



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามเพื่อการสัมภาษณ์แบบเชิงลึก

สำหรับกรรมการผู้จัดการหรือผู้มีอำนาจตัดสินใจในบริษัทหรือเป็นเจ้าของเรือหรือผู้บริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมัน ที่กำลังใช้การบริหารจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง (TMSA)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลระยะเวลาในการใช้ TMSA

เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลของบริษัท และระยะเวลาในการใช้ TMSA

1. ชื่อบริษัท.....
2. บริษัทเริ่มจัดตั้งเมื่อ และทุนจดทะเบียน.....
3. จำนวนเรือ ประเภทของเรือ และขนาดของเรือที่บริหาร
 - 3.1 จำนวนเรือ.....ลำ
 - 3.2 ประเภทของเรือที่บริหาร.....
 - 3.3 ขนาดของเรือ.....DWT
4. ตำแหน่งงานของผู้ให้สัมภาษณ์.....
5. อายุงานในบริษัทของผู้ให้สัมภาษณ์.....
6. วันที่เริ่มใช้ TMSA.....
7. เหตุผลในการนำ TMSA มาใช้ในบริษัท

ส่วนที่ 2 การเริ่มต้นของ TMSA

เพื่อให้ทราบถึงการเริ่มต้นในการใช้ที่ประกอบไปด้วยการวางแผน การกำหนดกลยุทธ์ การกระทำ
ให้บรรลุจุดประสงค์ให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ การตรวจสอบประเมินผล รวมถึงการปรับปรุงเพื่อ
กำหนดเป็นเป้าหมาย

1. ท่านได้มีการกำหนดแผนงาน และนโยบายการบริหารอย่างไร เพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อม
2. ท่านจะมั่นใจได้อย่างไรว่า แผนหรือนโยบายที่กำหนดไว้ ได้นำมาปฏิบัติ และดำเนินไปตามจุดประสงค์
3. อะไรเป็นมาตรวัดเพื่อตรวจสอบ และประเมินผลว่าแผนงาน หรือนโยบายที่กำลังปฏิบัติอยู่นั้นปลอดภัยต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อมจริง

4. อะไรเป็นตัวกำหนดเป้าหมาย และจุดสำคัญปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดของโปรแกรม TMSA

ส่วนที่ 3 แนวทางปฏิบัติของ TMSA

เพื่อให้ทราบถึงแนวทางปฏิบัติของ TMSA

1. การจัดการการเป็นผู้นำและความตระหนักต่อความรับผิดชอบ
 - 1.1 ท่านได้มีการกำหนดภารกิจ นโยบาย และวิธีการทำงานอย่างไรที่ส่งเสริมด้านความปลอดภัยและรักษาภาวะสิ่งแวดล้อม
 - 1.2 อะไรคือสิ่งที่ท่านมั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานทุกคนทุกระดับรับรู้เกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบต่อจัดการด้านความปลอดภัยและการรักษาสิ่งแวดล้อม
2. การจัดหาบุคลากรและการจัดการของพนักงานที่ทำงานบนบก
 - 2.1 อะไรคือสิ่งที่ท่านมั่นใจว่าพนักงานบนบกของท่านนั้นมีความสามารถและคุณสมบัติเพียงพอในตำแหน่งที่รับผิดชอบ
 - 2.2 ท่านได้มีการกำหนดการเลื่อนตำแหน่งงานอย่างไร
 - 2.3 แผนการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มเติมทักษะแก่พนักงานจะถูกกำหนดไว้อย่างไร
 - 2.4 ท่านได้มีการกำหนด โครงการการปฏิบัติงานของสำนักงานอย่างไรเพื่อแน่ใจว่ามีการจ้างที่เพียงพอเพื่อควบคุมเรือทุกลำในกองเรือ
3. การจัดหาบุคลากรและการจัดการของพนักงานที่ทำงานในเรือ
 - 3.1 อะไรคือสิ่งที่ท่านมั่นใจว่าพนักงานเรือของท่านนั้นมีความสามารถและคุณสมบัติเพียงพอในตำแหน่งที่รับผิดชอบ
 - 3.2 ท่านมีระบบประเมินผลเพื่อพิจารณาการเลื่อนตำแหน่งงานอย่างไร
 - 3.3 แผนการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มเติมทักษะแก่พนักงานเรือจะถูกกำหนดไว้อย่างไร
 - 3.4 ท่านได้มีการกำหนด โครงสร้างการปฏิบัติงานของพนักงานเรือ
4. ความเชื่อมั่นและมาตรฐานในการซ่อมบำรุง
 - 4.1 ท่านได้วางแนวทางเพื่อให้มีการปฏิบัติในด้านการบำรุงรักษาอย่างไรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ไม่เกิดความเสียหาย ที่จะทำให้เกิดเหตุการณ์ หรือถูกกักเรือ โดยให้เกิดความเชื่อมั่น และมีมาตรฐานในการซ่อมบำรุงอย่างสมบูรณ์

5. ความปลอดภัยในการเดินเรือ
 - 5.1 ท่านได้กำหนดแนวปฏิบัติในการปฏิบัติการเดินเรืออย่างไร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่คนประจำเรือ สิ่งแวดล้อม และสินค้า
6. การปฏิบัติการเกี่ยวกับ สินค้า การถ่วงเรือ และการจอดเรือ
 - 6.1 ท่านได้กำหนดแผนการปฏิบัติในการจัดการเกี่ยวกับสินค้า การถ่วงเรือ และการจอดเรืออย่างไร เพื่อมั่นใจว่าจะเกิดความปลอดภัย แก่คนประจำเรือ สิ่งแวดล้อม ตัวเรือ และสินค้า
8. การจัดการเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง
 - 8.1 ท่านได้กำหนดแนวทางการจัดการอย่างไรเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้แน่ใจว่าจะต้องมีความปลอดภัย และไม่ทำลายต่อสิ่งแวดล้อม
9. การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและการวิเคราะห์
 - 9.1 เมื่อเกิดเหตุการณ์ หรือสถานการณ์ฉุกเฉินเกิดขึ้นท่านมีการจัดการอย่างไร
 - 9.2 ท่านได้กำหนดมาตรการการจัดการอย่างไร เพื่อให้เหตุการณ์ต่าง ๆ จะไม่เกิดขึ้นซ้ำ
10. การจัดการด้านความปลอดภัย
 - 9.2 ท่านได้กำหนดการจัดการด้านความปลอดภัยอย่างไรเพื่อให้พนักงานทั้งบก และเรือรับรู้ เข้าใจ และให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยโดยตลอด
11. การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม
 - 11.1 ท่านได้กำหนดแนวทางการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างไร
12. การเตรียมการเพื่อผจญกับเหตุฉุกเฉินและการวางแผนในการป้องกันในเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้โดยบังเอิญ
 - 11.1 อะไรคือสิ่งที่ท่านมั่นใจว่า หากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดและท่านพร้อมที่จะผจญกับเหตุการณ์ฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพ
12. มาตรการในการวัดผล การวิเคราะห์และปรับปรุง
 - 12.1 ท่านมีเครื่องมือที่ท่านเลือกใช้เพื่อวิเคราะห์ และวัดผลการดำเนินงานต่างๆ ว่าบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่อย่างไร

ภาคผนวก ข

OPERATING POLICY นโยบาย การปฏิบัติงาน

บริษัท จำกัด (ต่อไปจะใช้แทนคำว่า บริษัท) ได้กำหนดให้มีระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยของเรือขึ้นแล้ว (SMS) และมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยและการมีสุขภาพที่ดีของพนักงานทุกคน, ลูกค้าและบุคคลอื่นๆ ผู้ซึ่งทางบริษัทมีการติดต่อด้วย, การหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อทรัพย์สินและการป้องกันสภาพแวดล้อมจากการทำความเสียหาย, การจัดให้มีการบริการคุณภาพสูงต่อลูกค้าและการผดุงไว้ซึ่งมาตรฐานระดับสูงในทางธุรกิจ.

วัตถุประสงค์ต่างๆ ของนโยบายนี้ จะถูกนำมาบริหารจัดการสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและเรือบรรทุกสารเคมี โดย :-

- การยินยอมปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ที่ทำเป็นเอกสารประกอบของ International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) as amended, โดยให้ใช้บนเรือทุกลำและในสำนักงานของบริษัท.
- การยอมรับปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการทำงานตามมาตรฐานระหว่างประเทศ "The International Organization for Standardization" (ISO 9001:2008) ในการให้บริการที่มีคุณภาพ เพื่อการให้บริการที่ประกันคุณภาพ, ในการทำงานในสำนักงานของบริษัท.
- ความปลอดภัยและการปฏิบัติงานที่มีคุณภาพนั้น ต้องการให้มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง.

นโยบายนี้ได้รับการสนับสนุนจากนโยบายและวิธีการปฏิบัติอื่นๆ ตามที่ระบุไว้ ในแต่ละเรื่องเมื่อมีความต้องการ. คณะผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อการแน่ใจว่านโยบายต่างๆ ได้นำไปใช้ปฏิบัติตามพันธะบนเรือและในสำนักงานต่างๆ ภายใต้การควบคุมของคณะผู้บริหาร นายเรือเป็นผู้รับผิดชอบเพื่อการปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ บนเรือ ภายใต้การควบคุมของนายเรือ.

นโยบายต่างๆ ของบริษัทนั้น มีดังต่อไปนี้ :-

- 1) นโยบายความปลอดภัย ชีวิตอนามัยและสิ่งแวดล้อม
- 2) นโยบายการบริหารจัดการคุณภาพ (ISO 9001:2008)
- 3) นโยบายการฝึกอบรม
- 4) นโยบายยาเสพติดและสุรา
- 5) นโยบายการรักษาความปลอดภัย
- 6) นโยบายเกี่ยวกับการเดินเรือ
- 7) นโยบายควบคุมชั่วโมงการทำงานและการพักผ่อน
- 8) นโยบายควบคุมสินค้าสูญหาย เสียหายระหว่างการขนส่ง
- 9) นโยบายว่าด้วยการข่มขู่ คุกคามในสถานที่ทำงาน

ในนามของบริษัท, พนักงานทุกคน รวมทั้งเรือและสำนักงานของบริษัทจะยอมรับและปฏิบัติตามนโยบายต่างๆ เหล่านี้ รวมทั้งบุคคลที่สามผู้ซึ่งทางบริษัทมีการติดต่อด้วย.

กรรมการผู้จัดการ

CONTROL OF WORKING AND REST HOURS POLICY นโยบายควบคุมชั่วโมงการทำงานและการพักผ่อน

บริษัท จำกัด ได้กำหนดระเบียบเพื่อควบคุมชั่วโมงการทำงานของคนประจำเรือ โดยคำนึงถึง ความสามารถที่คนจะปฏิบัติงานบนเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดและกำหนดช่วงเวลาในการพักผ่อนอย่าง เพียงพอในแต่ละวัน เพื่อป้องกันความอ่อนล้าจากการปฏิบัติงานที่มีช่วงติดต่อกันเป็นเวลานาน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือ เหตุการณ์ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือ โดยนโยบายนี้ได้อ้างอิงมาจากอนุสัญญา STCW 95

ทั้งนี้ทางบริษัทฯ จึงได้กำหนดช่วงเวลาในการทำงานของคนประจำเรือดังนี้ :

- การทำงานประจำวัน กำหนดให้ทำงานวันละ 8 ชั่วโมง ในช่วงเวลาระหว่าง 06:00 น. ถึง 18:00 น.
- การเข้าเวรยาม กำหนดให้เข้าเวรวันละ 8 ชั่วโมง โดยเข้าเวร 4 ชั่วโมง และ พักผ่อน 8 ชั่วโมง
- คนประจำเรือจะต้องมีเวลาพักผ่อนอย่างน้อย 10 ชั่วโมง ต่อการทำงานใน 1 วัน
- หากมีการทำงานติดต่อกันเป็นเวลานาน ต้องแบ่งช่วงเวลาออกเป็นช่วงเพื่อแบ่งเวลาการพักผ่อน โดยในช่วงเวลาการทำงานนานได้ไม่เกิน 6 ชั่วโมงติดต่อกัน และไม่มากกว่า 2 ช่วงเวลาต่อเนื่องกัน
- การเข้าประจำสถานีฉุกเฉิน การฝึกซ้อมที่เป็นไปตามกฎข้อบังคับ การซ่อมท่าฉุกเฉิน การบำรุงรักษาตัวเรือ และการทำงานสินค้าสามารถกระทำได้ โดยพยายามที่จะรบกวนเวลาพักผ่อนของคนประจำเรือให้น้อยที่สุด
- กรณีที่จำเป็นสำหรับระยะเวลาในการพักผ่อนของคนประจำเรือต่ำกว่า 10 ชั่วโมงต่อการทำงานใน 1 วัน หรือช่วงเวลาการทำงานติดต่อกันเกินกว่า 6 ชั่วโมงสามารถปฏิบัติได้ แต่ต้องมีระยะเวลาติดต่อกันได้ไม่เกิน 2 วัน และ ระยะเวลารวมของการพักผ่อนต้องไม่น้อยกว่า 70 ชั่วโมง ต่อการทำงานใน 7 วัน หรือ 1 สัปดาห์
- ในสถานการณ์ไม่ปกติ นายเรือสามารถสั่งการให้คนประจำเรือปฏิบัติงานได้ตลอดเวลา จนกว่าสถานการณ์นั้นจะกลับคืนสู่สภาวะปกติ

ทั้งนี้เพื่อให้การควบคุมชั่วโมงการทำงานเป็นไปตามนโยบายฯ ทางบริษัทฯ จะให้การสนับสนุนทุกทางอย่างมีประสิทธิภาพ และ ให้พนักงานได้ปฏิบัติตามนโยบายฯ นี้โดยเคร่งครัด.

กรรมการผู้จัดการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

SAFETY, HEALTH AND ENVIRONMENT (SHE) POLICY

นโยบาย ความปลอดภัย ชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

บริษัท จำกัด มุ่งเน้นให้ทั้งสำนักงานและเรือเป็นสถานที่ทำงานที่ปลอดภัย ถูกสุขลักษณะและจะพยายามทุกวิถีทางเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดจากการปฏิบัติงานของบริษัท

เป้าหมาย ด้าน ความปลอดภัย ชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม (SHE) ของเราคือ:

- ไม่มีอุบัติเหตุ
- ไม่มีการบาดเจ็บ
- ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทจะปรับปรุงในเรื่องของผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและสุขอนามัยที่เกิดจากการปฏิบัติงานของบริษัท อย่างต่อเนื่อง โดยการลดขยะและการปล่อยมลพิษรวมทั้งจะใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้บริหารทุกคนมีความรับผิดชอบที่จะต้องทำให้เป้าหมาย SHE ประสบความสำเร็จโดยการแสดงพฤติกรรม SHE ที่ถูกต้อง กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบ SHE อย่างชัดเจน จัดหาทรัพยากรที่เป็นที่ต้องการ และการวัด การทบทวน และปรับปรุงการดำเนินการ SHE ของบริษัทอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญาที่ บริษัทฯ หนึ่ง แผนงานหนึ่ง จะปฏิบัติงานในทุกกรณีไปตามหลักการดังต่อไปนี้

- ควบคุมความเสี่ยงต่อสุขภาพและความปลอดภัยที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเรา
- ปกป้องพนักงานของเราในเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของพวกเขา
- จัดหาและรักษาไว้ซึ่ง สถานที่ทำงาน อุปกรณ์ ค่าแนะนำ ข้อมูล และการควบคุมดูแลการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย แก่พนักงาน
- มั่นใจว่าพนักงานทุกคนมีความสามารถเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตัวเอง และได้ให้การฝึกอบรมที่เพียงพอ
- มุ่งมั่นกับอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยที่เกิดจากหน้าที่การงาน
- ทบทวนและแก้ไขปรับปรุงนโยบายนี้ตามความเหมาะสมเป็นประจำ
- ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่กำหนดโดย ISM Code และ MARPOL 73/78 รวมทั้งข้อบังคับของหน่วยงานรัฐบาลของเรือที่ชักธงประเทศนั้นๆ

DRUGS AND ALCOHOL POLICY

นโยบายเกี่ยวกับสารเสพติดและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

บริษัท จำกัด มุ่งเน้นให้สถานที่ทำงานของพนักงานเป็นสถานที่ที่ปลอดภัย ถูกสุขลักษณะ และก่อให้เกิดประสิทธิผลในการทำงานให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างจริงจัง การครอบครอง ใช้ แจกจ่าย หรือขายสารเสพติดที่ผิดกฎหมายในสถานที่ของบริษัทฯ รวมทั้งบนเรือ การครอบครองและดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์บนเรือ เป็นเรื่องที่ต้องห้ามอย่างเด็ดขาดและอาจจะถูกเลิกจ้างได้ การที่พนักงานมีสุขภาพไม่เหมาะสมในการทำงานเนื่องจากการใช้สารเสพติดหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เป็นเรื่องที่ต้องห้ามเด็ดขาด

บริษัทฯ อาจทำการตรวจค้นยาเสพติดหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในสถานที่ที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของหรือครอบครองโดยไม่แจ้งให้ทราบล่วงหน้าก็ได้ หรืออาจส่งพนักงานไปพบแพทย์เพื่อทำการตรวจร่างกาย เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าพนักงานนั้นดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติด เพื่อหาสารดังกล่าว หรือเมื่อมีกฎหมายบังคับให้ต้องทำการตรวจ ถ้าตรวจพบพนักงานคนนั้นจะต้องถูกดำเนินคดี พร้อมทั้งถูกลงโทษตามระเบียบจนถึงขั้นสูงสุดคือปลดออกจากการเป็นพนักงาน

หากพนักงานได้อ่านและทำความเข้าใจกับนโยบายนี้แล้ว พนักงานจะพบว่า บริษัทฯ จะดำเนินการเท่าที่บริษัทฯ สามารถทำได้ เพื่อช่วยให้พนักงานที่ตกอยู่ในสภาพที่พึ่งพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือสารเสพติด ได้หลุดพ้นจากสภาพดังกล่าว เช่นการฟื้นฟูหรือบำบัด ในขณะที่เดียวกันก็ป้องกันมิให้พนักงานพึ่งพาเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์หรือยาเสพติด และ บริษัทฯ จะลงโทษทางวินัยอย่างหนึ่งอย่างใดจนถึงปลดออกจากการปฏิบัติหน้าที่พนักงานฝ่าฝืนนโยบายนี้

QUALITY MANAGEMENT POLICY นโยบายการบริหารจัดการคุณภาพ

บริษัท จำกัด มีความมุ่งมั่นในการพัฒนางานอย่างต่อเนื่องทั้งองค์กร เพื่อให้การบริหารเรือขนส่งน้ำมัน และ สารเคมี มีคุณภาพได้มาตรฐานสากล และ ประทับใจลูกค้า โดยยึดหลักการจัดการทรัพยากรที่เหมาะสมมีประสิทธิภาพ มุ่งเน้นการทำงานเป็นทีม และ มีระเบียบวินัย.

กรรมการผู้จัดการ

NAVIGATION POLICY นโยบาย การเดินเรือ

บริษัท จำกัด มีนโยบายการเดินเรือ เพื่อให้มีความปลอดภัยและความระมัดระวังดังนี้:-

- เรือทุกลำจะต้องมีการเดินเรือที่สอดคล้องกับข้อกำหนดใน International COLREGS หรือกฎระเบียบของพื้นที่ (ถ้ามี)
- นายเรือเป็นผู้รับผิดชอบผู้เดียว ในการเดินเรือให้มีความปลอดภัยตลอดเวลา
- นายเรือมีความรับผิดชอบในการเดินเรือด้วยความปลอดภัย โดยให้ความสำคัญในเรื่อง ความปลอดภัย เป็นสิ่งสำคัญเหนือสถานการณ์ใด ๆ ที่เกิดขึ้น แม้จะเป็นความกดดันทางการค้าก็ตาม
- นายเรือจะต้องแต่งตั้งผู้ดำเนินการแทน หากมีความจำเป็น เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่การเดินเรือได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลา

กรรมการผู้จัดการ

SECURITY POLICY

นโยบายการรักษาความปลอดภัย

บริษัทฯ ได้มีการจัดตั้งแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือแล้ว เพื่อการตรวจจับภัยคุกคามต่างๆ ที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยและการใช้มาตรการต่างๆ ในเชิงป้องกันตอบโต้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นกับการรักษาความปลอดภัย ซึ่งอาจจะกระทบต่อความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยของเรือต่างๆ ภายใต้การบริหารจัดการในบริษัทฯ ของเรา, บุคลากรและทรัพย์สินบนเรือเหล่านั้น, ด้วยการปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ของ SOLAS บทที่ XI-2 และ ISPS Code (ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ). แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSP) นี้ ได้รับการรับรองโดยหน่วยงานของรัฐบาลแล้ว.

