล้วจัดการส่งเสริมสนับสนุนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ไปศึกษา หรือฝึกอบรม ร่วมกับ PSC ต่างประเทศ หรือจาก Class หรือกลุ่มผู้ใช้เรือประเภทนั้น ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อพัฒนาให้เกิดเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจเรือเฉพาะด้านตามประเภทของเรือ ทั้งนี้ อาจจะต้องย้อนไปถึงกระบวนการคัดเลือกเป็นเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ใหม่ ที่ต้องกำหนดประสบการณ์การทำงานลงเป็นเงื่อนไขการรับสมัครสอบด้วย

3. ควรที่จะเพิ่มบทบาทการเป็นผู้ฝึกสอน (Trainer) มีการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎฯ และการอัปเดตกฎฯ แก่ผู้เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีของประเทศไทยโดยภาพรวมด้วยหลาย ๆ ช่องทาง เช่น การออกหนังสือเวียน (Circular Letter) การจัดสัมมนาวิชาการ การอธิบายให้คนประจำเรือฯ ฟังเมื่อไปตรวจเรือ หรือกิจกรรมอื่น ๆ ทั้งนี้ กรมเจ้าท่าต้องตอบคำถาม รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และให้การช่วยเหลือสนับสนุนแก่เจ้าของเรือด้วย

4. ต้องรักษาบทบาทการเป็นผู้ตรวจและกำกับสถาบันฯ/สถาบันฝึกอบรมให้จัดการเรียนการสอนตาม IMO Model Course อย่างจริงจัง ทั้งวิชาการและภาษาอังกฤษ

เจ้าของเรือ

1. ต้องปรับทัศนคติของตัวเอง ต้องมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ดี ไม่ควรตดงบประมาณด้านการจัดการความปลอดภัยโดยไม่จำเป็น ต้องพึงระลึกอยู่เสมอว่าเรื่องของความปลอดภัยหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ควรที่จะเพิ่มบทบาทการเป็นผู้ฝึกสอน (Trainer) โดยถ่ายทอดองค์ความรู้ และนโยบายต่าง ๆ สู่คนประจำเรือฯ

3. ควรที่จะเพิ่มบทบาทการเป็นผู้ประเมิน (Assessor) เพื่อคัดกรองคนประจำเรือฯ และบีบให้สถาบันการศึกษาต่าง ๆ พัฒนานักเรียน/นิสิต/นักศึกษาของตนเองอย่างจริงจัง



ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 คนประจำเรือฯ

1.1.1 คนประจำเรือฯ ต้องระมัดระวังการกระทำผิดกฎหมายหรือครอบครองสิ่งผิดกฎหมายของประเทศที่เรือเดินทางไปซึ่งมีความหลากหลายในแต่ละประเทศมาก

1.1.2 ต้องมีการดูแลและซ่อมทำเรือของตนเองให้ดีอยู่เสมอ มีการบำรุงรักษาตัวเรือ (ล๊ับสี-เคาะสนิท-ทาสี) และอุปกรณ์ต่างๆ ทั้งภายในตัวเรือและภายนอกตัวเรือ รวมถึงแผ่นป้ายสัญลักษณ์ ป้ายบอกทาง และป้ายชื่อต่างๆ ทำให้เรือสวยงามแลดูน่ามอง

1.1.3 ต้องมีการจัดการเอกสารที่ดี หมั่นตรวจสอบหนังสือรับรอง (Certificate) ไม่ให้ขาดอายุ มีการจดบันทึกในทุกๆ อย่างที่กระทำให้ครบถ้วนเรียบร้อย

1.1.4 คนประจำเรือฯ ควรจะมีการต้อนรับ ดูแล เอาใจใส่ และกระตือรือร้นที่จะตอบสนองการร้องขอต่าง ๆ ของ Surveyor ให้ดี เพราะเรื่องเหล่านี้จะส่งผลโดยตรงกับอารมณ์และความรู้สึกของ Surveyor

1.2 เจ้าของเรือ

1.2.1 ต้องมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ดี ไม่ใช่คอยแต่จะหาทางที่จะหลบเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมาย พึงระลึกไว้เสมอว่าเรื่องของความปลอดภัยหลีกเลี่ยงไม่ได้เลย

1.2.2 หมั่นทำการ Internal Audit เรือของตัวเองเพื่อความพร้อมรองรับการตรวจเรือจากบุคคลภายนอก

1.2.3 หมั่นทำการ Review นโยบาย และ Procedures ของบริษัท เรือฯ อย่างสม่ำเสมอ เพราะทุกอย่างมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา

1.2.4 เมื่อเรือในกองเรือลำใดก็ตามถูกตรวจพบการกระทำผิดหรือข้อบกพร่อง ทั้งจาก Internal Audit และ External Audit ต้องแจ้งรายละเอียดการกระทำผิดหรือข้อบกพร่องไปให้เรือลำอื่น ๆ ได้ทราบเพื่อให้เป็นกรณีศึกษาและจะได้ป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำขึ้นอีก