นายเรือ และ คนประจำเรือทั้งหลาย จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ที่ได้ระบุเอาไว้ในแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือให้เกิดผล และ จะต้องคุ้นเคยกับหน้าที่ต่างๆ ของตน. คนประจำเรือทั้งหลายจะต้องได้รับการฝึกอบรมจากนายเรือ หรือ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทฯ ตามความจำเป็น.

ในนามของบริษัทฯ, ข้าพเจ้าซึ่งได้ลงชื่อรับรองข้างล่างนี้ขอประกาศเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้ :

1. นายเรือมีอำนาจในการไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง (overriding authority) และรับผิดชอบต่อการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ ;
2. บริษัทฯ จะต้องให้การสนับสนุนตามความจำเป็นต่อเรือ เมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ, นายเรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของเรือ.

กรรมการผู้จัดการ

TRAINING POLICY

นโยบาย การฝึกอบรม

นโยบายการฝึกอบรมของบริษัท ก็เพื่อให้แน่ใจว่า พนักงานทุกคนมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสม ในการปฏิบัติงานให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ตามหน้าที่ของตนที่ได้รับมอบหมาย ในลักษณะของมืออาชีพและอย่างปลอดภัย บริษัทมีวิธีการปฏิบัติที่จะทำให้นายเรือเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติอย่างเหมาะสม, คู่แข่งกับระบบการบริหารจัดการและได้ให้การสนับสนุนตามที่ต้องการ ในการปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ของนายเรือทั้งหลายให้สำเร็จ

เรือต่างๆ จะได้รับการบรรจุคนประจำเรือบนเรือสำราญ ตามที่เอกสารระบุไว้ (Minimum Safe Manning Document), ตามที่ได้กำหนดโดยข้อบังคับของ SOLAS และกฎหมายของรัฐเจ้าของธง

ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ(Operations Manager), ผู้จัดการฝ่ายเทคนิค(Technical Manager) และ ผู้จัดการความปลอดภัยและคุณภาพ(Safety and Quality Manager) เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการตรวจติดตาม ข้อกำหนดต่างๆ ในการฝึกอบรมทั้งบนบกและบนเรือทั้งหมด และแน่ใจว่าคณะผู้ร่วมงาน ได้รับการฝึกอบรมอย่างเหมาะสมแล้ว ผู้จัดการฝ่ายบุคคล จะได้รับการแนะนำเป็นลายลักษณ์อักษรในเรื่องมาตรฐานอะไรที่ถูกร้องขอเพื่อจัดการฝึกอบรมเป็นรายบุคคล

ในการยอมรับปฏิบัติตาม STCW 95 ตัวบุคคลทุกคนได้ถูกกำหนดให้ถือเอกสารเดินทางที่ไม่ขาดอายุ ประกาศนียบัตรที่แสดงความสามารถและการฝึกอบรมตัวจริงของตน, พร้อมด้วยรายงานทางการแพทย์ที่ไม่เป็นโมฆะเมื่อทำงานบนเรือของบริษัท เอกสารและหนังสือรับรองนั้นได้ถูกกำหนดให้ต้องใช้ได้ในปัจจุบัน เมื่อเริ่มต้นการทำงานในต่างประเทศ ที่จะแน่ใจว่าเอกสารนั้นๆ จะไม่ขาดอายุการใช้งาน ในระหว่างการแต่งตั้งให้ทำหน้าที่

- **การฝึกอบรมความปลอดภัย (SAFETY TRAINING)**

นโยบายทั่วไปของบริษัทในเรื่องการฝึกอบรมความปลอดภัยก็คือ พนักงานประจำเรือจะได้รับการฝึกอบรมเพื่อการทบทวน ตามช่วงเวลาที่ได้ตัดสินใจจากตามข้อกำหนดของกฎหมายและของบริษัท การฝึกอบรมเพื่อความชำนาญเฉพาะสาขา จะถูกดำเนินการแล้วแต่กรณีหลักเกณฑ์ขึ้นอยู่กับภาวะแวดล้อมและการทบทวนการบริหารจัดการ

- **การฝึกอบรมผู้ตรวจสอบข้อเท็จจริง (AUDITOR TRAINING)**

บริษัทจักจัดหาบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว ในส่วนของการฝึกอบรมผู้ตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ ISM Code / ISO เพื่อให้บุคคลมีความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดต่างๆ ของ ISM Code / ISO ในระดับคณะผู้บริหาร ในขณะที่แน่ใจว่าจำนวนของผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมมีพอสำหรับการตรวจสอบภายในหน่วยงาน

SAFETY, HEALTH AND ENVIRONMENT (SHE) POLICY

นโยบาย ความปลอดภัย ชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

บริษัท จำกัด มุ่งเน้นให้ทั้งสำนักงานและเรือเป็นสถานที่ทำงานที่ปลอดภัย สุขลักษณะและจะพยายามทุกวิถีทางเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดจากการปฏิบัติงานของบริษัท

เป้าหมาย ด้าน ความปลอดภัย ชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม (SHE) ของเราคือ:

- ไม่มีอุบัติเหตุ
- ไม่มีการบาดเจ็บ
- ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทจะปรับปรุงในเรื่องของผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและชีวอนามัยที่เกิดจากการปฏิบัติงานของบริษัท อย่างต่อเนื่องโดยการลดขยะและการปล่อยมลพิษรวมทั้งจะใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้บริหารทุกคนมีความรับผิดชอบที่จะต้องทำให้เป้าหมาย SHE ประสบความสำเร็จโดยการแสดงพฤติกรรม SHE ที่ถูกต้อง กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบ SHE อย่างชัดเจน จัดหาทรัพยากรที่เป็นที่ต้องการ และการวัด การทบทวน และปรับปรุงการดำเนินการ SHE ของบริษัทอย่างต่อเนื่อง

เพื่อให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญา บริษัท จะปฏิบัติงานในทุกกรณีไปตามหลักการดังต่อไปนี้

- ควบคุมความเสี่ยงต่อสุขภาพและความปลอดภัยที่เกิดจากการปฏิบัติงานของเรา
- ปรึกษาพนักงานของเราในเรื่องที่มีผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของพวกเขา
- จัดหาและรักษาไว้ซึ่ง สถานที่ทำงาน อุปกรณ์ คำแนะนำ ข้อมูล และการควบคุมดูแลการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย แก่พนักงาน
- มั่นใจว่าพนักงานทุกคนมีความสามารถเพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่ของตนเอง และได้ให้การฝึกอบรมที่เพียงพอ
- ป้องกันอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยที่เกิดจากหน้าที่การงาน
- ทบทวนและแก้ไขปรับปรุงนโยบายนี้ตามความเหมาะสมเป็นประจำ
- ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่กำหนดโดย ISM Code และ MARPOL 73/78 รวมทั้งข้อบังคับของหน่วยงานรัฐบาลของเรือที่ชักธงประเทศนั้นๆ

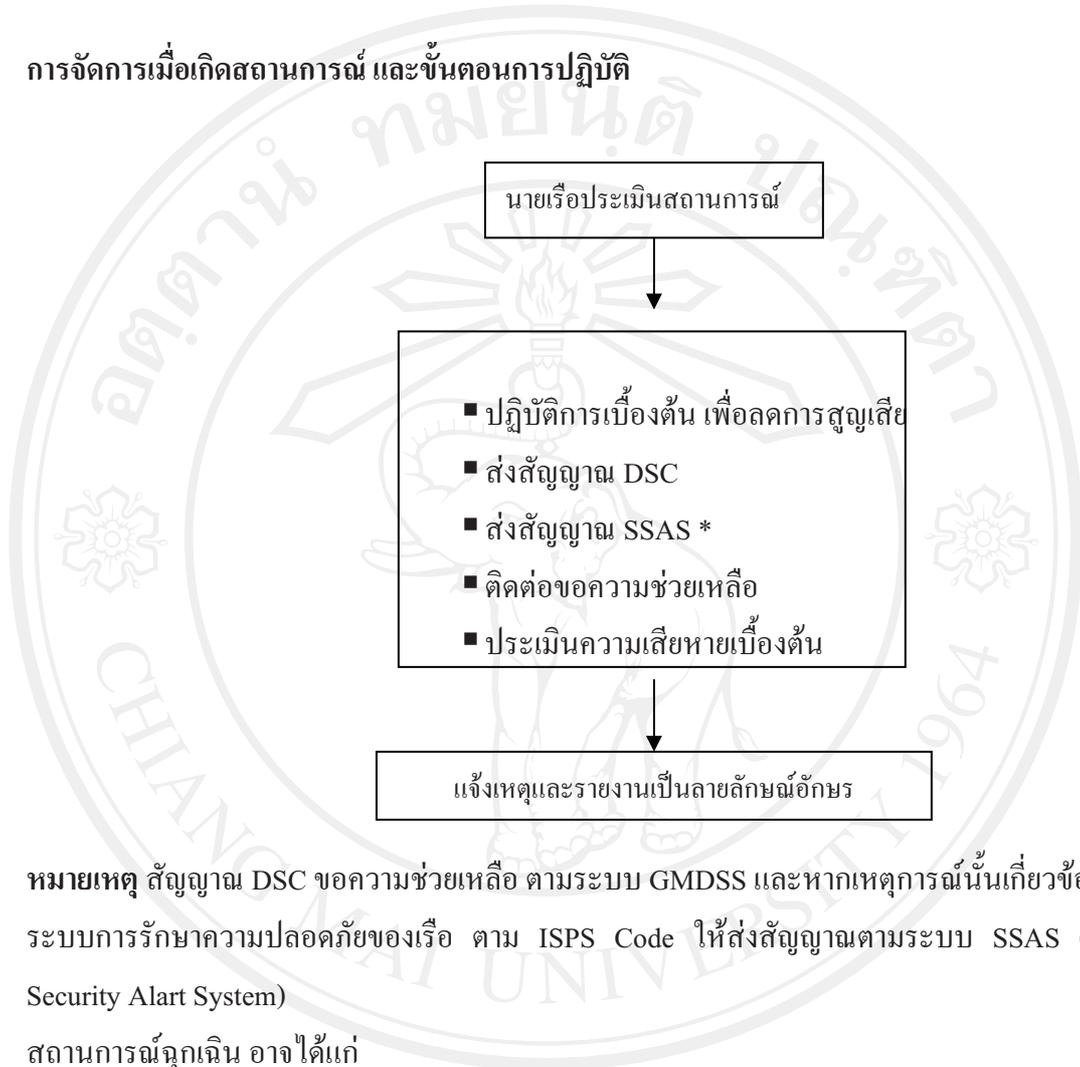
นโยบายนี้ให้ใช้ได้ตามสถานที่ทำงานที่บริษัท จำกัด ทุกแห่ง และทุกคนที่ทำงานให้บริษัท หรืออยู่ ณ สถานที่ที่ติดไว้จะต้องรับทราบนโยบายและทำตามทุกประการ

กรรมการผู้จัดการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ค

การจัดการเมื่อเกิดสถานการณ์ และขั้นตอนการปฏิบัติ



หมายเหตุ สัญญาณ DSC ขอความช่วยเหลือ ตามระบบ GMDSS และหากเหตุการณ์นั้นเกี่ยวข้องกับระบบการรักษาความปลอดภัยของเรือ ตาม ISPS Code ให้ส่งสัญญาณตามระบบ SSAS (Ship Security Alert System)

สถานการณ์ฉุกเฉิน อาจได้แก่

1. ไฟไหม้/ระเบิด (FIRE/EXPLOSION)
2. เรือ โดนกัน (COLLISION)
3. เรือ เกยตื้น (GROUNDING)
4. น้ำมันหกส้น(OIL SPILL)
5. ตัวเรือเสียหาย (HULL FAILURE)

รวมถึงเหตุการณ์ฉุกเฉินที่สำคัญ (Major Casualty) ที่เกี่ยวข้องกับเรือของบริษัทฯซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าหรือตัวเรือ เช่น เครื่องจักรใหญ่ขัดข้อง, หางเสือขัดข้อง, ระบบควบคุมจากสะพานเดินเรือขัดข้อง, ภาวะโจรสลัด, น้ำรั่วเข้าตัวเรือ หรือลูกเรือบาดเจ็บ/เสียชีวิต เป็นต้น

การประเมินสถานการณ์

นายเรือจะต้องประเมินระดับของความรุนแรงของเหตุการณ์ว่ามีอันตรายมากน้อยเพียงใดและต้องการความช่วยเหลือทันทีหรือไม่ เป็นเหตุการณ์ประเภทไหน จะต้องปฏิบัติอย่างไรต่อไป เพื่อลดการสูญเสียชีวิตที่จะเกิดขึ้นสามารถควบคุมสถานการณ์ได้หรือไม่

ปฏิบัติการเบื้องต้น

ในเวลาฉุกเฉิน สิ่งที่ต้องปฏิบัติเป็นอย่างแรกขึ้นอยู่กับลักษณะและระดับของเหตุการณ์ รายการตรวจสอบ(Check List) และแนวทางปฏิบัติจะเป็นประโยชน์ในการจัดการกับเหตุการณ์ฉุกเฉินนั้น ๆ รวมทั้งการฝึกเกี่ยวกับสถานการณ์ฉุกเฉิน จะเป็นประโยชน์เมื่อเผชิญกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

ตารางที่ 17 แสดงการปฏิบัติเมื่อเรือโดนกัน

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายเรือ	<ol style="list-style-type: none"> หยุดเครื่องจักร และนำเรือให้ปลอดภัยที่สุดเท่าที่สามารถกระทำได้ แจ้ง นายเรือ และนายยามช่างกลทราบ ประกาศให้ผู้ปฏิบัติงานเรือทราบสถานการณ์ เปิดไฟแสงสว่างกลางลำ (ในกรณีเป็นเวลากลางคืน หรือทัศนวิสัยจำกัด) ติดต่อเรือคู่กรณีทาง VHF ช่องสัญญาณที่เหมาะสม หรือสัญญาณไฟเพื่อทราบชื่อเรือและนัดหมายการปฏิบัติต่อไป แสดงสัญญาณ “เรือไม่อยู่ในบังคับ”
ผู้ปฏิบัติงาน	รวมพลที่จุด “Muster Point” เพื่อรอคำสั่ง
ต้นเรือ / นายท้าย	<ol style="list-style-type: none"> ตรวจสอบจำนวนผู้บาดเจ็บ หรือสูญหาย และพิจารณาให้การช่วยเหลือโดยทันทีแล้วรายงานให้นายเรือทราบ ตรวจสอบความเสียหายของตัวเรือ สภาพการทรงตัวของเรือ การรั่วไหลของสินค้า รวมทั้งประเมินสถานการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ต่อไปแล้วรายงานให้นายเรือทราบ
ต้นกล	ตรวจสอบความเสียหายของเครื่องจักร สภาพความพร้อมการใช้งานรวมทั้งประเมินสถานการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ต่อไป แล้วรายงานให้ นายเรือทราบ
นายเรือ	<ol style="list-style-type: none"> ลงบันทึกสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ในแบบ ที่กำหนด รายงานให้ ผู้จัดการทราบ

เรือ / สำนักงาน	รายงานสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ประสานงานเพื่อสนับสนุนการแก้ไขสถานการณ์
--------------------	--

ตารางที่ 18 แสดงการเตรียมการรับสถานการณ์ที่อาจเปลี่ยนแปลง

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ต้นเรือ / ต้นกล	- หมั่นติดตาม ตรวจสอบการขยายตัวของความเสียหายของตัวเรือ เครื่องจักร และสินค้า
ต้นหน	- จัดเตรียมชักหย่อนเรือช่วยชีวิต
รองต้นกล	- จัดเตรียมอุปกรณ์ / เครื่องมือในการสูบน้ำออก
ชุดดับไฟ (สถานีดับไฟ)	- จัดเตรียมอุปกรณ์ และเตรียมพร้อมดับไฟ (หากเกิดไฟไหม้)

ตารางที่ 19 แสดงสถานการณ์ไม่เสี่ยงต่อเรือจม

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงาน	รักษาสถานภาพของเรือ และป้องกันมิให้น้ำเข้าเรือ <u>กรณี</u> หากสามารถเคลื่อนย้ายเรือได้ ให้นำเรือไปยังที่ปลอดภัยที่สุด
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	<u>กรณี</u> หากไม่สามารถเคลื่อนย้ายเรือได้ ประสานงานเพื่อขอรับการสนับสนุนลากจูงเพื่อนำเรือออกให้ห่างจากเส้นทางเดินเรือ

ตารางที่ 20 แสดงสถานการณ์เสี่ยงต่อเรือจม

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงาน	พิจารณานำเรือไปเกยฝั่งที่ใกล้ที่สุด (หากกระทำได้)
นายเรือ / ต้นหน	ดำเนินการส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ (Distress)
ผู้ปฏิบัติงาน	ปฏิบัติตามวิธีการปฏิบัติสละเรือใหญ่

ตารางที่ 21 แสดงสถานการณ์เมื่อมีน้ำมันรั่วไหล

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้ปฏิบัติงาน	<p>แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เมื่อสินค้ารั่วไหล ให้ปฏิบัติตาม Muster List โดย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. หยุด และปิดระบบทางรับ - ส่ง สินค้าฉุกเฉิน หยุดการรั่วไหล 2. กดสัญญาณแจ้งเหตุ 3. หากรั่วไหลบนเรือ ให้อพยพผู้ปฏิบัติงาน ออกจากพื้นที่ที่รั่วไหล ทำการตรวจสอบสถานะความเป็นพิษ และจัดแบ่งพื้นที่ที่ปลอดภัย และไม่ปลอดภัยให้ชัดเจน 4. ประจำสถานีฉุกเฉิน <ul style="list-style-type: none"> - ติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - จัดเตรียมชุดปฐมพยาบาล และผจญเพลิง - ควบคุมการปฏิบัติงานในการถอดท่อ และเตรียมการพร้อมออกเรือเมื่อจำเป็น - เตรียมเครื่องสูบน้ำดับเพลิงให้พร้อม โดยเฉพาะสินค้า LPG ให้ฉีดฝอยน้ำเพื่อให้เกิดการกระจาย/ระเหย 5. การปฏิบัติทั้งหมดเป็นไปตามที่ระบุใน SOPEP / SMPEP 6. อุปกรณ์และเครื่องมือ มาตรฐานอย่างต่ำที่เรือจะต้องมี เรือบรรทุกน้ำมัน / เรือ LPG/ เรือบรรทุกสารเคมี <ol style="list-style-type: none"> (1) ชุดป้องกันสารเคมี (2) ถุงมือป้องกันสารเคมี (3) แว่นตาสำหรับป้องกันสารเคมี (4) รองเท้าป้องกันสารเคมี (5) ทราาย/ จี๊เสื่อ/ บวมล้อย่อมไม่ให้น้ำมันกระจาย

ตารางที่ 22 แสดงการปฏิบัติเมื่อเรือติดตื้น

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายยามเรือเดิน / นายเรือ	1. หยุดเครื่องจักร
	2. แจ้งนายเรือ และนายยามช่างกลทราบ
	3. ประกาศให้ผู้ปฏิบัติงานเรือทราบ
	4. เปิดไฟแสงสว่างกลางลำ (หากเป็นเวลากลางคืน หรือทัศนวิสัยจำกัด)
	5. แจ้งเตือนเรือที่อยู่บริเวณ ใกล้เคียงทาง VHF
	6. แสดงสัญญาณ “เรือติดตื้น”
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	รวมพลที่จุด “Muster Point” เพื่อรอคำสั่ง
ต้นเรือ / นายท้าย	1. ตรวจสอบจำนวนผู้บาดเจ็บ หรือสูญหาย และพิจารณาให้การช่วยเหลือโดยทันทีแล้วรายงาน ให้นายเรือทราบ
	2. ตรวจสอบความเสียหายของตัวเรือ สภาพการทรงตัวของเรือ การรั่วไหล ของสินค้ารวมทั้งประเมินสถานการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้น
ต้นกล	ตรวจสอบความเสียหายของเครื่องจักร สภาพความพร้อมการใช้งานรวมทั้ง ประเมินสถานการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ แล้วรายงาน ให้นายเรือทราบ
นายเรือ	1. ลงบันทึกสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ในแบบ ที่กำหนด
	2. รายงานให้ผู้จัดการทราบ
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	- รายงานสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง และประสานงานเพื่อสนับสนุนการแก้ไขสถานการณ์

ตารางที่ 23 แสดงการตรวจสอบ และประเมินสถานการณ์

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ต้นเรือ / ต้นกล	หมั่นติดตาม ตรวจสอบการขยายตัวของความเสียหายของตัวเรือ เครื่องจักร สิ้นค้า สภาพแวดล้อมรอบตัวเรือ และการทรงตัวของเรือ แล้วรายงาน ให้นายเรือทราบ
สร้างเรือ	หมั่นตรวจสอบระดับน้ำบริเวณรอบเรือ และลักษณะของพื้นที่ท้องทะเลแล้วรายงานให้ต้นเรือทราบ
นายเรือ	นำข้อมูลที่ได้รับรายงานมาประเมินสถานการณ์ดังนี้ (1) ความเสี่ยงต่อความเสียหายของตัวเรือ (2) ความเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำของเรือ (3) ความเสี่ยงต่อการรั่วไหลของน้ำมัน เนื่องจากการเอียงของเรือ

ตารางที่ 24 แสดงการสามารถออกจากที่ตื้นได้เอง

นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงานเรือ	ดำเนินการนำเรือออกจากที่ตื้น โดยทันที
-----------------------------	---------------------------------------

ตารางที่ 25 แสดงหากไม่สามารถออกจากที่ตื้นได้

นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงานเรือ	1. ตรวจสอบระดับของน้ำ และน้ำมันในถังตลอดเวลา
	2. รักษาสภาพการทรงตัวของเรือให้อยู่ในสภาพที่ดี
	3. ตรวจสอบหาวิธีการออกจากที่ตื้น
	4. ตรวจสอบจำนวนของน้ำจืด และเสบียงอาหาร
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	ประสานงานเพื่อขอรับการสนับสนุนการลากจูง เพื่อนำเรือออกจากที่ตื้น และให้พ้น จากเส้นทางเดินเรือ

ตารางที่ 26 แสดงสถานการณ์เสี่ยงต่อการพลิกคว่ำ (Capsize)

นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงานเรือ	พิจารณาดำเนินการป้องกันไม่เกิดสถานการณ์พลิกคว่ำได้ เช่น การสูบลำ Ballast หรือการสูบน้ำขึ้นน้ำมัน
นายเรือ / คณะทำงาน แก้ไข สถานการณ์ฉุกเฉินบน สำนักงาน / หน่วยงาน	ประสานงานเพื่อการสนับสนุนป้องกันไม่ให้เกิดการพลิกคว่ำ
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	(กรณีที่เกิดการพลิกคว่ำ) ปฏิบัติตามวิธีการปฏิบัติการสละเรือใหญ่

ตารางที่ 27 แสดงการปฏิบัติเมื่อมีผู้ประสบภัยในห้องปั๊ม / สถานที่อับอากาศ

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้พบเห็น	รายงานผู้บังคับบัญชา หรือนายเรือทราบ
นายเรือ / นายยามสินค้า	ดำเนินการตรวจสอบ สภาวะอากาศใน ห้องปั๊ม/สถานที่อับอากาศ 1. ตรวจสอบว่าพัดลมระบายอากาศทำงานหรือไม่ 2. ตรวจสอบว่า LEL และค่า O ₂ จัดเตรียมชุดช่วยชีวิต และชุดปฐมพยาบาล นำผู้ประสบภัยขึ้นจาก ห้องปั๊ม / สถานที่อับอากาศ ทำการปฐมพยาบาล และในกรณีไม่ สามารถควบคุม หรือรักษาอาการ ให้ดีได้
นายเรือ	กรณีต้องส่งผู้ป่วยไปรับการรักษาโดยแพทย์ ให้พิจารณานำเรือไป ยังเมืองท่าที่เรืออำนวยการรักษามากที่สุด
คณะทำงาน / สำนักงาน	ประสานงานเพื่อสนับสนุนเกี่ยวกับ โรงพยาบาล และการ เคลื่อนย้ายผู้ป่วย

การปฏิบัติเมื่อเกิดเพลิงไหม้

ตารางที่ 28 แสดงกรณีไฟไหม้บนท่าเรือ

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายยาม / ลูกยามสินค้า	1. หยุดการปฏิบัติงานสินค้าทันที
	2. แสดงสัญญาณประจำสถานีดับไฟ
	3. หยุดระบบระบายอากาศ
	4. ผนึกช่องระบายอากาศ
	5. ปิดลิ้นสินค้า-ถังสินค้า
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	ประจำสถานีดับไฟ
นายเรือ / ต้นกล	เตรียมเครื่องจักรให้พร้อมออกเรือ
นายเรือ / นายท่า	ติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร
นายเรือ	รายงานผู้จัดการทราบ
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	ประจำสถานีออกเรือ (หากจำเป็นต้องออกจากท่า)

ตารางที่ 29 แสดงกรณีไฟไหม้บนเรือขณะอยู่ที่ท่าเรือ

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้เห็นเหตุการณ์	1. แจ้งเหตุให้ผู้อื่นทราบด้วยการตะโกน หรือกดสัญญาณประจำสถานีดับไฟ (ถ้าทำได้) 1. เข้าทำการดับไฟเบื้องต้นด้วยอุปกรณ์ที่เหมาะสม จนกว่าจะมี คนเข้าช่วย
นายยาม / ลูกยามสินค้า	1. หยุดการปฏิบัติงานสินค้าทันที 2. กดสัญญาณประจำสถานี (หากผู้เห็นเหตุการณ์ไม่ได้กด) 3. หยุดระบบระบายอากาศ 4. ผันชักช่องระบายอากาศ 5. ปิดลิ้นสินค้า - ถังสินค้า
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	ประจำสถานีดับไฟ
ต้นเรือ / ชูดับไฟ	ทำการหล่อเย็นบริเวณข้างเคียงจุดที่เกิดเพลิงไหม้ และบริเวณถึงสินค้า เพื่อป้องกันการลุกลามของไฟ
นายเรือ / ต้นกล	เตรียมเครื่องจักรใหญ่พร้อมออกเรือ (หากทำได้)
นายเรือ / นายท่า / หน่วยงาน	ติดต่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และร้องขอความช่วยเหลือ
นายเรือ	รายงานผู้จัดการทราบ
นายเรือ / คณะทำงาน แก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน บนสำนักงาน	รายงานสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ประสานงานเพื่อสนับสนุนการดับไฟจากหน่วยงาน(หากจำเป็น)
ผู้ปฏิบัติงาน	(กรณีที่ต้องออกเรือ) - ประจำสถานีออกเรือ

ตารางที่ 30 แสดงกรณีไฟไหม้บนเรือขณะเรืออยู่กลางทะเล

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้เห็นเหตุการณ์	<ol style="list-style-type: none"> 1. แจ้งเหตุให้ผู้อื่นทราบด้วยการตะโกน หรือกดสัญญาณประจำสถานีดับไฟ 2. เข้าทำการดับไฟเบื้องต้นด้วยอุปกรณ์ที่เหมาะสมจนกว่าจะมีคนเข้าช่วย
นายยามเรือเดิน / นายเรือ	<ol style="list-style-type: none"> 1. กดสัญญาณประจำสถานีดับไฟ (หากผู้เห็นเหตุการณ์ไม่ได้กด) 2. พิจารณานำเรือให้อยู่ในตำแหน่งที่เหนือลม เพื่อลดอันตรายจากการกระจายของไฟ
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	ประจำสถานีดับไฟ
ต้นเรือ / ชูคดับไฟ	ทำการหล่อเย็นพื้นที่บริเวณข้างเคียงที่เกิดเพลิงไหม้ เพื่อป้องกันไฟลุกลาม
นายเรือ	<ol style="list-style-type: none"> 1. รายงานผู้จัดการทราบ 2. ร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานข้างเคียง (หากจำเป็น)
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	<p>รายงานสถานการณ์เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา</p> <p>ประสานงานเพื่อสนับสนุนการดับไฟ หรือการลากจูง</p>

ตารางที่ 31 แสดงกรณีไฟไหม้ในห้องเครื่อง หรือห้องสูบล้างสินค้า

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้เห็นเหตุการณ์	1. แจ้งเหตุให้ผู้อื่นทราบด้วยการตะโกน หรือกดสัญญาณประจำสถานีดับไฟ (ถ้ากระทำได้) 2. ถ้าทำการดับไฟเบื้องต้นด้วยอุปกรณ์ที่เหมาะสมจนกว่าจะมีคนช่วย
นายยาม / ลูกยาม	(หากปฏิบัติงานสินค้า)
	1. ให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับข้อ 2. กดสัญญาณประจำสถานีดับไฟ (หากผู้เห็นเหตุการณ์ไม่ได้กด)
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	ประจำสถานีดับไฟ
ต้นเรือ / ชูคดับไฟ	เข้าทำการดับไฟ
ต้นเรือ	รายงานให้นายเรือทราบ (หากไม่สามารถควบคุมไฟได้)
นายเรือ / ต้นเรือ	1. สั่งให้ต้นเรือเปิด Release Cabinet เพื่อให้สัญญาณเตือนตรวจสอบจำนวนผู้ปฏิบัติงาน 2. ทำการหนีช่องทางเข้าออกห้อง (เมื่อมั่นใจไม่มีผู้ปฏิบัติงานในห้องนั้นแล้ว) 3. สั่งให้ต้นเรือกดปุ่มปล่อยก๊าซเฉื่อยดับไฟประจำที่
นายเรือ / นายท่า / หน่วยงาน	ติดต่อแลกเปลี่ยนข้อมูล และร้องขอความช่วยเหลือ
นายเรือ	รายงานผู้จัดการทราบ
นายเรือ / คณะทำงาน แก้ไข สถานการณ์ฉุกเฉินบน สำนักงาน	รายงานสถานการณ์เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ประสานงานเพื่อสนับสนุนการดับไฟ หรือลากจูง

วิธีการปฏิบัติการสละเรือใหญ่

การตัดสินใจ นายเรือ เป็นผู้ตัดสินใจสละเรือใหญ่แต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น โดยจะต้องตระหนักแล้วว่าเรือ อยู่ในสภาพอันตรายไม่สามารถ กอบกู้ให้สถานการณ์ดีขึ้นได้ และเรือจะต้องอับปางอย่างแน่นอน รวมทั้ง ได้ปรึกษา และแจ้งตำบลที่เรือให้ กรรมการผู้จัดการทราบแล้ว

ตารางที่ 32 แสดงการปฏิบัติการสละเรือใหญ่

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายเรือ / ต้นหน	1. ดำเนินการส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ (Distress Signals)
	2. เปิดไฟแสงสว่างรอบเรือ
นายเรือ	- กดสัญญาณประจำสถานีสละเรือใหญ่
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	1. สวมเสื้อชูชีพ
	2. นำเอกสาร สิ่งของ และอุปกรณ์ตามหน้าที่ไปประจำสถานี
นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงานเรือ	1. แจ้งข่าวสาร และสถานการณ์ให้ผู้ปฏิบัติงานเรือทราบ
	2. ให้ทำการตรวจสอบเอกสาร สิ่งของ อุปกรณ์ที่จำเป็น รวมทั้งจำนวนผู้ปฏิบัติงานเรือ
	3. สั่งการหย่อนเรือช่วยชีวิต
	4. นำเรือช่วยชีวิตออกจากเรือใหญ่
	5. รอคอยการช่วยเหลือจากเรืออื่น หรืออากาศยาน

วิธีการปฏิบัติช่วยคนตกน้ำ

ตารางที่ 33 แสดงกรณีเห็นการตกน้ำ

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้พบเห็นคนตกน้ำ	1. ตะโกนคำว่า “คนตกน้ำ” อย่างต่อเนื่อง 2. โยนพวงชูชีพที่ปักสะพานเดินเรือทิ้ง 2 ข้าง
ลูกยามเรือเดิน	เฝ้าดูตำแหน่งคนตกน้ำ
นายยามเรือเดิน	1. ลดเครื่องจักรมาอยู่ที่ตำแหน่ง Stand by 2. กดสัญญาณกริ่ง และหวูดประจำสถานีช่วยคนตกน้ำ 3. หันเรือด้วยวิธี Williamson Turn 4. หาที่เรือ และลง Plot ในแผนที่
นายเรือ	1. จัดยามตรวจการณ์ดังนี้ (1) สะพานเดินเรือ 4 นาย (นายท้ายเข้าเวร) คนละ 90° (2) ปากระวาง และข้างเรือ 2 นาย (คนครัว) 2. นำเรือตามวิธี Williamson Turn ให้ใกล้คนตกน้ำที่สุด
ผู้ปฏิบัติงานเรือ	1. เตรียมการหย่อนเรือบด 2. ชักหย่อนบันได เตรียมเครนกลางลำ และตาข่าย 3. จัดเตรียมชุดปฐมพยาบาล 4. จัดเตรียมปืนยิงส่งเชือก และเชือกช่วยชีวิต
นายเรือ	(กรณีไม่พบคนตกน้ำ) นำเรือผ่านสัญญาณไปเป็นระยะ 1000 เมตร หยุดเครื่อง และลอยลำ
นายเรือ / ผู้ปฏิบัติงานเรือ	1. ให้ทำการหย่อนเรือบด (ลำที่มีเครื่องยนต์) 2. นำเรือบดค้นหาดังนี้ 2.1 พื้นที่ระหว่างเรือใหญ่ และสัญญาณคว้น โดยมีระยะทางข้างของเส้นทาง (เรือใหญ่) ข้างละ 200 เมตร รวมทั้งทำการ ตรวจสอบกระแสน้ำ และทำเครื่องหมาย 2.2 หากไม่พบ ให้ทำการค้นหาในพื้นที่เดิม โดยเรือใหญ่และเรือบดอีกครั้ง

	2.3 หากไม่พบให้ทำการค้นหาในพื้นที่สี่เหลี่ยมอื่นต่อไป
	3. เมื่อพบคนตกน้ำ ให้เรือใหญ่กวดหัวดยาว 1 ครั้งเพื่อ ให้คนตกน้ำรับทราบ
นายเรือ	รายงานผู้จัดการทราบ

ตารางที่ 34 แสดงกรณีไม่เห็นการตกน้ำ (ทราบภายหลัง)

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
นายเรือ	1. ตรวจสอบตำบลที่เรือ วัน-เวลา ที่ทราบการสูญหาย 2. สอบถามผู้ปฏิบัติงานเรือทั้งหมด วัน เวลา และตำบลที่ การตกน้ำ
นายเรือ / ต้นหน	แจ้งเหตุฉุกเฉิน (สถานการณ์ฉุกเฉิน-Emergency) ทาง GMDSS ให้เรือ บริเวณใกล้เคียง เพื่อช่วยในการค้นหา
นายเรือ	รายงานผู้จัดการทราบ
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	รายงานสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ประสานงานเพื่อสนับสนุนการแก้ไขสถานการณ์

ตารางที่ 35 แสดงการปฏิบัติเมื่อมีผู้บาดเจ็บบนเรือ

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้บาดเจ็บ หรือผู้พบเห็น	รายงานให้ผู้บังคับบัญชาจนถึงนายเรือทราบ
นายเรือ / ต้นหน	มอบหมายให้ต้นหน (หรือนายประจำเรือซึ่งได้รับประกาศนียบัตรความสามารถ การปฐมพยาบาล) ทำการปฐมพยาบาลเพื่อบรรเทาอาการ เจ็บป่วย
	กรณีควบคุม หรือรักษาอาการได้ ให้ผู้บาดเจ็บพักรักษาตัวบนเรือ
	กรณีไม่สามารถควบคุม หรือรักษาอาการได้ ให้ดำเนินการติดต่อขอคำแนะนำการรักษาพยาบาลทางวิทยุ
	1. แบบ “Medical Report Guide” สำหรับการร้องขอความช่วยเหลือ และการให้ข้อมูลของผู้ป่วย

	2. “Radio Coastal Station List” รายละเอียดของสถานีฝั่ง
นายเรือ	กรณีต้องส่งผู้ป่วยรับการรักษาโดยแพทย์ให้พิจารณานำเรือไปยังเมืองท่าที่เรืออำนวยการรักษามากที่สุด
	รายงานผู้จัดการทราบ
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	ประสานงานเพื่อสนับสนุนเกี่ยวกับโรงพยาบาล การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยเมื่อเรือถึงเมืองท่า

ตารางที่ 36 แสดงการปฏิบัติเมื่อมีผู้เสียชีวิตบนเรือ

ผู้ปฏิบัติ	การปฏิบัติ
ผู้พบเห็น	รายงานให้ผู้บังคับบัญชาจนถึงนายเรือทราบ
นายเรือ / ต้นเรือ	นายเรือสั่งการให้ต้นเรือดำเนินการ 1. ลงบันทึกชื่อ วัน เวลา และสาเหตุการเสียชีวิตในสมุดปฐมเรือ 2. ทำการถ่ายรูปและเขียนรายละเอียดของภาพ 3. ให้เก็บศพไว้ในห้องเย็น 4. จัดทำบัญชีทรัพย์สินของผู้เสียชีวิต โดยให้มีพยานรับทราบ 5. จัดเตรียมหนังสือคนประจำเรือของผู้เสียชีวิต
นายเรือ	รายงานให้ผู้จัดการทราบ
คณะทำงานเรือ / สำนักงาน	ประสานงานเพื่อสนับสนุนการดำเนินการแจ้งหน่วยงาน ครอบครัว และการเคลื่อนย้ายศพ

การป้องกัน และปฏิบัติเมื่อโจรสลัดขึ้นเรือ

1. กรณี โจรสลัดยังไม่ได้ขึ้นเรือ แต่เวรยามได้พบเห็นก่อน

- ผู้พบเห็นรีบดำเนินการเปิดน้ำที่หัวฉีดดับเพลิง ฉีดออกนอกตัวเรืออีกทั้งทำการเปิดไฟแสงสว่างรอบลำเรือเพื่อแสดงให้โจรสลัดเห็นว่าทางเรือมีการเตรียมพร้อม เพื่อรับสถานการณ์นี้ โดยมีได้เลย
- ผู้พบเห็นโทรศัพท์แจ้งนายเรือ แล้วแจ้งให้สะพานเดินเรือและห้องเครื่องทราบพร้อมส่งสัญญาณแจ้งภัย พร้อมเรียกนายเรือขึ้นสะพานเดินเรือ
- ทำการปิดล็อก ประตู หรือทางเข้าออกทั้งหมด เช่น ที่พักอาศัย หรือทางลงห้องเครื่อง

- ทุกคนรวมพลบนสะพานเดินเรือ เพื่อวางแผน แบ่งแยกหน้าที่ และกระจายกำลังคอยตรวจตามจุดต่าง ๆ ที่จำเป็น และกำหนดวิธีการสื่อสาร โดยมีนายเรือเป็นผู้บังคับการต่าง ๆ
- นายยามปากเรือหาที่เรือ
- นายเรือแจ้งขอความช่วยเหลือ จากหน่วยงานสถานีชายฝั่งโดยดู รายละเอียดในการติดต่อได้ที่ เอกสารแนบท้าย ชื่อ MEPC (Marine Emergency Port Contacting)
- พร้อมเปิดวิทยุ VHF

2. กรณี โจรสลัดขึ้นมามากแล้วโดยรู้ภายหลัง

- อย่าพยายามขัดขึ้น หรือต่อสู้กับ โจรสลัด เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อการสูญเสียชีวิต
- ทั้งหมดให้นายเรือเป็นผู้ตัดสินใจ ตามที่โจรสลัดร้องขอ

ภาคผนวก ง

TANKER MANAGEMENT AND SELF ASSESSMENT

A BEST-PRACTICE GUIDE FOR SHIP OPERATORS

FIRST EDITION 2004

The OCIMF mission is to be the foremost authority on the safe and environmentally responsible operation of oil tankers and terminals, promoting continuous improvement in standards of design and operation.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่



Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

purpose and scope

The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) has been in the forefront of the drive to implement a common vessel-inspection process through the introduction of the Ship Inspection Report Exchange (SIRE) system. This system promotes a uniformly high standard of common inspections. Member companies can then use the results within their own vetting systems, thereby reducing the number of inspections that each ship undergoes.