1.3 กรมเจ้าท่า

1.3.1 กรมเจ้าท่าควรจะมีการกำหนดประสบการณ์การทำงานลงเป็นเงื่อนไขการรับสมัครสอบคัดเลือกเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ใหม่ด้วย

1.3.2 กรมเจ้าท่าควรที่จะมีการจัดทำ GUIDELINE หรือ MANUAL หรือ CHECKLIST เพื่อการตรวจเรือแต่ละประเภทแยกออกมา เพราะเรือแต่ละประเภทมีลักษณะการจัดการความเสี่ยงที่ไม่เหมือนกัน



1.3.4 กรมเจ้าท่าควรที่จะมีการพิจารณาเพิ่มอัตราตำแหน่งผู้ช่วยเจ้าพนักงานตรวจเรือประจำสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคอีกอย่างน้อยสาขาละ 1 คน เพื่อการสร้างและพัฒนาเจ้าพนักงานตรวจเรือฯ รุ่นใหม่

1.3.5 กรมเจ้าท่าจะต้องเพิ่มบทบาทการเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือสถาบันฯ/สถาบันฝึกอบรมในการอัปเดตกฎหมาย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมด้วย

1.3.6 กรมเจ้าท่าควรพิจารณาเรื่องการตรวจเรือเอกชนอย่างจริงจัง และชัดเจน กรมเจ้าท่าจึงควรที่จะจัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการตรวจเรือโดยเฉพาะ ซึ่งอาจจะเป็นไปในรูปแบบของ Class TG ที่เป็นรัฐวิสาหกิจก็ได้ หรืออาจจะมอบอำนาจให้หน่วยงานเอกชนไทยทำหน้าที่ในการตรวจเรือลักษณะเดียวกันกับ ตรอ. ของกรมการขนส่งทางบกก็ได้

1.3.7 กรมเจ้าท่าควรเพิ่มบทบาทในการเป็นผู้ควบคุมกลไกทางการตลาดอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ทั้งเรื่องของราคาค่าระวางบรรทุกสินค้า อัตราการะท่าเรือ ค่าแรงคนประจำเรือฯ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการตรวจ บำรุงรักษา และซ่อมทำตัวเรือ อุปกรณ์เรือ และที่ขาดไม่ได้คืออุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยบนเรือ

1.3.8 กรมเจ้าท่าควรพิจารณาดำเนินการด้าน One Stop Service เพราะทุกวันนี้เข้าซ้อนมาก ทั้งในเรื่องของการตรวจเรือและในเรื่องของเอกสารต่าง ๆ

1.4 เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ

1.4.1 เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ จะต้องไม่มีอคติกับเรือที่ตรวจแต่อย่างใด

1.4.2 เจ้าพนักงานตรวจเรือฯ ควรที่จะมีการตรวจเรืออย่างเข้มงวด ตรงตามกฎหมาย อยู่สม่ำเสมอ

1.5 ทุกภาคส่วน

1.5.1 ต้องช่วยกันสร้างจิตสำนึกในการทำงานที่ดีให้เกิดขึ้นกับคนประจำเรือฯ โดยเฉพาะการให้ความสำคัญในการจัดการสินค้าอันตรายที่ต้องปฏิบัติตาม IMDG Code อย่างเคร่งครัด

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ผู้ที่สนใจจะศึกษาต่อยอด ควรมีการศึกษายกระดับความปลอดภัยของเรือที่อนุสัญญา SOLAS ยังไม่บังคับใช้ เช่น เรือสินค้าที่มีขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

กรมเจ้าท่า. (2558). *ประวัติกรมเจ้าท่า*. เรียกใช้เมื่อ 20 ตุลาคม 2562 จาก <http://www.mot.go.th/about.html?id=7>



- มนต์ชัย เทียนทอง. (2548). *สถิติและวิธีการวิจัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ*. กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- International Maritime Organization. (2014). *SOLAS Consolidated Edition 2014*. London, UK: Polestar Wheatons.
- International Maritime Organization. (2018). *About IMO*. Retrieved July 6, 2019, from <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
- John Martyn Chamberlain. (2017). The impact of shortage implementation of the international regulations on maritime safety. *Cogent Social Sciences*, 3(1), 1-7.
- Jorn Fenstad et al. (2016). Shipboard safety: exploring organization and regulatory factors. *Maritime policy & Management*, 43(5), 552-568.
- Jouni Lappalainen. (2016). Finnish maritime personnel's conceptions on safety management and safety culture. In *Thesis in Department of Geography and Geology, Faculty of Mathematics and Natural Sciences*. University of Turku.
- Kristine Vedal Storkersen et al. (2017). One size fits all? Safety management regulation of ship accidents and personal injuries. *Journal of Risk Research*, 20(9), 1154-1172.
- Oil Companies International Marine Forum. (2018). *Organisation*. Retrieved November 2, 2019, from www.ocimf.org.
- The Tokyo MOU Secretariat. (2018). *Inspections & Detentions*. Retrieved August 23, 2019, from www.tokyo-mou.org.