The management and operation of vessels within a culture of safety and environmental excellence were formalised with the introduction of the International Safety Management (ISM) code. This code requires ship operators to implement a safety-management system that will help them to achieve incident-free operations. However, there is a clear distinction between the standards of those ship operators that embrace the spirit of the ISM code and those that aim to fulfil only its minimum requirements. This variability may result in a charterer with due-diligence concerns having to assess the operational standards of individual ship operators.

OCIMF's Tanker Management and Self-Assessment (TMSA) programme is a tool to help ship operators measure and improve their management systems. The programme encourages ship operators to assess their safety-management systems against listed key performance indicators and indicates best practice. Best practice is the most effective way to solve problems; it creates opportunities and optimises performance in crucial areas such as safety and environmental excellence. Companies should aim to transfer best practices across their fleet through the consistent application of improved processes and procedures.

Ship operators can conduct, and regularly review, their TMSA assessments online at www.ocimf-tmsa.com. User names and passwords to access this database-driven website tool will be issued by OCIMF for a nominal software licence fee.

Ship operators can use their assessment results to develop a phased improvement plan that improves safety and environmental performance. The TMSA programme provides guidance, but responsibility for ship operations, and distribution of this data, lies exclusively with the ship operator.

Oil companies are taking due diligence in selecting well-maintained and well-managed vessels for charter. The TMSA programme builds upon the ISM code and can provide valuable feedback to the charterer on the effectiveness of the ship operator's ISM system. A uniform approach to gathering information will eliminate duplication of effort by operators.

This TMSA initiative encourages ship operators to achieve high standards of ship management and continuous improvement, and provides guidance on what OCIMF believes to be current industry best practice.

Best practice evolves and we expect to issue revised editions of this publication. There are aspects of ship operations that are not described in this document. For example, we have decided not to include security in this first edition, as our recommendations would be superseded by the International Ship and Port Security (ISPS) code. OCIMF aims to make this guide definitive and comprehensive and would, therefore, welcome comments and additional contributions on what constitutes best practice from ship operators and others involved in the industry.

PART ONE the quality system initiative (TMSA) and guidelines

TANKER MANAGEMENT AND SELF ASSESSMENT

Introduction

The Tanker Management and Self-Assessment (TMSA) programme offers a standard framework for assessment of a ship operator's management systems.

The programme provides ship operators with guidelines that describe the essential elements of a formal management system. The guidelines also offer examples of key performance indicators (KPI). The TMSA programme is intended to help ship operators to improve their management systems and to help the industry to take well-informed vetting decisions.

The quality-assessment process is central to the TMSA programme. The outer circle combines the ISM code with the requirements of ship operators and industry guidance. The inner circle represents the ship operator's management system, indicating its compliance with the requirements of the ISM code, and a continuous-improvement cycle.



The key components of the continuous-improvement cycle

Plan: Ensure effective strategies and provide clarity in company policies, purpose, processes, roles and responsibilities.

Act: Work to achieve the organisation's objectives by consistent implementation of plans.

Measure: Check, evaluate and feed back information on results achieved.

Improve: Define targets and focus efforts on areas where maximum benefit and improvement can be obtained.

The TMSA programme complements the ISM code and is intended to encourage self-regulation and promote continuous improvement. It is also designed to provide ship operators with a means by which they can demonstrate a strong commitment to safety and environmental excellence.

ABOUT THE TMSA GUIDELINES

OCIMF consulted a range of documents, including the ISM code, the ISMA code of practice and various ICS publications, before producing the TMSA guidelines.

The TMSA guidelines define 12 principles or key elements of management practice. These elements provide a checklist for ship operators who are aiming to achieve safety and environmental excellence. They are structured as follows:

- the title indicates the fundamental area of management practice
- the main objective defines the goal to be achieved
- the supporting paragraphs within the elements explain how ship operators can achieve the main objective. These are activities that diligent ship operators will either have already included or would wish to include within their management systems.

The elements define the objectives and KPIs required to meet the main objective of the element and guidance on how this objective should be achieved.

Individual KPIs within the elements provide an objective measurement of the standards currently delivered by the ship operator's management system. Ship operators may wish to use the best-practice guidance to achieve the standards outlined in the KPIs.

CONTINUOUS IMPROVEMENT

The KPIs within the elements help ship operators to drive their continuous-improvement programmes. Operators can use the performance information from their own assessment as a stand-alone lever for improvement, or combine it with the tools they currently use for developing and improving their management systems. In either case, the feedback should provide operators with a clear, objective picture of their performance. This will help them to identify gaps and will provide a focus for planning closure and future improvements.

Leadership at all levels is an essential part of any improvement process. The building blocks of effective leadership are clarity in describing desired targets and strategic vision, direction, communication, trust, commitment and reinforcement. Leadership provides alignment to strategies, strong direction for staff and continuous improvement in individual and collective results. The continuous-improvement cycle aims to deliver improvements through a company's management system.

Plan

Effective strategies require clear policies, purposes, processes, roles and responsibilities. OCIMF provides guidance on these issues, encouraging companies to conduct their business with a focus on safety and environmental excellence. The TMSA guidelines give ship operators a clear indication of related processes and targets that will help them in their planning for achieving this goal.

Act

The next step is to communicate the guidelines, and then to prioritise and target processes for improvement. Clear definition of objectives and outcome measurements is crucial. Once a development plan has been agreed upon, staff can start to put it into action.

The TMSA guidelines are designed to help ship operators apply continuous-improvement tools and techniques. This segment of the continuous-improvement cycle helps staff to align their actions with project goals and to improve performance.

Measure

Safety and environmental excellence require processes to check, evaluate and feed back information on progress and achievements in order to achieve sustainable improvement. This segment of the continuous-improvement cycle indicates procedural compliance, as well as implementation and improvement efforts.

PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 1

Management, leadership and accountability

Main objective

Provide direction and clearly define responsibilities and accountabilities at all levels within the organisation.

An effective quality-management system requires commitment at the highest levels of the organisation and clear definitions of the roles and responsibilities for everyone involved in its administration. Element 1 establishes these principles as part of the management system.

Safety and environmental excellence

The concepts of safety and environmental excellence should be understood at all levels in the organisation and actively promoted through leadership and the disciplined use of documented management systems.

The quality-management system

Ship operators should establish and maintain a documented quality-management system that can accomplish the stated fleet management policies and objectives. In addition, all managers should be held accountable for achieving the targets and objectives established for them.

Management activities that require instructions and procedures should be systematically identified. Where instructions and procedures are required, they should be suited to the purpose and easy to understand and follow. Where appropriate, these instructions should be developed in consultation with those who will be affected by them or who have to apply them.

The management system must promote feedback and appropriate responses within ship operators' companies. It must also provide information on incidents, ship inspections, fleet performance, serious near misses and lessons learnt. This information should be made available to those who charter vessels.



Roles and responsibilities

Ship operators should ensure that management roles and individual responsibilities are clearly established, assigned, understood and documented.



Communication

Ship operators should establish and maintain effective communication procedures between shore-based management and the fleet. This should include communication of the quality-management system to all areas within the company.



PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 2

Recruitment and management of shore-based personnel

Main objective

Ensure that the fleet is supported by competent shore-based staff who are committed to a high standard of fleet management.

Shore-based staff have key roles to play in the effective management of the fleet and in supporting safe operations at sea. Element 2 establishes the need for shore-based personnel to have the skills and training that they require to carry out their tasks.

Shore-based staff recruitment and training

Ship operators should establish and maintain procedures for the selection, recruitment and training of shore-based personnel. These procedures should

- promote staff continuity, with an emphasis on retaining and developing people in key roles (such as that of superintendent)
- ensure that sufficient people are employed to provide full supervision of all vessels in the fleet
- verify that the people employed are qualified and competent to carry out their duties
- determine staff competency in relation to appropriate technical education, training, skills and experience
- verify that medical requirements are established and met by staff at the time of their appointment and on an ongoing basis thereafter
- include an appraisal system that sets criteria for promotions and requirements for succession planning
- ensure that records of all staff qualifications, experience and training are consistently maintained
- identify follow-up training requirements and retain records of staff attendance at courses, seminars and conferences.

PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 3

Recruitment and management of ships' personnel

Main objective

Ensure that all ships in the fleet have competent crews who fully understand their roles and responsibilities and who are capable of working as effective teams.

Ships' crews are at the heart of efforts to improve safety and the protection of the environment. Therefore, it is vital that all crew members are motivated, trained, qualified and competent to carry out their roles. Element 3 presents measures to ensure that crews have the required skills and training.

Crew recruitment and training

Ship operators should establish and maintain procedures for the recruitment and administration of ships' crews.

These procedures should

- verify that certificates of competency are valid and that pre-employment records are up to date
- assess the quality of certificates of competency against the appropriate standards set in the STCW code and, where appropriate, take additional steps to determine the competency of ships' personnel and the accuracy of their pre-employment records
- verify that medical requirements are established and met by staff at the time of their appointment and on an ongoing basis thereafter
- include an appraisal system that sets criteria for promotions and requirements for succession planning
- ensure that follow-up training requirements are identified and recorded, and that records are kept of attendance at courses, seminars and conferences
- confirm that the working hours of key personnel are accurately recorded and that management monitors the records in order to ensure adequate rest periods
- promote staff continuity, with an emphasis on retaining senior officers in their substantive roles
- provide adequate resources to administer the crews' conditions of employment, including personal needs and requirements
- determine and clearly state the common language to be used on board ships so that all crew members can communicate with each other. This is especially important in emergencies.

Manning agents

Ship operators should ensure that the procedures for selection and recruitment used by their manning agents are of a standard compatible with those established in this element.



PART TWO the 12 elements of the TMSA guideline:

ELEMENT 4

Reliability and maintenance standards

Main objective

Establish maintenance standards so that all ships in the fleet are capable of operating safely without the risk of an incident or detention.

Equipment reliability depends on factors such as design, construction, initial commissioning, operating practices and maintenance. For installed equipment, properly planned maintenance procedures are essential if ships are to operate reliably and avoid unnecessary downtime or costly incidents.

Element 4 sets out the requirement for establishing sound maintenance practices. It encourages ship operators to establish formal, consistent maintenance systems that ensure the reliable operation of the ships in their fleets.

Critical equipment

Ship operators should establish and maintain procedures to identify mechanical, electrical and other items of equipment that, in the event of a failure, may result in a hazardous situation. This is particularly important in relation to critical equipment, for example, the main propulsion systems, steering gear and cargo-handling equipment.

Maintenance procedures

Ship operators should arrange procedures and systems for controlling maintenance. These procedures are intended to

- ensure that the structural integrity of all vessels in the fleet is maintained through an appropriate monitoring programme
- ensure that all relevant vessel certification remains valid
- define the steps required to achieve safe operation of all shipboard equipment
- provide timely support and ensure the availability of approved and/or fit-for-purpose spares, materials and other resources necessary to carry out maintenance procedures, including reconciliation procedures
- ensure that maintenance records and reports are consistently available, both on board and in the shore-based management office
- establish procedures for monitoring class-condition reports, which provide an overview of the state of specific shipboard equipment
- establish a requirement for superintendents to conduct routine ship inspections and confirm that planned maintenance has actually taken place
- provide a defect-reporting and close-out system that can be monitored both on board and ashore. The system should specify a formal process for notifying shore management when critical equipment is taken out of service and should include methods for recording management's approval of any mitigating steps introduced while the equipment is out of service.



PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 5

Navigational safety

Main objective

Establish and consistently apply navigational practices and bridge procedures in line with regulatory and company policies.

High standards of navigation are fundamental for the safety of ships, crews and cargoes, and the protection of the environment. While the master is ultimately responsible for the safety of navigation, shore-based management must set company standards and ensure that they are maintained. Element 5 sets out the arrangements required to achieve this.

Navigational safety

Ship operators should establish, maintain and work to navigational and ship-keeping procedures that secure the safety of the ship, the environment and the cargo.

Systems and procedures

Shore-based management should establish procedures to ensure that

- there are bridge and engine-room contingency plans for when the vessel is in stand-by condition
- modern navigation techniques, such as parallel indexing, radar mapping and electronic charting, are used
- standards are set for information exchange and ongoing communication with pilots, including reviews for any potential changes to the passage plan
- clear requirements for the deployment and retrieval of anchors (based on recommended industry practice) are given, including maintaining an adequate anchor watch
- up-to-date copies of nautical publications, including revisions, amendments and chart corrections, are consistently available
- the performance of bridge equipment is monitored consistently, and that defect and reliability reporting measures are in place
- the performance and effectiveness of bridge management teams are monitored so that any additional training needs (particularly those of junior officers) are identified, and that arrangements are made to provide the required training
- masters conduct regular reviews of on-board compliance with navigational plans and procedures
- shore-based staff monitor and audit masters' reviews of navigational procedures and berth-to-berth passage plans.

PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 6

Cargo, ballast and mooring operations

Main objective

Establish and consistently apply planning and operational practices and procedures that support regulatory and company policies.

The highest standards of cargo-operations planning, monitoring and execution are fundamental to the safety of ships and their crews, and for the protection of the environment. Whilst the master is ultimately responsible for cargo operations, shore-based management is responsible for setting standards and ensuring that they are maintained. Element 6 explains how ship operators can achieve these objectives.

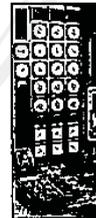
Cargo, ballast and mooring operations

Ship operators should establish, monitor and maintain planning and operational procedures that ensure the safety of the ship, the crew, the cargo and the environment.

Systems and procedures

Shore-based managers should establish procedures to ensure that

- all cargo and ballast operations, including contingency measures, are thoroughly and sequentially planned to produce a detailed cargo plan for use by all personnel as recommended in ISGOTT
- loading computers, where fitted, are approved and run against test conditions where required, and that any defects are recorded and reported to shore-based management
- the status and performance of critical cargo-operations-related equipment, plant and hardware are consistently monitored and maintained, and defects are recorded and reported to shore-based management
- masters continuously monitor cargo-operations planning and execution, identify areas for improvement and take action as required
- before, during and on completion of any cargo operations, there are defined requirements for physical cross-checking of line settings by at least two members of the ship's crew. These checks should include the settings of all valves, vents and overboards, whether or not they are in use, to verify their correct positioning
- minimum requirements for recording and monitoring of all cargo operations, including ullages and rates, are in place, and these records are properly and consistently maintained
- vessel-mooring management is based on sound industry principles such as those contained within OCIMF's publications on effective mooring and mooring equipment guidelines. This should also include information concerning mooring equipment installed on board, proper maintenance of this equipment, and provision of adequate and competent resources.



PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 7

Management of change

Main objective

Establish procedures for evaluating and managing changes to operations, procedures, ships' equipment or personnel to ensure that safety and environmental standards are not compromised.

Changes to equipment, personnel, operating conditions or procedures, or the introduction of third-party contractors or a new vessel can increase the risk of an incident. Element 7 defines the basis for a coherent system for managing both temporary and permanent changes.

Change management

The change-management systems used by ship operators should

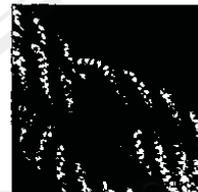
- ensure that the documentation supporting a change includes the reason for the change
- define the level of authority (minimum competency) required for the approval of a change
- provide a clear understanding of the safety and environmental implications of a change
- ensure that all changes comply with regulations, industry standards and original equipment design specifications
- ensure that there is an appropriate procedure in place for staff handover and familiarisation, both ashore and on board vessels
- include provision for issuing work permits before any work is carried out, or any changes are made to equipment
- ensure that the potential consequences of a change are identified, together with any necessary mitigation measures, and that the results are communicated to those affected by the change
- ensure that changes not carried out within the proposed timescale are reviewed and revalidated before they are completed
- identify any training needs arising from changes to equipment or procedures
- ensure that appropriate drawings, procedures and other technical documents are updated following any change or modification.

Third-party services

Ship operators should ensure that third parties working on their behalf perform in a manner that is compatible with their own policies and procedures, and consistent with the TMSA guidelines. This requirement should cover both vessels that are contracted in and personnel contracted to undertake maintenance, inspections or repair work.

Vessel acquisitions

The management system should include provisions for the entry of new vessels and new types of vessel into fleet management.



PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 8

Incident investigation and analysis

Main objective

Use effective investigation, reporting and follow-up methods to learn from significant near misses and incidents, and thus prevent recurrence.

One of the fundamental principles of safety management is that all incidents and accidents are preventable. Therefore, it is important to ensure that, if there is an incident or accident, the causes are thoroughly investigated and measures are taken to prevent a recurrence. Element 8 establishes the systems and procedures required to achieve this.

Incidents and analysis

Ship operators should establish and maintain procedures for consistently reporting, investigating, analysing and documenting safety and environmental incidents and breaches of regulations. The procedures should include provision for reporting significant near misses.

Establishing procedures

The procedures should

- provide for the timely investigation of an incident or accident
- identify the people responsible for reporting an incident, authorising and conducting the investigation, and initiating subsequent corrective actions
- include guidance on the classification of all incidents in line with the OCIMF marine-injury reporting guidelines
- provide incident-investigation training to staff with this responsibility
- ensure that the root causes and factors contributing to an incident or accident are identified, and that steps are taken to reduce the risk of a recurrence
- include provision for determining the actions needed to reduce the risk of related incidents
- ensure that incident and accident investigation findings are retained and periodically analysed to determine where improvements to management systems, standards, procedures or practices are required
- specify methods for determining whether liaison is needed with industry groups (such as classification societies or equipment manufacturers) to avoid similar incidents on other ships
- ensure that lessons learnt from an incident or near-miss investigation are shared among the fleet and used to facilitate improvements in safety and environmental performance.

PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 9

Safety management

Main objective

Develop a proactive approach to safety management, both on board and ashore, that includes identification of hazards (including exposures to substances hazardous to health) and the implementation of preventive and mitigation measures.

Effective safety management requires the systematic identification of hazards and measures to eliminate or reduce risks to the lowest practicable level. Element 9 sets out the requirements for on-board and shore-based risk-assessment hazard-exposure management. It also describes the additional measures that should be taken to promote a no-blame culture and motivate staff to ensure that they understand and embrace the requirements of the safety-management system.

Shore-based monitoring

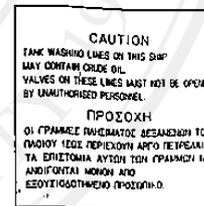
Ship operators should establish and maintain procedures for shore-based management to

- engage in a formal risk-assessment programme that is designed to identify potential hazards and exposures, and manage operational risks, including those relating to health and hygiene
- periodically review and update the validity of risk assessments and their application across the fleet
- make regular on-board inspections to monitor the safety standards being maintained within the fleet and make recommendations to senior management based on the findings
- establish proactive safety campaigns (for example, to encourage near-miss reporting).

Shipboard monitoring

Ship operators should establish and maintain procedures that make provision on the vessel for

- hazard and exposure identification and risk assessment
- appropriate training in the use of hazard and exposure identification techniques and risk-assessment tools
- conducting safety inspections at scheduled intervals and recording the results of these inspections
- the immediate reporting to shore-based management of significant safety deficiencies or defects that cannot be rectified by the ship's staff
- verifying compliance with the specified safety procedures.



PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 10

Environmental management

Main objective

Develop a proactive approach to environmental management that includes identification of sources of marine and atmospheric pollution, and measures for the reduction of potential impacts, both on board and ashore.

Protection of the environment is a fundamental requirement for ship operators chartering ships to OCIMF members or using their facilities. Element 10 discusses the systems and procedures necessary for effective environmental performance.

Environmental management

Ship operators should establish and maintain procedures to limit the impact of their operations on the environment. These should include provisions for

- the systematic identification and assessment of sources of marine and atmospheric pollution
- minimising adverse environmental impacts and waste generation
- ensuring the safe and responsible disposal of residual wastes
- contingency plans for dealing with potential pollution incidents
- reporting arrangements for all pollution incidents or near-miss occurrences that could have resulted in pollution
- establishing reduction targets to minimise discharge of pollutants
- establishing requirements for ballast-water exchange.

PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 11

Emergency preparedness and contingency planning

Main objective

Establish an emergency-preparedness system and regularly test it to ensure an ongoing ability to react effectively to an incident.

While every effort is made to avoid incidents and accidents, it is important to have measures in place to deal with the consequences of any unplanned event. Element 11 describes the provisions that ship operators should make to ensure that their management systems include adequate contingency plans for responding to an accident or emergency.

Contingency plans

Ship operators should establish shore-based and shipboard contingency plans and provisions for regularly exercising them, so that shore-based and shipboard organisations can respond effectively at any time to hazards, accidents and emergencies involving the ship. The plans should specify

- the specific timings of drills and exercises for responding to emergencies
- methods for recording the results of and lessons learnt from drills and exercises.

Drills and exercises

Ship operators should implement regular, realistic emergency drills and exercises that test and improve the capability of crews and shore-based staff to deal with a real incident. In addition, consideration should be given to

- how lessons learnt from drills and exercises will be implemented
- the frequency of drills and exercises, taking into account the size of the fleet and training requirements.

Media training

Management should be trained to deal with the media in the aftermath of an incident or accident. Management should also provide guidance to vessel masters on dealing with the media in the event of an incident or accident.

Security management

Ship operators should establish and maintain procedures to minimise the effect of a security-related incident. Such procedures should include security in port and at sea. Events to be considered include dealing with terrorism, piracy, armed robbery, activists, navigation in hostile waters, refugees, stowaways, and drug abuse and smuggling.

PART TWO the 12 elements of the TMSA guidelines

ELEMENT 12

Measurement, analysis and improvement

Main objective

Establish and implement appropriate measurement and feedback processes to focus on and drive continuous improvement.

To be fully effective, the quality system must be maintained as a living process at the core of the business. Element 12 sets out the steps required to achieve this.

Shipboard inspections

Ship operators should ensure that procedures are in place for shore-based management to carry out frequent inspections to monitor vessel conditions. Inspections should also be carried out to ensure compliance with rules and regulations among all vessels under fleet management. The procedures should include provision for recording the results of all inspections and the close out of all action items.

Internal audit

Ship operators should carry out internal audits to verify that both shore-based and ship-based staff are consistently following the management system. Audits should be made of all ships under fleet management and of all onshore support functions.

Following an audit, steps should be taken to verify and record the implementation and effectiveness of any corrective actions recommended as a result of the audit.

Management review

Ship operators' senior management should review the quality-management system annually to verify the adequacy of the system or to improve its effectiveness. The review should establish improvement opportunities as a result of

- feedback from customers
- internal audits and the monitoring of both positive and negative trends
- analyses of results of inspections, including those by charterers
- the operator's ability to provide services in compliance with the ISM code
- the status of corrective and preventive actions
- follow-up actions taken and closed out following previous reviews
- any other changes that could affect the quality-management system, including legislative and regulatory changes.

The review system should include provision for recording and maintaining the results of each management review.

Continuous improvement

Ship operators should establish KPIs to measure their quality-management systems' effectiveness in meeting the organisational goals and regulatory responsibilities.

They should use the KPIs to set goals for continuously improving the performance of their quality-management systems. All follow-up plans should include the clear assignment of responsibility for all improvement actions.



PART THREE application of the guidelines and implementation

USE OF THIS GUIDANCE DOCUMENT BY INDUSTRY

The concept of KPIs – a typical measurement process

Key performance indicators (KPIs) are discrete measures that track a company's effectiveness in meeting its aims and objectives. They are a set of 'vital signs' that represent the state of a company's operational health. When used as part of a measurement system, they determine the quality of the processes and the degree to which the aims and objectives are being achieved.

Use of KPIs to measure a quality system

Ship operators can use the data contained in this document to assess their quality systems and to demonstrate an attainment level for each of the 12 elements.

Use of the measurement data by ship operators

KPI data provide an opportunity for operators to use the results in managing their continuous-improvement programmes.

Operators may decide to use KPI data as a stand-alone decision-making tool, or in conjunction with the management tools they currently use for improving their quality systems. In either case, the feedback should give operators a clear, objective picture of their performance and allow them to identify gaps and plan future improvements.

Use of the measurement data by OCIMF members

Ship operators may wish to collect data for each KPI. It is important that these data are supported by meaningful activities. Ship operators who use KPIs in their measurement systems may wish to maintain records that demonstrate how they have reached the attainment level for each KPI. This information could be used during a review meeting with the ship operator. The results of the KPI scoring and back-up documentation would provide a tangible means of demonstrating performance.

Self-assessment

OCIMF encourages ship operators to complete the assessment from the elements detailed in this publication on (at least) an annual basis or whenever they believe they have, by making improvements to their systems, attained a higher level in any particular element.

Improving the TMSA guidelines

OCIMF is committed to continuously improving the TMSA guidelines. The KPIs included in the TMSA guidelines may change with time as the initiative develops. As new best practices are identified, these will be included in updates of this document. OCIMF members may perform periodic reviews to seek improvements in the initiative.

Reference documents

The following documents have been used as reference material in the preparation of the TMSA guidelines. Ship operators may wish to use the latest editions of the non-regulatory documents mentioned below to improve their existing quality-management systems further.

Regulatory

Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-95)

International Safety Management (ISM) Code

Non-regulatory

International Chamber of Shipping: Assessment and Development of Safety Management Systems

International Chamber of Shipping: Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management (ISM) Code

International Chamber of Shipping: Shipping and the Environment – A Code of Practice

International Chamber of Shipping: Bridge Procedures Guide

International Chamber of Shipping: STCW-95

Company checklists

International Chamber of Shipping/INTERTANKO: Model Ballast Water Management Plan

International Ship Managers' Association (ISMA) Code of Ship Management Standards (the ISMA Code)

OCIMF publications, e.g., ISGOTT, Mooring Equipment Guidelines, etc.

PART FOUR glossary of key terms and phrases

The following terms and phrases will help to provide correct and consistent implementation of the guidelines. The definitions presented here are specific to the industry and have been taken, where possible, from the industry guidance references in this document. Where this has not been possible, the definitions are based on current industry practice.

Benchmarking

The process of identifying, understanding and adapting outstanding practices from organisations anywhere in the world to help your organisation improve its performance.

CDI

The Chemical Distribution Institute is an independent, non-profit-making organisation created to provide participating chemical companies with risk-assessment systems for shipping and storage of liquids at third-party terminals.

Company

As defined by SOLAS Chapter IX/1, the company is the owner of the ship or any other organisation or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the ISM code.

Critical equipment and systems

Any ship-based equipment, operating system or alarm that, were it to fail, would result in the crew or the vessel being placed at risk or that could lead to an accident. Critical equipment or systems should include as a minimum: fire pumps, cargo pump-temperature monitors, pump-room fixed gas-detection systems, fire-detection systems, crankcase oil-mist detectors, steering gear, fire alarms and main-engine shutdown alarms.

Evaluation and measurement

The process of checking a system to see whether it is functioning as designed and is achieving its stated aims and objectives. Evaluation determines that processes and procedures are functioning and are being executed effectively. Measurement determines the quality of the processes and the degree to which the aims and objectives are being achieved.

Feedback mechanism

The process through which the results of evaluation and measurement are used to produce corrective actions and improvements.

Job competence

Job competence indicates that an individual has the necessary qualifications, experience and understanding of the duties required in that rank.

Job description

Details the essential qualifications and key competencies required for a job together with any further relevant experience. The job description is understood by the person, available to the person and reviewed at least every two years.

Management review

Held annually by senior management to close out follow-up actions and convert into KPIs to drive continuous improvement. Topics typically on the set agenda include

- review of internal and external audits
- analyses of accidents, hazardous occurrences and nonconformities
- review of audit findings including status of close out
- recommendations following class and statutory surveys
- consideration for updating the system as a result of fleet changes, trade and market strategies, new regulations or changes in social and environmental attitudes.

Management system

A defined method to ensure that stated objectives are achieved. The system is documented and includes these key elements

- scope and objectives
- procedures
- resources responsible and accountable for implementation and execution
- a verification and measurement process to determine whether the desired results are being achieved
- a feedback mechanism to provide a basis for further improvement.

Near miss

An event, or sequence of events, that did not result in an injury or incident but which, under slightly different circumstances, could have done so.

New types of vessel

Contemporary vessel designs that differ from current vessels in the fleet, or vessels that have not been operated in the past.

No-blame culture

A management structure of encouragement to promote open communication throughout the company.

Proactive safety campaign

A promotional event or process that is designed to motivate ships' crew and office staff.

Root cause

A factor identified as the fundamental reason for a problem. This factor, if changed or removed, will eliminate the problem.

Safety culture

A philosophy promoting safety as the ultimate consideration for all company personnel and applied to all activities undertaken, both ashore and at sea.

Ship operator

See definition under 'company'.

การบริหารจัดการ เรือบรรทุกน้ำมัน และ การประเมินตนเอง

คำแนะนำทางปฏิบัติที่ดีที่สุด สำหรับ ผู้บริหารกองเรือ

ฉบับ ที่ หนึ่ง

2004

ภารกิจที่สำคัญยิ่งของ OCIMF ก็คือการทำให้เกิดความปลอดภัยในด้านมลภาวะแวดล้อมและรับผิดชอบต่อในด้านการปฏิบัติของเรือบรรทุกน้ำมันและท่าเรือ และจัดการส่งเสริมปรับปรุงในด้านแนวคิดและการปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

OCIMF

Oil Companies International Marine Forum

หมายเหตุ เอกสารฉบับนี้แปลจาก คู่มือคำแนะนำการบริหารกองเรือและการประเมินตนเอง ของ OCIMF เพื่อวัตถุประสงค์ที่จะช่วยให้ผู้บริหารเรือที่ไม่ถนัดการใช้ภาษาอังกฤษ สามารถเพิ่มความเข้าใจคู่มือดังกล่าวมากขึ้น มิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้าแต่อย่างไร ผู้จัดทำขอสงวนสิทธิ์ไม่รับผิดชอบต่อความถูกต้องและผลในการนำไปปฏิบัติ

จุดประสงค์และขอบเขต

สหภาพบริษัทน้ำมันที่ทำการขนส่งทางทะเล ระหว่างประเทศ (**OCIMF: The Oil Companies International Marine Forum**) มีความต้องการที่จะให้มีวิธีการตรวจเรือที่ผ่านวิธีการที่เป็นระบบ การตรวจเรือและ การรายงานที่เป็นระบบเดียวกัน (**SIRE: Ship Inspection Report Exchange**) . ระบบนี้ จะยกระดับมาตรฐานของการตรวจเรือต่างๆไปได้ดีขึ้น บริษัทที่เป็นสมาชิกจะนำเอาผลการตรวจสอบไปใช้ในระบบของตนได้เลย ดังนั้นจึงทำให้เป็นการลดภาระในการตรวจเรือแต่ละลำไปได้ในตัว การบริหารจัดการและการปฏิบัติของเรือทั้งหลาย ในการที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อมอย่างดีเลิศได้ถูกกำหนดในแบบฉบับของบทบัญญัติของ **ISM (International Safety Management)** ตามบทบัญญัตินั้นๆ ต้องการให้ผู้ปฏิบัติการเรือ ต้องปฏิบัติตามระบบการจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัย และช่วยให้เกิดความสำเร็จเรียบร้อยในการปฏิบัติการ อย่างไรก็ตาม มักปรากฏให้เห็นถึงความแตกต่าง ระหว่างมาตรฐานของผู้ปฏิบัติการเรือแต่ละรายที่แสดงออกด้วยการกระทำ และความตั้งใจของผู้ปฏิบัติการเรือเหล่านั้นด้วยการกระทำตามกฎหมายเกณฑ์ แต่เพียง ที่ขั้นต่ำสุดเท่านั้น ความแตกต่างตรงนี้เองที่ทำให้ผู้เช่าเรือ ต้องเข้ามาเกี่ยวข้องและดูแลในด้านมาตรฐานของการปฏิบัติงานของเรือที่ อยู่ใน การควบคุมของผู้ปฏิบัติการเรือแต่ละลำ การจัดการเรือบรรทุกน้ำมันของ

OICMF และ โครงการการประเมินผลตนเอง(TMSA)จึงเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้การทำงานของผู้ปฏิบัติการเรือสามารถวัดผล และปรับปรุงในด้านระบบการจัดการของตน ตัวโครงการจะสนับสนุนให้ผู้ปฏิบัติการเรือประเมินระบบการจัดการในด้านความปลอดภัย โดยการให้การตรวจตามรายการที่กำหนดตัวบ่งชี้ที่สำคัญ ที่เป็นตัวกุญแจสำคัญที่ทำให้เกิดประสิทธิภาพ และการชี้ให้เห็นถึงการปฏิบัติที่ดีที่สุด การปฏิบัติที่ดีที่สุดเป็นหนทางที่มีประโยชน์สูงสุดในการแก้ปัญหา ; ด้วยการสร้างโอกาสเพื่อให้ได้ผลที่สูงสุดในเรื่องสำคัญๆเช่นเรื่องความปลอดภัยและด้านมลภาวะแวดล้อม บริษัทต่างๆจะมีความตั้งใจในการใช้ การปฏิบัติที่ดีที่สุด ไปยังกองเรือของตนด้วยการชี้แจง ปรับปรุง การกระทำทางกรรมวิธีและวิธีดำเนินงานตามขั้นตอน

ผู้ปฏิบัติการเรือ จะต้องดำเนินการ และมีการทบทวนเป็นการประจำ การประเมินผลของ TMSA กระทำได้จากเว็บไซต์ www.ocimf-tmsa.com ซึ่งมีชื่อผู้ใช้ และรหัสผ่าน สำหรับการ ผ่านเข้าไปยังฐานข้อมูล ในเว็บไซต์ จะกำหนดโดย OCIMF สำหรับในรายชื่อ ผู้ปฏิบัติการทางเรือสามารถใช้ผลของการประเมินที่ได้มาทำแผนในการปรับปรุงประสิทธิภาพในด้านความปลอดภัยและด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม โครงการ TMSA จะวางการแนะแนว แต่ความรับผิดชอบของการปฏิบัติการทางเรือ และการแจกจ่ายข้อมูลต่างๆ จะขึ้นอยู่กับผู้ปฏิบัติการทางเรือเอง

บริษัทน้ำมันจะต้องมีการตรวจสอบอย่างละเอียดถี่ถ้วน ในการเลือก เช่าเรือ เฉพาะที่มีการบำรุงรักษา และการจัดการที่ดี โครงการ TMSA จัดทำขึ้นตามบทบัญญัติ ISM และสามารถหาข้อมูลสำคัญให้กับผู้เช่าเรือแบบใช้ระยะเวลาเพื่อให้ได้รับประโยชน์มากกับเรือที่ปฏิบัติการตามระบบ ISM แบบฟอร์มที่ใช้ในการรวบรวมข่าวสารจะทำให้การทำงานแบบซ้ำซ้อนลดน้อยลง

TMSA นี้ จะเป็นเครื่องกระตุ้นและสนับสนุนให้ผู้ปฏิบัติการทางเรือ ทำการจัดการไปสู่มาตรฐานที่สูงขึ้นและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง และแนะนำให้ OCIMF เชื้อถือในการทำงานที่ดีที่สุดของอุตสาหกรรมนี้

การปฏิบัติที่ดีที่สุด จะวิวัฒนาการขึ้น ซึ่งเราคาดว่าจะออกมาในเอกสารพิมพ์เผยแพร่ที่แก้ไขในฉบับต่อไป อาจจะมี บางแง่มุมของการปฏิบัติการของเรือที่ไม่ได้กล่าวถึงในเอกสารนี้ ยกตัวอย่างเช่น เราตัดสินใจไม่นำเอาเรื่อง การรักษาความปลอดภัย ไว้ในฉบับแรกนี้ แต่เรามีคำแนะนำให้มี เรื่อง บทบัญญัติ ของ **ISPS: International Ship and Port Security** หรือ การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ มาแทน OCIMF ต้องการให้คำแนะนำมีความชัดเจนและกระชับรัด ดังนั้นจึงพร้อมที่จะรับฟังคำแนะนำ และการเข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มเติม ในเนื้อหา ที่จะทำให้เกิดการปฏิบัติให้ดีที่สุด จากผู้ปฏิบัติการทางเรือ และหน่วยงานอื่นๆที่รวมอยู่ในอุตสาหกรรมประเภทนี้

ภาคที่ หนึ่ง การเริ่มต้น ของระบบที่มีคุณภาพ TMSA และการแนะนำ

การจัดการเรือบรรทุกน้ำมัน และการประเมินตนเอง

บทนำ

โครงการ ในการจัดการเรือบรรทุกน้ำมันและการประเมินตนเอง(TMSA) ให้ ขอบเขต ในการประเมิน ระบบ การจัดการของผู้ปฏิบัติการทางเรือ ตัวโปรแกรม จะจัด คำแนะนำให้ แก่ ผู้ปฏิบัติการทางเรือ พร้อมกับอธิบาย ในรายละเอียดในส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการจัดการที่เป็นระเบียบ ในคำแนะนำยังจะให้ตัวอย่างของ ตัว บ่งชี้ที่เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญ (KPI: Key performance indicator) ตัวโปรแกรมของ TMSA จะช่วยผู้ ปฏิบัติการทางเรือในการปรับปรุงระบบการจัดการ และช่วยทางด้าน ข้อมูล ของการอุตสาหกรรม เป็นอย่างดี เพื่อประกอบการตัดสินใจ กรรมการวิธีในการประเมินแบบมีคุณภาพเป็นศูนย์กลางของตัวโปรแกรม TMSA ส่วน ในวงจรรอบนอกก็จะประสานร่วมกับ บทบัญญัติ ISM และความต้องการของผู้ปฏิบัติการเรือและ การแนะนำ ของอุตสาหกรรม ส่วนวงจรด้านใน จะเป็นตัวแทนของระบบการจัดการของผู้ปฏิบัติการทางเรือ เป็นตัวแสดง ให้เห็นถึงความต้องการตาม บทบัญญัติ ISM และมีการปรับปรุงแบบต่อเนื่องใน วงจร ต่อไป

ส่วนประกอบที่เป็นกุญแจสำคัญ ในการปรับปรุงแบบต่อเนื่องใน วงจร

แผนงาน : ต้องมีความมั่นใจในกลยุทธ์ที่จะทำให้เกิดประโยชน์ และจัดให้มีการแสดงให้เห็นถึงนโยบาย ,จุดประสงค์ , กรรมการวิธี ,การทำงาน และความรับผิดชอบ ของบริษัทอย่างโปร่งใส

การกระทำ : ต้องทำงานให้บรรลุตามจุดประสงค์ และตามที่มีอยู่ในแผน

มาตรวัด : มีการตรวจสอบ ประเมินค่า และการนำเอาผลที่ได้จากการกระทำกลับมาพิจารณา

การปรับปรุง : กำหนดเป้าหมาย และจุดสำคัญเพื่อให้ได้ผลประโยชน์ , และปรับปรุงเพื่อความสามารถใน การให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ที่สูงสุด โปรแกรม TMSA ร่วมกับบทบัญญัติ ISM ตั้งขึ้นมาเพื่อ สนับสนุนให้เกิด การสร้างกฎระเบียบขึ้นในตัวเอง และมีการปรับปรุงให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้นยังออกแบบ ให้ผู้ปฏิบัติการทางเรือ ได้สามารถกระทำการใดๆที่ทำให้มองเห็นว่า มีความต้องการอย่างแรงกล้าเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความปลอดภัยจากภาวะสิ่งแวดล้อม

เกี่ยวกับคำแนะนำของ TMSA

ก่อนที่จะนำมาเป็น คำแนะนำ TMSA OCIMF ได้ให้คำปรึกษาด้านเอกสาร, ซึ่งประกอบด้วย บทบัญญัติ ISM, บทบัญญัติ การปฏิบัติISMA และเอกสารที่จัดพิมพ์จากสำนัก ICS ข้อเสนอแนะของ TMSA ได้กำหนด ส่วนประกอบที่เป็นตัวถูกแยกที่สำคัญ 12 รายการ ส่วนประกอบเหล่านี้ ทำให้เกิด การตรวจตามรายการต่อผู้ ปฏิบัติการทางเรือ ซึ่งถือว่าเป็นฝ่ายที่จะต้องทำให้เกิดความปลอดภัยและขจัดภัยจากสิ่งแวดล้อม ต่อไปข้างล่างนี้ คือ ตัวการที่สำคัญ

- ในหัวข้อที่ บ่งชี้ถึงความสำคัญอย่างกว้าง ของการปฏิบัติการในการบริหารจัดการ
- จุดประสงค์หลัก ที่กำหนดถึงผลลัพธ์ โดยรวมที่ต้องการ
- ส่วนที่ให้ความช่วยเหลือ ที่เป็นส่วนประกอบสำคัญให้คำอธิบายไว้ว่าทำอะไร ผู้ปฏิบัติการทางเรือจึง บรรลีวิตฤประสงค์ ก็มี การปฏิบัติ การของผู้ปฏิบัติการทางเรือ ที่ชาญฉลาด ที่ได้ ทำการรวม หรือ ไม่ ต้องการที่จะรวมไว้ในระบบการบริหารจัดการของฝ่ายเขา ส่วนประกอบ ได้กำหนด จุดประสงค์ และ KPIs เพื่อ ต้องการ เข้าถึงจุดประสงค์ ของส่วนประกอบและข้อเสนอแนะ ในการที่จะทำอะไร? จึงจะ ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์

ทุก KPIs ที่อยู่ในส่วนประกอบต่างๆ จัดให้มี มาตรฐาน ของวัตถุประสงค์ ตามมาตรฐานในปัจจุบัน ให้แก่ระบบ การบริหารจัดการของผู้ปฏิบัติการทางเรือ ผู้ปฏิบัติการทางเรือ อาจจะต้องการใช้ ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติการ ให้ดีที่สุดใน เพื่อให้บรรลุถึง มาตรการหลักตามมาตรฐาน ที่อยู่ ในสายเดียวกันกับ KPIs.

การปรับปรุงแก้ไขแบบต่อเนื่อง

ภายในส่วนประกอบของตัว KPIs ต่างๆ จะเป็นตัวช่วยผู้ปฏิบัติการทางเรือในการปรับปรุงโปรแกรมในการ ปรับปรุงแก้ไขแบบต่อเนื่อง ผู้ปฏิบัติการจะใช้ข่าวสารที่มีประสิทธิผลจากการประเมินค่าของตนเอง มาเป็นตัว ตั้งในการปรับปรุง หรือนำเข้ามาร่วมในการทำให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ประจำของการพัฒนา และปรับปรุงระบบ ของการจัดการ ในบางกรณี การป้อนกลับมาของข้อมูลที่ใช้ไป จะสะท้อนให้ผู้ปฏิบัติการได้มองเห็นภาพที่ ชัดเจนในด้านประสิทธิภาพของเขา สิ่งนี้ จะทำให้เขาเห็นช่องว่าง และจะทำให้สามารถเข้าหาจุดสำคัญสำหรับการวางแผนในการปรับปรุงที่ใกล้เคียงมากขึ้นในอนาคต หลักการเป็นผู้นำในทุกระดับ เป็นส่วนที่สำคัญยิ่ง ของ กรรมวิธีของการปรับปรุงแก้ไข การสร้าง รูปแบบของการทำให้เกิดความมีหลักของการเป็นผู้นำที่ได้ผล จะต้อง มีการอธิบายถึงความต้องการของเป้าหมายอย่างโปร่งใส และ กลยุทธ์วิสัยทัศน์ , ทิศทาง , การติดต่อสื่อสาร , ความเชื่อถือ , คำมั่นสัญญา และการเพิ่มเติมที่ เข้ามาใหม่ หลักการเป็นผู้นำ จะจัด ไปในแนวเดียวกันกับกลยุทธ์,

ทิศทางที่เข้มแข็งของพนักงาน และการปรับปรุงแบบต่อเนื่อง จากผลที่เกิดเป็นรายย่อยหรือเป็นส่วนรวม วงจรของการปรับปรุงแบบต่อเนื่อง มีความประสงค์ในการ แก้ไขผ่าน ไปทางระบบการจัดการของบริษัท

แผนงาน

กลยุทธ์ที่มีผลดี ต้องการ นโยบาย, ความมุ่งหมาย, กรรมวิธี, การทำงานและความรับผิดชอบที่โปร่งใส OCIMF ได้จัดทำคำแนะนำในเรื่องนี้ เพื่อสนับสนุน ให้บริษัทดำเนินธุรกิจของตนโดยมีจุดสนใจไปยังด้านความปลอดภัยและภาวะ สิ่งแวดล้อม คำแนะนำของ TMSA ก็ให้แก่ทางผู้ปฏิบัติการทางเรือ ในข้อบ่งชี้ที่ชัดเจน ในกรรมวิธีที่เกี่ยวข้อง และเป้าหมายต่างๆที่ช่วยในด้านการวางแผนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์

การกระทำ

ก้าวต่อไปก็คือ การติดตาม ไปตามแผนที่แนะนำให้ปฏิบัติ และ กำหนด ลำดับความเร่งด่วน กับเป้าหมายของกรรมวิธีเพื่อการปรับปรุงแก้ไข การให้คำจำกัดความที่ชัดเจนของจุดประสงค์ และมาตรการของผลที่เกิดขึ้นเมื่ออยู่ในขั้นวิกฤติ ในเมื่อแผนของการพัฒนาออกมาแล้วและเป็นที่ยอมรับ พนักงานจะต้องเริ่มต้นทำงานตามแผน ส่วนแนวการปฏิบัติของ TMSA ได้รับการออกแบบมาเพื่อช่วยผู้ปฏิบัติการทางเรือ นำไปใช้เป็นเครื่องมือและเทคนิคในการปรับปรุงแผนงานแบบต่อเนื่อง ในส่วนนี้ วงจรของการปรับปรุงแบบต่อเนื่อง จะช่วยพนักงาน ให้ทำงานไปในแนวทางเดียวกันกับ การกระทำเพื่อให้เป็นไปตามโครงการที่วางไว้เพื่อผลลัพธ์อันสูงส่งและเพื่อเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพ

มาตรวัด

ต้องมีการใช้ กรรมวิธีในการตรวจสอบความปลอดภัยและภาวะสิ่งแวดล้อม ประเมินค่า และป้อนข้อมูลกลับจากผลที่กระทำไป เพื่อที่จะ พิจารณาผลในการที่จะนำไปสนับสนุน ในการปรับปรุง ในส่วนนี้ วงจรการปรับปรุงแบบต่อเนื่อง จะบ่งชี้ถึงวิธีการทำงาน ซึ่งมีทั้งการที่จะทำให้เกิดประโยชน์จากการบังคับให้นำมาใช้และการปรับปรุงให้ดีขึ้น

การปรับปรุง

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะต้อง เปรียบเทียบ ในสิ่งที่ดำเนินกรรมวิธีทางด้านความต้องการทางด้านปฏิบัติการทางเทคนิค และแหล่งผลิตเพื่อกำหนดในเรื่องระดับของความเร่งด่วน ฝ่ายพนักงานจะต้องทบทวนแผนงานและตกลงกับฝ่ายการจัดการ ในเมื่อ เป็นความต้องการในทางปฏิบัติ แต่ไม่สามารถแหล่งผลิตได้ ก็จะต้องส่งเรื่องขึ้นไปยัง ผู้จัดการระดับสูง เน้น ไปยังการปรับปรุงแผนการทำงานในระยะยาวมากกว่า การกระทำแบบรวดเร็ว ในส่วนของวงจร ของการปรับปรุงแบบต่อเนื่อง ต้องทำให้ การกระทำ สอดคล้อง กับเป้าหมายที่เป็นกรรมวิธี และแน่นอนว่า แผนการปรับปรุงแต่ละแผน จะต้องได้รับการทบทวนตามระยะเวลา และทำให้ทันสมัยเสมอ

เป้าหมายต้องถูกกำหนด และทำให้เกิดประโยชน์ในอันที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติการทางเรือสามารถบรรลุผล ในการได้รับผลประโยชน์และการปรับปรุงอย่างดียิ่ง

เมื่อมีการ ยอมรับ แนวปฏิบัติของ TMSA จะ กลายเป็น กรอบ อยู่ ภายในระบบการบริหาร จัดการ ของผู้ปฏิบัติการทางเรือ ฝ่ายนั้นก็จะใช้มาตรวัดที่มีอยู่ แล้วการป้อนกลับข้อมูลของผลที่กระทำไป, ทำการปรับปรุงแก้ไขแบบต่อเนื่อง ในกรรมวิธีที่ใช้กฎเกณฑ์ในการจัดการ, จนนำไปสู่ความปลอดภัยและการพิทักษ์สิ่งแวดล้อมในระยะยาว

คำแนะนำของ OCIMF สำหรับมาตรวัดสภาพของระบบการจัดการบริษัทของท่าน

มาตรวัดผู้ปฏิบัติการทางเรือ

ผู้ปฏิบัติการทางเรืออาจจะ มี ระบบมาตรการวัดรวมอยู่ในระบบการจัดการอยู่แล้ว และอาจจะพบว่า พวกเขาได้ใช้ KPIs ที่มีอยู่ในส่วนประกอบนั้นแล้ว ในเมื่อ ยังไม่เคยซึบกับ สิ่งที่เป็นตัวบ่งชี้ ก็อาจจะสร้างกรรมวิธีสำหรับการเฝ้าดู ไว้ในระบบของการจัดการ ต่อไปนี้ คือ แนวปฏิบัติตามระบบที่ใช้เป็นกรรมวิธีของมาตรวัด

ลำดับขั้นที่เป็นตัวถูกัญแจสำคัญในกรรมวิธีของมาตรวัด

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะต้องใช้เวลาในการอ่าน ถึงเรื่องการทำงานและเรื่องที่เกี่ยวข้อง KPI ที่เป็น คำสั้นๆ (มีอยู่ใน ภาคที่ สี่ ของเอกสารนี้) ซึ่งรวม ถึงการให้ความชัดเจน ของ คำจำกัดความของอุตสาหกรรม ความหมายของ คำ และ กลุ่มคำ สำคัญ ที่นำมาใช้

KPIs ที่ใช้อยู่ ภายในของส่วนประกอบ ที่รองลงไป จะช่วยให้ ผู้ปฏิบัติการทางเรือ ประเมินระดับที่บริษัทตน ดำรงอยู่ การปฏิบัติภายในส่วนประกอบแต่ละส่วนจัดแบ่งออกเป็น สี่ กลุ่ม การทำงานผ่าน ไปยังแต่ละขั้นตอนจะจัดให้มีการประเมินสภาพ ของระบบการจัดการที่ใช้อยู่ และมีตัวบ่งชี้ใด หากมี ก็ให้กระทำการเสียก่อนที่จะผ่านไปยังขั้นต่อไป ความรับผิดชอบของพนักงานในเมื่อมีการบังคับใช้แนวปฏิบัติของ TMSA จะต้องมีการตั้งกลุ่มหรือแผนก ไว้ในบริษัทเหล่านั้น เพื่อรับผิดชอบ ในการกระทำการปฏิบัติการใดแต่ละครั้ง และ หรือ ไม่ก็มีการกำหนดกรรมวิธีหรือวิธีปฏิบัติในที่นั้น ด้วยการทำงานกับ บุคคลซึ่งรับผิดชอบต่อการปฏิบัติงานแต่ละครั้ง ก็จะต้องมีการทบทวนถึงการปฏิบัติการที่อาจจะกระทำข้ามกองเรือ การดูแลพิเศษในเมื่อมีการบังคับใช้ที่มีอยู่ และแน่ใจว่าพวกเขามีความเข้าใจอย่างชัดเจนและถูกต้อง ในสภาพปัจจุบัน เมื่องานทุกขั้นตอนสำเร็จลง จะต้องจัดทำเป็นเอกสาร เพื่อเสนอไปยัง ฝ่ายจัดการในระดับที่สูงกว่า เพื่อยืนยันว่ากรรมวิธีและวิธีการได้มีอยู่ในระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยแล้ว ส่วนในระดับของการประชุมเพื่อให้บรรลุผล KPIs จะต้องมีความถูกต้องและมีข้อมูลเพียงพอ ให้มากที่สุดที่จะทำได้ การกล่าวถึงสภาพของระบบการจัดการบริษัทให้มากเกินไปเกินความจริง อาจจะมีผลในการทำให้มีการผิดพลาด หรือเป็นเรื่องไร้สาระที่จะนำไปกล่าวในการปรับปรุงให้

เกิดประโยชน์ได้ผู้ปฏิบัติการทางเรือสามารถที่จะรวมผล จาก กรรมวิธีของมาตรวัด ตามแผนภาพ(ข้างล่าง) เพื่อนำไป เป็น

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบ ที่ 1 การจัดการ การเป็นผู้นำ และ ความตระหนักต่อความรับผิดชอบ

วัตถุประสงค์หลัก

จัดหา แนวทาง และ กำหนดการรับผิดชอบ และคำอธิบายให้ชัดเจนในทุกระดับภายในองค์กร ระบบการจัดการ ที่มีคุณภาพ ต้องการคำสัญญาในระดับสูงสุดขององค์กร และกำหนดหน้าที่ กับความรับผิดชอบที่โปร่งใส แก่ผู้ที่มีส่วนในการบริหารทุกคน ส่วนประกอบที่ 1 ได้ตั้งหลักการสำคัญเหล่านี้ ในระบบของการจัดการ

ความปลอดภัยและการรักษาภาวะสิ่งแวดล้อม

จะต้องจัดให้เกิดความเข้าใจ ในเรื่องของความนึกคิดถึงเรื่องความปลอดภัยและการรักษาภาวะสิ่งแวดล้อม ในทุกระดับ ภายในองค์กร และมีการปฏิบัติในการส่งเสริม ผ่านมาทาง หลักการเป็นผู้นำ และด้านระเบียบวินัย ในระบบการจัดการด้านเอกสารด้วย

ระบบการบริหารจัดการ ที่มีคุณภาพ

ผู้ปฏิบัติการทางเรือ จะต้องจัดตั้งและ บำรุงรักษา ระบบการบริหารจัดการที่มีคุณภาพทางด้านเอกสาร ซึ่งสามารถจัดการได้ตามนโยบายและจุดมุ่งหมายให้กับกองเรือ นอกจากนั้น บรรดาผู้จัดการทั้งหลาย ยังจะต้องมีความสามารถในการอธิบาย ในการที่จะกระทำให้บรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ที่ ตั้งขึ้นมาด้วยการปฏิบัติการ ด้านการจัดการ ต้องการ การออกคำสั่ง และวิธีปฏิบัติที่เป็นระบบตามแบบฉบับ ในเมื่อมีการต้องการให้มีการออกคำสั่ง หรือ วิธีปฏิบัติ การกระทำในสิ่งเหล่านี้ จะต้องทำให้ตรงเหมาะสมกับจุดประสงค์ ทำให้เข้าใจ และนำไปปฏิบัติ ได้โดย ง่าย และเพื่อให้เป็นการเหมาะสม คำสั่งนั้นๆ ควรที่จะได้รับการปรึกษา กับฝ่ายที่จะต้องมีการกระทบกระเทือนจากผลของการสั่งการนั้น หรือผู้ที่จะต้องนำไปใช้ ระบบการจัดการ จะต้องส่งเสริมให้มีการป้อนข้อมูลกลับหลังการนำไปปฏิบัติแล้ว และมีการ ตอบรับกันในระหว่าง บริษัทผู้ปฏิบัติการทางเรือด้วยกัน จะต้องมีการจัดหาข่าวสารในเมื่อมีเหตุการณ์ , การตรวจสภาพของเรือ, ประสิทธิภาพของกองเรือ, เหตุการณ์ที่จวนเจียนที่จะเสียหาย และบทเรียนที่ได้รับ ข่าวสารทำนองนี้ จะต้องมีให้กับผู้ ที่มาเช่าเรือ

หน้าที่และความรับผิดชอบ

ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องแน่ใจว่า ได้ มีการวาง หน้าที่ในการจัดการ และการรับผิดชอบของแต่ละคน รวมถึงการ แต่งตั้งให้กระทำการใดๆ อย่างชัดเจน และมีความเข้าใจทางด้านเอกสารด้วย

การติดต่อสื่อสาร

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะต้องตั้งเครือข่ายและบำรุงรักษา การสื่อสาร ระหว่าง หน่วยการจัดการบนบก กับ กองเรือ และรวมด้วยการจัดการสื่อสารในระบบการจัดการที่มีคุณภาพ ให้ใช้ภายในบริษัทอย่างทั่วถึง

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA ส่วนประกอบที่ 2 การจัดหาบุคลากรและการจัดการ ของ พนักงานที่ทำงานบนบก

วัตถุประสงค์หลัก

ต้องเป็นที่แน่ใจว่า กองเรือ จะได้รับ การสนับสนุนจาก เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถจาก ที่ทำงานบนบก พนักงานที่ทำงานบนบกมีหน้าที่ที่เป็นกุญแจสำคัญ ในการทำให้เกิดการจัดการ กองเรือที่ได้ผล และสนับสนุน การปฏิบัติการที่ปลอดภัยในทะเล ส่วนประกอบที่ 2 นี้ ตั้งเพื่อความต้องการของพนักงานบนบก ในการที่จะทำการฝึกให้มีความชำนาญ เพื่อต้องการให้นำไปใช้ในการทำงานของตนได้เต็มที่

การจัดหาบุคลากรบนบก และการฝึกอบรม

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะต้องจัดตั้งและ วางแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน เพื่อการคัดเลือก , จัดหาบุคลากร และการฝึกอบรมให้แก่บุคลากรบนบก วิธีการปฏิบัติตามขั้นตอน

- ให้มีการเลื่อนตำแหน่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยมีการเน้นในเรื่องการให้ความรู้และพัฒนาบุคคลที่จะทำหน้าที่ ที่เป็นกุญแจสำคัญ (เช่นตำแหน่งผู้ควบคุมงาน [superintendent])
- แน่ใจว่า มีการจ้างงานไว้อย่างเพียงพอ เพื่อให้มีการควบคุมเรือทุกลำในกองเรือได้อย่างเต็มที่
- ตรวจสอบหาความเป็นจริงว่า บุคคลที่จ้างทำงานมีคุณสมบัติและความสามารถในการทำงานตามหน้าที่ที่มอบหมายได้หรือไม่
- ตรวจสอบความสามารถของพนักงาน ที่มีส่วนสัมพันธ์ในการฝึกอบรมทางเทคนิค, ด้านความชำนาญและประสบการณ์
- ตรวจสอบ ถึงความต้องการทางการแพทย์ ที่ตั้งขึ้นและใช้กับพนักงานเมื่อได้มีการรับตำแหน่ง
- มีการใช้ระบบการประเมินค่า ในการพิจารณา เลื่อนตำแหน่ง ที่ สำคัญ และเพื่อความสำเร็จตามแผน
- แน่ใจว่ามีการบันทึกด้านคุณสมบัติ, ความชำนาญ และการฝึกอบรม ของพนักงานไว้อย่างสมบูรณ์
- ให้มีการแสดงความต้องการ เพิ่มเติม การฝึกอบรม และมีการบันทึก รายชื่อของพนักงานที่เข้าทำการฝึกอบรม สัมมนา หรือ การประชุมทางวิชาการ

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 3 การจัดหาคุลากรและการจัดการ ของ พนักงานที่ทำงานในเรือ

วัตถุประสงค์หลัก

จุดมุ่งหมายหลัก: เพื่อให้เกิดความแน่ใจ ว่าเรือทุกลำในกองเรือมีคนประจำเรือที่มีความสามารถ มีความเข้าใจ ในหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างถ่องแท้ และมีขีดความสามารถในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ คนประจำ เรือเปรียบเสมือน หัวใจ ของการที่จะทำให้เกิดผลที่แท้จริง ในการปรับปรุงแก้ไขทางด้านความปลอดภัย และ การพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่สำคัญในการ ชักจูง, ฝึกอบรม สร้างคุณภาพและให้มีความสามารถ เพื่อให้ให้นำเอาไปทำงานตามหน้าที่ ในส่วนประกอบที่ 3 จะวัดผล ให้ความแน่ใจว่า คนประจำเรือจะต้องเป็นผู้ที่มีความชำนาญและได้รับการฝึกอบรมมาตามความต้องการ

การจัดหาคคนประจำเรือและการฝึกอบรม

ผู้ปฏิบัติการทางเรือ จัดตั้งและวางแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน ในการจัดหา และ บริหาร คนประจำเรือ

แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน ประกอบด้วย

- มีการตรวจสอบประกาศนียบัตรที่แสดงความสามารถ และวันหมดอายุ และตรวจดูการบันทึกก่อนที่เข้าทำงาน ว่าทันสมัย
- ประเมินคุณภาพของประกาศนียบัตรที่แสดงความสามารถ กับ มาตรฐานที่วางไว้ในบทบัญญัติ STCW และ เพื่อความเหมาะสม อาจจะเพิ่มขั้นตอน ในการตรวจสอบกับคนประจำเรือของบริษัท ที่อาจจะ บังเอิญ เคยอยู่ ร่วมกันมาก่อน และบันทึกไว้
- ตรวจสอบ ถึงความต้องการทางการแพทย์ ที่ตั้งขึ้นและใช้กับพนักงานเมื่อได้มีการรับตำแหน่ง หลังจากนั้น
- มีการใช้ระบบการประเมินค่า ในการพิจารณา เลื่อนตำแหน่ง ที่สำคัญ และเพื่อความสำเร็จตามแผน
- แน่ใจว่าจะต้องมีการให้การฝึกอบรมเพิ่มเติมและมีการบันทึกไว้เป็นหลักฐาน ในการจดบันทึกที่จะรวมถึงการ เข้าร่วมอบรม สัมมนา และการเข้าร่วมประชุมทางวิชาการ
- จะต้องมีที่ยืนยัน ในชั่วโมงการทำงานของบุคลากรที่สำคัญด้วยการบันทึกอย่างละเอียดเพื่อที่ทางฝ่ายจัดการ จะได้ทราบจากการเฝ้าดู การบันทึก เพื่อทราบอย่างแน่ชัดถึงเวลาพักผ่อนที่เพียงพอหรือไม่
- มีการเลื่อนขึ้นตำแหน่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยการเน้นให้นายประจำเรืออาวุโสยังได้คงอยู่ในตำแหน่งที่สำคัญ
- จัดหาแหล่ง ที่เหมาะสม ในการจัดหาเงื่อนไขการจ้าง รวมไปถึงความต้องการต่างๆ

- พิจารณาและให้ความชัดเจนในการใช้ภาษาพูดบนเรือ เพื่อที่จะทำให้คนประจำเรือพูดติดต่อกัน และมีความสำคัญเมื่อตกอยู่ใน เหตุการณ์ฉุกเฉิน

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 4 ความเชื่อมั่น และมาตรฐานในการซ่อมบำรุง

วัตถุประสงค์หลัก

จัดตั้งวิธีการซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้เรือทุกลำในกองเรือมีขีดความสามารถในการปฏิบัติได้ด้วยความปลอดภัย ไม่มีความเสี่ยง ที่จะทำให้เกิดเหตุการณ์ หรือถูกกักเรือ การให้ความเชื่อมั่นแก่เครื่องมือเครื่องใช้ ขึ้นอยู่กับตัวประกอบ หลายตัว เช่น การออกแบบ, การต่อเรือ การเริ่มทำงานครั้งแรก การปฏิบัติการในการใช้ เครื่อง และการบำรุงรักษา เฉพาะในเรื่องการติดตั้งเครื่องมือ จะต้องมีความเหมาะสมในการบำรุงรักษาตาม ขั้นตอน ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีความสำคัญมาก และถ้าเรือทำงานได้อย่างเชื่อมั่น ก็สามารถที่จะหลีกเลี่ยง การที่เรือ จะต้องเสียเวลาโดยไม่จำเป็น หรือเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความสูญเสียได้ ส่วนประกอบข้อ 4 ได้วางแนวทาง ให้เกิดความต้องการที่จะให้มีการปฏิบัติในด้านการบำรุงรักษาที่มีความสมบูรณ์ สนับสนุนให้ผู้ปฏิบัติการเรือ จัดตั้งระบบในการบำรุงรักษา ที่ให้ความแน่ใจ และเชื่อมั่นในการปฏิบัติการ ของเรือ และกองเรือ

เครื่องมือที่อยู่ในส่วนที่ทำให้เกิดเหตุการณ์วิกฤติ (เครื่องมืออันตราย)

ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องจัดตั้งและมีแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนในการบำรุงรักษา ทั้งในด้าน เครื่องกล ฌ เครื่อง ไฟฟ้า , และเครื่องมืออื่นที่เกี่ยวข้อง ไปถึง ในเมื่อ เกิด ความเสียหาย หรือ ไม่ทำงาน จะมีผลทำให้เกิด เหตุการณ์ที่เป็นอันตราย ซึ่งเครื่องเหล่านั้นได้แก่ เครื่องจักรใหญ่, เครื่องหางเสือ, และเครื่องมือในการทำงาน สิ้นค้าเป็นต้น

การบำรุงรักษาตามขั้นตอน

ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องจัดการวิธีปฏิบัติตามขั้นตอน และระบบเพื่อการควบคุมการบำรุงรักษา วิธีการปฏิบัติตาม ขั้นตอนนี้ มี จุดประสงค์เพื่อ :

- ให้แน่ใจว่า เรือทุกลำในกองเรือจะต้องอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ และได้รับการบำรุงรักษา ด้วยระบบโปรแกรม ที่ มีการเฝ้าดูตลอดเวลา
- แน่ใจว่าเรือทุกลำจะต้องมี ใบรับรองประกาศนียบัตร และ ไม่หมดอายุ และอาจจะมีขั้นตอนตามที่ต้องการให้ มีเครื่องมือครบเพื่อให้ปฏิบัติได้โดยปลอดภัย

- จัดหา และแน่ใจว่า สามารถ จัดส่ง เครื่องอาไหล่ ให้ทันเวลาเพื่อใช้สับเปลี่ยน, หรือ การจัดหาวัสดุอื่นที่จะต้อง ใช้เพื่อการบำรุงรักษาตามขั้นตอน รวมถึงขั้นตอนในการทำให้ผอนหนักเป็นเบาตามขั้นตอน
- แน่ใจว่า มีการบันทึก และรายงาน ในด้านการซ่อมบำรุง และมีปรากฏทั้งที่บนเรือ และบนบก
- จัดตั้งวิธีการปฏิบัติเพื่อเฝ้าดู รายงานที่เกี่ยวกับสถาบันชั้นเรือ ซึ่งอาจจัดหามาติดตั้งให้กับเครื่องมือในเรือได้
- จัดให้ตามความต้องการของหัวหน้าฝ่ายช่างกล ที่ทำการตรวจเรือเป็นประจำ และยืนยันว่าได้มีการปฏิบัติตาม แผนการซ่อมบำรุง ตามที่เกิดขึ้นจริง
- จัดหาเครื่องมือที่ใช้รายงานเมื่อเครื่องเสีย และระบบ ปิด-ออก ซึ่งสามารถเฝ้าดูได้จากบนบกและในเรือ ระบบ จะทำให้เห็นถึงกรรมวิธี ที่จะรายงานมายังฝ่ายจัดการบนบกเมื่อมีการเสียหายขั้นวิกฤตต่อเครื่องมือที่ใช้งาน ไม่ได้ และอาจจะรวมถึงวิธีการเพื่อบันทึกการได้รับอนุญาตจากฝ่ายจัดการในการกระทำการใดเพื่อหลีกเลี่ยงการ เสียหาย และคำแนะนำในเมื่อ เครื่องมือไม่ทำงานตามปกติ

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 5 ความปลอดภัยในการเดินเรือ

วัตถุประสงค์หลัก

จัดตั้งและยึดถือเป็นแนวปฏิบัติในการปฏิบัติการเดินทางเรือ และ การทำงานแบบเป็นขั้นตอนบนสะพานเดินเรือ ตาม กฎข้อบังคับและนโยบายของบริษัท การเดินเรือด้วยมาตรฐานระดับสูงเป็นมูลฐานสำคัญสำหรับความปลอดภัยของเรือ คนประจำเรือ และสินค้า และพิทักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย ในเมื่อนายเรือเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุด สำหรับความปลอดภัยในการเดินเรือ ฝ่ายการจัดการที่อยู่บนบกจะต้องวาง มาตรฐานของบริษัท และแน่ใจว่า มี การกระทำตามนั้น ส่วนประกอบที่ 5 จะวางหลักในการจัดการเพื่อให้บรรลุถึงจุดประสงค์นี้

การเดินทางเรือให้ปลอดภัย

ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องจัดวาง และรักษาการทำงานด้านการเดินเรือ และเรือจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอน ที่ทำให้เกิดความปลอดภัยแก่ เรือ สิ่งแวดล้อม และสินค้า

ระบบและวิธีการปฏิบัติตามขั้นตอน

ฝ่ายการจัดการบนบก จะต้องจัดวางวิธีการ ตามขั้นตอนเพื่อให้แน่ใจได้ว่า

- มีแผนงานในการ ติดจ่อ ระหว่างสะพานเดินเรือ กับ ห้องเครื่อง เมื่อเรือ อยู่ใน ระยะเวลา ของการ เตรียมพร้อมเพื่อทำงาน

- จะต้องมีการใช้ เทคนิคในการเดินเรือสมัยใหม่, เช่น เครื่องมือชี้แบบขนาน , เรดาร์ ที่ใช้แผนที่ อิเล็กทรอนิกส์
- ต้องมีการวางมาตรฐานในด้านการแลกเปลี่ยนข่าวสาร และการติดต่อ กับ เจ้าหน้าที่นำร่อง รวมถึงการ ทบทวน ในกรณีที่จะทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ
- มีการให้ ความต้องการ ในการใช้ สมอ เรืออย่างชัดเจน (ขึ้นกับคำแนะนำ จาก ท่าเรือแต่ละแห่ง) และมีการ จัดยารักษาการณ์ เผื่อ ฉุกเฉินเรือทิ้งสมอ
- จะต้องมีบรรณสารการเดินเรือที่ทันสมัย, รวมถึง มีการ แก้ไข, หรือการแก้ไขลงในแผนที่เดินเรือ
- จะต้องมีการตรวจดูประสิทธิภาพของเครื่องมือบนสะพานเดินเรือ และมีการบันทึกเมื่อเครื่อง เสีย และการ ทำงานของเครื่องที่ทำให้เชื่อใจได้หรือไม่ ไว้ และอยู่ ณ ที่แห่งนั้น
- จะต้องมีการดูแล ในด้านประสิทธิภาพและการทำงานที่ได้ผลของทีมงานบนสะพานเดินเรือ เพื่อที่ว่า อาจจะมี ความต้องการในการฝึกอบรมเพิ่มเติมประการใด (โดยเฉพาะสำหรับนายประจำเรือผู้น้อย) ควรบ่งว่าเป็นเรื่อง อะไร ซึ่งจะมีการจัดดำเนินงานให้มีการฝึกในเรื่องนั้นตามต้องการ
- นายเรือต้องเป็นผู้ที่ ให้มีการทบทวน เป็นประจำบนเรือ ในเรื่องการวางแผนในการเดินเรือ และลำดับ ขั้นตอนในการปฏิบัติการ
- พนักงานบนบกจะเผื่อดูตรวจ การทบทวนของนายเรือ ในการนำเรือจอดตามที่จอดเรือต่างๆ ตามแผนที่วางไว้

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 6 การปฏิบัติการเกี่ยวกับ สินค้า, การถ่วงเรือ และการจอดเรือ

วัตถุประสงค์หลัก

จัดตั้งและยึดหลัก ในการวางแผนและการปฏิบัติการ และ แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน และการสนับสนุน กฎ ข้อบังคับ และ นโยบายของบริษัท การวางแผนให้มีมาตรฐานสูงสุดในด้านการปฏิบัติการ ด้าน สินค้า, การเผ่า ดูแล และการสั่งการ เป็นมูลฐาน ที่ทำให้เรือและคนประจำเรือได้รับความปลอดภัย, และพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ใน เมื่อนายเรือเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในการปฏิบัติการ ด้านสินค้า, ฝ่ายจัดการที่อยู่บนบก จะรับผิดชอบในการวาง เกณฑ์มาตรฐาน และแน่ใจว่า มีการปฏิบัติตาม ส่วนประกอบที่ 6 จะอธิบายให้ ทราบว่า ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะ ปฏิบัติอย่างไร จึงจะบรรลุตามวัตถุประสงค์

สินค้า , น้ำถ่วงเรือ และการจอดเรือ

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะจัดวางแผน . เผ่าดู และ คงปฏิบัติตามที่วางแผน ด้วยการปฏิบัติตามขั้นตอน เพื่อให้แน่ใจว่า จะให้ความปลอดภัย แก่เรือ ลูกเรือ และ สิ่งแวดล้อม

ระบบและ แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน

ผู้จัดการที่อยู่ บนบก จะต้องจัดให้มีแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน เพื่อให้แน่ใจว่า

- การปฏิบัติการต่อ สินค้า และน้ำถ่วงเรือทั้งหมด, รวมถึงความแน่นอนของเครื่องวัด, ได้มีการตรวจทั่วถึงและวางแผนในการทำงานตามลำดับ เพื่อทำรายละเอียด ของแผนการบรรทุกสินค้า เพื่อใช้สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไป ตามคำแนะนำใน ISGOTF

- หากมีการติดตั้งเครื่องคอมพิวเตอร์ในการบรรทุกสินค้า, ต้องมีการอนุมัติ และต้องทำการเดินเครื่องเพื่อทดลองสภาพเมื่อต้องการ, และหากมีการเสียหายต้องมีการลงบันทึก และรายงานไปยังฝ่ายจัดการบนบก

- สภาพ และประสิทธิภาพของเครื่อง มือ ที่เกี่ยวกับการ ปฏิบัติสินค้าแล้วทำให้มีอันตราย, ที่อยู่ของเครื่องจักร และเครื่องมือหนักที่ใช้ ทำงานจะต้องได้รับการเผ่าดูแล และหากมีการเสียหายต้องมีการลงบันทึก และรายงานไปยังฝ่ายจัดการบนบก

- นายเรือจะต้อง เผ่าดูแผนการปฏิบัติการสินค้า และเป็นผู้สั่งการ บอกให้ทราบในส่วนที่มีการแก้ไข หรือ จะกระทำการใด ตามความต้องการ

- ก่อน, ในระหว่าง การปฏิบัติการ และ หลังจากเสร็จสิ้นการ ปฏิบัติการ กับสินค้าแล้ว, จะต้องมีการกำหนดความต้องการในการ ตั้งลิ้น ตรวจ ท่อ ทางที่ส่งสินค้าด้วยลูกเรืออย่างน้อย สองนาย การตรวจนี้ จะเป็นการตรวจดู ลิ้นท่อทาง ทั้งหมด, ท่อระบายอากาศ , และทางที่น้ำไหลจากคาดฟ้าลงสู่ข้างเรือ, ดูว่ามีการใช้ ที่ปิดหรือไม่ ,ตรวจดูว่าอยู่ในที่ ที่ถูกต้อง

- ความต้องการขั้นต่ำสุดที่ต้องการสำหรับการเผ่าดูและการบันทึกในการปฏิบัติการ กับสินค้า, รวมถึงการวัดระดับน้ำมันในถังแบบ ullage และอัตราการสูบถ่าย, ว่าถูกต้อง และการบันทึกเหล่านี้ จะถูกต้องและยึดถือได้เป็นหลักฐาน

- การจัดการในการจอดเรือ เป็น งานที่ มีหลักสำคัญในทางอุตสาหกรรม และปรากฏในหนังสือ ที่จัดพิมพ์โดย OCIMF ใน การแนะนำ เรื่องการจอดเรือ และเครื่องมือในการจอดเรือ ในเรื่องอาจจะรวมถึงข่าวสารที่แสดงให้ทราบถึงเครื่องมือในการจอดเรือที่ติดตั้งบนเรือ, มีการบำรุงรักษาเครื่องเหล่านี้อย่างถูกต้อง, และ จัดหามาจากแหล่งที่เชื่อถือ ถือในเรื่อง สมรรถนะได้

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 7 การจัดการเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง

วัตถุประสงค์หลัก

จัดตั้งแนวทางปฏิบัติ เพื่อประเมินค่า และจัดการในเมื่อมีการเปลี่ยนการปฏิบัติการ , แนวการปฏิบัติตามขั้นตอน, เครื่องมือ บนเรือ หรือ บุคลากร เพื่อให้แน่ใจว่า มีความปลอดภัย และไม่ทำให้สิ่งแวดล้อมเปลี่ยนไป, เมื่อมีการเปลี่ยนเครื่องมือ, บุคลากร, สภาพการทำงาน หรือ แนวการปฏิบัติตามขั้นตอน, หรือการแนะนำผู้รับเหมาที่เป็นบุคคลที่สาม, หรือ การทำงานบนเรือลำใหม่ เหล่านี้ สามารถทำให้ ความเสี่ยงต่ออันตรายเพิ่มมากขึ้น ส่วนประกอบที่ 7 จะกำหนด พื้นฐานในการ ใช้ระบบงานที่-ติดประกบ กัน เพื่อการจัดการทั้งสองอย่างคือ แบบชั่วคราวและเป็นการถาวร

การเปลี่ยนแปลงการจัดการ

การเปลี่ยนระบบการจัดการ ที่จะใช้ กับ ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้อง

- แนใจว่ามีเอกสารที่แสดงให้เห็นการสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลง รวมถึงเหตุผลของการเปลี่ยนแปลง
- กำหนดระดับของผู้มีอำนาจ (ความสามารถต่ำสุด)ที่ต้องการ เพื่ออนุมัติ ในเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง
- จัดให้มีการสร้างความเข้าใจที่ชัดเจน ในด้านความปลอดภัยและการเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เมื่อมีการเปลี่ยนแปลง
- ต้องแน่ใจว่า การเปลี่ยนแปลงทั้งหมดต้องเป็นไปตามระเบียบ, มาตรฐานทางด้านอุตสาหกรรม และการออกแบบเริ่มแรกของคุณลักษณะพิเศษ
- ต้องแน่ใจว่าจะต้องมีแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนที่ถูกต้องติดอยู่กับที่ สำหรับพนักงานที่มีการส่งมอบหน้าที่ และเพื่อทำให้เกิดความเคยชิน, ทั้งบนเรือและบนบก
- รวมถึง การเตรียมการจัดหาในการออกใบอนุญาตในการทำงาน ก่อนหน้าที่จะมีการทำงาน, หรือมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับเครื่องมือ
- ต้องแน่ใจว่า มีการแจ้งให้ทราบความเป็นไปได้ในการจัดลำดับของการเปลี่ยนแปลง, ไปพร้อมกับ มาตรการที่จำเป็น ในการทำให้ความรู้สึกเบาบางลง, ซึ่งทำให้ ผลที่ออกมากระจายออกไปและกระทบกระเทือนต่อการเปลี่ยนแปลง
- แนใจว่าการเปลี่ยนแปลงจะไม่ทำภายในตารางเวลาที่กำหนดให้มีการทบทวน และการกำหนดเวลาเกณฑ์สุดท้ายใหม่ ก่อนที่ จะ เกิดความรู้สึกเย็นชาเสียก่อน

- แจ้งให้ทราบถึงความต้องการฝึกอบรม ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ต่อเครื่องมือ หรือ แนวทางปฏิบัติ
- แนใจว่า บรรดา แบบแปลนเรือที่ถูกต้อง, แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน และเอกสารด้านเทคนิค จะต้องทันสมัย และทราบถึง การเปลี่ยนแปลง หรือ การแก้ไขให้ดีขึ้น

การบริการของบุคคลที่สาม

ผู้ปฏิบัติการทางเรือ จะต้องแนใจว่า บุคคลที่สามที่ทำงานให้ ในนาม ของ ผู้อื่น ต้องกระทำตามที่ได้กระทำมา เหมือนเดิม ด้วยนโยบายและแนวการปฏิบัติตามขั้นตอนของตนเอง และเป็นตามคำแนะนำของ TMSA. ความต้องการนี้ จะครอบคลุมไปถึง ทั้งเรือที่ทำงานภายใต้สัญญา และบุคคลที่เข้ามาทำงานตามสัญญาในด้านการบำรุงรักษา , การตรวจตรา หรือการซ่อมทำ

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 8 การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ และการวิเคราะห์

วัตถุประสงค์หลัก

ใช้ประโยชน์จากการตรวจสอบเหตุการณ์ , การรายงาน, และวิธีการติดตามผล จาก เหตุการณ์ที่จวนเจียน อันตรายที่สำคัญ และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำรอย หลักการที่เป็นมูลฐาน สำคัญประการหนึ่ง ของการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย คือ การเกิดเหตุการณ์ หรือ อุบัติเหตุทั้งหมด ที่เกิดขึ้น เป็นเรื่องที่มีการป้องกันได้ ดังนั้นจึงเป็นความสำคัญ ที่ต้องทำให้แนใจว่า ในเมื่อเกิดเหตุการณ์หรือ อุบัติเหตุ ขึ้น จะต้องมีการตรวจหาสาเหตุ และหามาตรการในการ ที่จะทำให้ไม่มีการเกิด ซ้ำรอยขึ้นมาอีก ส่วนประกอบที่ 8 จะ ตั้งระบบ และแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน ขึ้นมาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์นี้

เหตุการณ์และการวิเคราะห์

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะต้องตั้งแล้ยึดมั่นในแนวทางการปฏิบัติแบบเป็นขั้นตอน ในการทำรายงาน , การตรวจสอบ , วิเคราะห์ และ ทำเอกสารตามเหตุการณ์ที่เกิดด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และการละเมิดระเบียบข้อบังคับต่างๆ แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนนี้จะรวมถึง การกำหนด ให้มีการรายงานในกรณีที่มี เหตุการณ์ที่จวนเจียนให้เกิดอันตรายด้วย

การวางแนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน

แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน จะต้อง

- จัดให้ ทันที เวลา การตรวจสอบเหตุการณ์ และอุบัติเหตุ

- บอกลให้ทราบว่าคุณคลาดเป็นผู้รับผิดชอบในการรายงาน, ให้อำนาจ และทำการตรวจสอบในเหตุการณ์ และเริ่มให้มีการกระทำการแก้ไขตามขั้นตอน
- รวมไปถึงการแนะนำ ในการจัดชั้น ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งหมด ตามแนวทางที่มีอยู่ใน คำแนะนำของ OCIMF ที่เกี่ยวกับการบาดเจ็บเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรือ
- จัดให้มีการฝึกอบรมแก่พนักงานในเรื่องความรับผิดชอบ ในการตรวจสอบเหตุการณ์
- ให้เกิดความแน่ใจว่า สาเหตุที่เป็นรากเงาแท้จริง และ ตัวประกอบอื่นที่มาจากเกี่ยวข้องในการทำให้เกิดเหตุการณ์ หรือ อุบัติเหตุ ได้ถูกนำมาแจ้งให้ทราบ และมีการวางขั้นตอนเพื่อลดความเสี่ยงต่อการที่จะไม่ให้เกิดการเกิด เหตุซ้ำรอยอีก
- จะต้องรวมถึงการจัดให้มีการพิจารณา ในการให้มีการกระทำที่ต้องการลดความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจจะเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย
- แน่ใจว่าผลการตรวจสอบในเหตุการณ์และอุบัติเหตุจะคงอยู่และได้รับการวิเคราะห์ตามระยะเวลาเพื่อพิจารณาในการปรับปรุงระบบการบริหารจัดการ, มาตรฐาน , แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน หรือการปฏิบัติอื่นใดตามต้องการ
- วิธีการพิเศษอื่นๆ เพื่อพิจารณา หรืออาจจะต้องการในการปรึกษาหารือกับกลุ่มอุตสาหกรรมของตน (เช่น กับ สถาบันชั้นเรือ , หรือกับโรงงานที่ผลิตเครื่องมือ) เพื่อที่จะป้องกันมิให้เรื่องที่เกิดขึ้นทำนองเดียวกัน ไปเกิดขึ้นที่เรืออื่น
- แน่ใจว่าบทเรียนที่ได้รับมาจาก ผลการตรวจสอบ เหตุการณ์หรือในเหตุการณ์ที่จวนเจียนเกิดอุบัติภัย ได้เผยแพร่ไปในกองเรือ และใช้ในการปรับปรุง ทางด้านประสิทธิภาพของความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 9 การจัดการด้านการปลอดภัย

วัตถุประสงค์หลัก

พัฒนาและริเริ่มให้เข้าถึง การจัดการ เพื่อความปลอดภัย ทั้งในเรือและบนบก รวมถึงการบอกลให้ทราบถึงอันตราย (รวมถึงการให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ต่างๆที่อันตรายต่อสุขภาพ) และระเบียบข้อบังคับในการป้องกัน และ มาตรการ ลดอันตรายต่อสิ่งนั้น การบริหารจัดการด้าน ความปลอดภัยที่บังเกิดผล ต้องการ การบอกลให้ทราบในอันตรายเหล่านั้นอย่างมีระบบ และมาตรการที่ทำให้ อันตราย ลดน้อยลง และการทำให้ความเสี่ยงในการเกิดอันตราย ลดต่ำลงในเกณฑ์ในทางปฏิบัติที่ต่ำที่สุด ส่วนประกอบที่ 9 จะวางแนวทางในความ

ต้องการ ของการบริหารจัดการในการประเมินความเสี่ยง ในการ เปิดเผยอันตราย แก่บุคลากรทั้งในเรือและบนบก นอกจากนั้นยังอธิบายถึงมาตรการที่ ต้องเพิ่มขึ้น ในการส่งเสริม ในประเพณีของการที่ไม่กล่าวโทษกัน และเกลี้ยกล่อมให้พนักงาน แน่ใจว่า พวกเขาเข้าใจและ ยอมรับความต้องการตามระบบการบริหารจัดการทางด้านความปลอดภัย

การเฝ้าติดตามดูแล ของฝ่ายจัดการบนบก

ผู้ปฏิบัติการทางเรือต้องวางแนวทางและกระทำตาม ขั้นตอนของการปฏิบัติงาน ของการบริหารจัดการฐานปฏิบัติการบนบก ดังนี้ :-

- จัดสร้างโครงการเพื่อการประเมินค่า ความเสี่ยงอย่างมีแบบแผน และออกแบบให้มีการชี้ให้เห็นหนทางที่จะเกิดอันตราย และเปิดเผยว่าเป็นอันตรายอย่างไร และการจัดการ ในการปฏิบัติการด้านความเสี่ยง รวมถึงใน ส่วนที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับสุขภาพและอนามัย
- มีการทบทวนตามระยะเวลาและทำให้ทันสมัยภายในกำหนดเวลาที่ให้ ในการประเมินค่าความเสี่ยง และการใช้ประโยชน์ไปให้กองเรืออย่างทั่วถึง
- มีการตรวจบนเรือเป็นการประจำ เพื่อเฝ้าดูมาตรฐานด้านความปลอดภัย ที่ต้องยึดถือปฏิบัติ ภายในกองเรือ และทำคำแนะนำ และสิ่งที่พบเห็นไปยังฝ่ายบริหารจัดการในระดับสูง
- จัดตั้งและมีการดำริในการโฆษณาให้ทราบในด้านความปลอดภัย (ตัวอย่างเช่น การพยายามให้มีการรายงาน ในเรื่องที่ จวนเจียนจะเกิดเหตุ)

การเฝ้าติดตามดูแล ของฝ่ายที่ทำงานบนเรือ

ผู้ปฏิบัติการทางเรือต้องวางแนวทางและกระทำตาม ขั้นตอนของการปฏิบัติงาน และออกระเบียบปฏิบัติบนเรือ

- อันตรายและการเปิดเผยให้เห็น ถึงสิ่งที่เป็นอันตรายต่างๆ และการประเมินความเสี่ยง
- มีการฝึกอบรมที่เหมาะสม ในการให้ทราบถึงอันตรายและ เทคนิค ในการเปิดเผยให้ทราบถึง ในสิ่งที่เป็นอันตราย และ เครื่องมือที่ใช้ในการประเมินค่าความเสี่ยง
- มีการตรวจเรือในด้านความปลอดภัย ตามระยะ ช่วงเวลาที่ได้กำหนด และมีการบันทึกผล ของการตรวจเรือ
- การรายงานทันทีไปยัง ฐานปฏิบัติการของฝ่ายบริหารจัดการบนบก ในเรื่องความบกพร่องและเสียหายด้านความปลอดภัยที่สำคัญ ในเรื่องที่ไม่สามารถ แก้ไขได้จาก พนักงานในเรือ
- มีการตรวจสอบหาความจริงในสิ่งที่ทำให้เกิดผิดพลาด ด้วยวิธีการปฏิบัติตามขั้นตอน ทางด้านความปลอดภัย

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 10 การบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

วัตถุประสงค์หลัก

พัฒนาและริเริ่มในการ ให้ทราบถึงการบริหารจัดการในเรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมถึงการแสดงให้เห็นถึงแหล่งกำเนิด ของมลภาวะทางเรือ และในบรรยากาศ และมาตรการของการลดมลภาวะที่อยู่ในสภาพซ่อนเร้น ทั้งที่อยู่บนเรือ และ บนฝั่ง การพิทักษ์สิ่งแวดล้อมเป็นความต้องการมูลฐานของผู้ปฏิบัติการทางเรือ หรือการให้เรือเข้าแก่สมาชิกของ OCIMF หรือการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก ส่วนประกอบที่ 10 จะกล่าวถึงระบบและแนว การปฏิบัติตามขั้นตอน ที่จำเป็นสำหรับการให้โดยประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมมากที่สุด

การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้ปฏิบัติการทางเรือ ต้องวางแผนทางและปฏิบัติตาม แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน เพื่อจำกัดการ กระทบกระเทือนของการปฏิบัติการในเรื่องสิ่งแวดล้อม สิ่งเหล่านี้จะรวมถึงการออกระเบียบในเรื่องสำหรับ

- ระบบที่ทำให้เห็น และ ประเมินค่าในแหล่งที่ทำให้เกิดมลภาวะทางเรือ และ ทางบรรยากาศ
- ทำการใดๆเพื่อลดในด้านสิ่งแวดล้อม ที่กระทบกระเทือนจาก การปล่อยน้ำเสีย
- มีแผนที่คอยป้องกันในเรื่องที่เกิดขึ้นโดยบังเอิญ มลภาวะกำลังจะเกิดมาจากภาวะซ่อนเร้น
- การจัดให้มีการ รายงาน เมื่อเกิดเหตุมีมลภาวะ หรือการจวนเจียนที่จะเกิด ซึ่งมีผลทางด้านมลภาวะ
- การจัดตั้งเป้าหมาย ในการให้มีการลด การขับถ่ายสิ่งที่ทำให้สกปรก
- จัดตั้งความต้องการ การแลกเปลี่ยนในระหว่างน้ำถ่วงเรือ กับ น้ำจืด

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 11 การเตรียมการเพื่อผจญกับเหตุฉุกเฉิน และ การวางแผนในการป้องกัน

เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้โดยบังเอิญ

วัตถุประสงค์หลัก

จุดประสงค์หลัก : จัดตั้งระบบการเตรียมพร้อม เพื่อผจญกับเหตุฉุกเฉิน และมีการทดลองเป็นประจำ เพื่อให้แน่ใจว่าจะมีความสามารถในการ ต่อต้านกับภัยที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ ในเมื่อก็ได้มีการพยายาม อย่างดี ที่สุดทุกวิถีทางในการหลีกเลี่ยงมิให้เกิดเหตุการณ์ และอุบัติเหตุ แต่ก็เป็นความสำคัญที่จะต้องมีการอยู่ใน

ที่ทำการเพื่อใช้กับการที่อาจจะสิ่งที่เกิดตามมาในกรณีที่เป็นเหตุการณ์ไม่มีการวางแผนไว้ ส่วนประกอบที่ 11 จะอธิบายถึงข้อกำหนด ที่ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องกระทำ และแนบในว่า ระบบฝ่ายการบริหารจัดการ จะรวมเอาแผนในการป้องกันในเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้โดยบังเอิญ ไว้รับมือในเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือในกรณีฉุกเฉิน

แผนการป้องกันในเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้โดยบังเอิญ

ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องจัดทำแผนในการป้องกันในเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นได้โดยบังเอิญ ไว้ทั้งที่ ฐานปฏิบัติการบนบกและในเรือ โดยมีการซ้อมฝึกหัดกันเป็นประจำ เพื่อที่ องค์กร ของฐานปฏิบัติการบนบกและในเรือ สามารถทำการ ต่อต้านอย่างมีผลไม่ว่าในเวลาใดๆ กับอันตรายต่างๆ ฅ อุบัติเหตุ และเหตุฉุกเฉิน ที่อาจจะเกิดในเรือ แผนงานจะต้องบ่ง ในเรื่องเวลา ในการซ้อม และฝึกหัดศึกษา ในการปฏิบัติการต่อสู้กับเหตุฉุกเฉิน ความถี่ห่างในการซ้อม และฝึกหัดศึกษา ขึ้นกับขนาดของกองเรือ และความต้องการในการฝึกอบรม

การฝึกงานด้านสื่อ

ฝ่ายการบริหารจัดการ จะต้อง มีการจัดฝึกอบรมงานเกี่ยวกับการ ติดต่อกับสื่อ ภายหลัง การเกิดเหตุ หรือ อุบัติเหตุ ทางบริษัท ยังจะต้อง จัดทำคำแนะนำเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติแก่ นายเรือ ในการพูดจากับสื่อ ในเมื่อมีเหตุการณ์ หรือ อุบัติเหตุ

การบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัย

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจัดวางแนวทางในการปฏิบัติตามขั้นตอนและปฏิบัติตามนั้น เพื่อให้เป็นการลดเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นจากสาเหตุมาจากการรักษาความปลอดภัย แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนนั้นจะต้องรวมถึงการรักษาความปลอดภัยในท่าเรือ และในทะเล เหตุการณ์ต่างๆที่จะต้องคำนึงต้องรวมไปถึง ผู้ก่อการร้าย, โจรสลัด, โจรติดอาวุธ, กลุ่มพวกที่มีความคิดรุนแรง, นาน้ำที่อยู่ในการคุ้มครองของชาติ หรือฝ่ายตรงข้าม, ผู้ลี้ภัย, คนที่หนีมากับเรือ, การค้ายาเสพติด และการค้าของเถื่อน

ภาคที่ สอง : ส่วนประกอบ 12 ข้อ ใน แนวการปฏิบัติ TMSA

ส่วนประกอบที่ 12 มาตรการในการวัดผล การวิเคราะห์และปรับปรุง

วัตถุประสงค์หลัก

กรรมวิธีที่มีการจัดวางมาตรการที่เหมาะสมในการใช้บังคับ และการนำเอาสิ่งที่จะสะท้อนกับการกระทำนั้น มารวมกัน เพื่อ นำไปทำเป็น แนวการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นและกระทำไปแบบต่อเนื่อง เพื่อที่จะให้ได้รับผลอย่างเต็มที่ จะต้อง คงไว้ในด้วยระบบ คุณภาพ ซึ่งจะเป็น กรรมวิธี ที่เป็น จุดแกนของการดำเนินธุรกิจ ส่วนประกอบที่ 12 เป็นก้าวบันไดเพื่อบรรลุตามวัตถุประสงค์นี้

การตรวจเรือ

ผู้ปฏิบัติการทางเรือจะต้องให้ความแน่ใจว่า การปฏิบัติตามขั้นตอน อยู่ในที่ทำการ ซึ่ง ฝ่ายบริหารจัดการฐานปฏิบัติการบนบก สามารถทำการตรวจเรือได้ตามความถี่ ห่าง เพื่อเฝ้าดูแลสภาพของเรือ การตรวจเรือนั้นจะต้องกระทำไป เพื่อให้แน่ใจว่า มีการปฏิบัติตามไป ตาม กฎและข้อบังคับ ในระหว่างเรือเหล่านั้น ภายใต้การบริหารจัดการ กองเรือ แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอนในแผนจะมีการออกวิธีการจัดบันทึก ผลการตรวจทุกครั้ง และการปฏิบัติในการนั้น

การตรวจภายใน

ผู้ปฏิบัติการทางเรือ จะต้องจัดให้มีการตรวจภายใน เพื่อเป็น ตรวจสอบให้เห็นว่า พนักงานทั้งที่ ทำงานที่ ฐานปฏิบัติการบนบก และฐานปฏิบัติการทางเรือ มีความสอดคล้องกัน และเป็น ไปตามระบบบริหารการจัดการ การตรวจโดยผู้ตรวจสอบจะต้องกระทำต่อเรือทั้งหมด ภายใต้การบริหารจัดการกองเรือ และกับ หน่วยบกที่ทำหน้าที่ในการสนับสนุน ก้าวต่อไปจากการตรวจสอบภายใน ก็คือการตรวจเพื่อทราบความจริง และจัดบันทึกของสิ่งที่ได้ใช้บังคับไปและผลที่ได้รับ ของสิ่งที่ได้กระทำการแก้ไขไป และคำแนะนำต่างๆที่เป็นผลมาจากการตรวจภายใน

การทบทวนการบริหารจัดการ

การจัดการระดับสูงของ ผู้ปฏิบัติการเรือจะต้องทบทวนในระบบของการจัดการคุณภาพทุกปี เพื่อให้ทราบในข้อเท็จจริง ในความเหมาะสมของระบบ หรือ เพื่อ การปรับปรุงให้ได้ผลดีขึ้นอีก การทบทวนจะทำให้เกิดโอกาส และ ได้รับผล

- การป้อนข้อมูลกลับจากผลสะท้อนในการกระทำ จาก ลูกค้าต่างๆ
- การตรวจภายในองค์กรและการเฝ้าฟังที่มีทั้งทางบวกและทางลบ
- วิเคราะห์ผลจากการตรวจเรือ รวมถึง ที่ได้มาจากผู้เช่าเรือ
- ความสามารถของผู้ปฏิบัติการเรือ ในการจัดหาบริการที่เป็นที่ยอมรับของ บทบัญญัติ ISM
- สภาพของการ กระทำ เพื่อ แก้ไขให้ถูกต้อง และ ทางด้าน การ ป้องกัน
- ติดตามการ กระทำที่ ทำไปแล้ว และ คอยติดตามการทบทวนครวก่อนอย่างใกล้ชิด
- มีสิ่งใดที่เปลี่ยนแปลงไปแล้วทำให้กระทบกับระบบการบริหารจัดการ คุณภาพ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ

ระบบการทบทวน จะรวมถึงการออกวิธีการจัดบันทึกและนำเอาผลของการทบทวนการบริหารจัดการทุกครั้งไป

การปรับปรุงให้ดีขึ้น แบบต่อเนื่อง

ผู้ปฏิบัติการเรือ จะต้องตั้ง KPIs เพื่อเป็น มาตรฐาน วัด การของ ระบบการบริหารจัดการ คุณภาพที่ได้ผลตาม จุดประสงค์รวมขององค์กร และความรับผิดชอบทางด้านระเบียบข้อบังคับ อาจจะนำเอา KPIs ไปใช้ในการตั้ง จุดประสงค์รวมเพื่อการปรับปรุงแบบต่อเนื่อง ในด้านประสิทธิภาพแก่ระบบการบริหารจัดการ คุณภาพ แผนการต่างๆที่ใช้ในการติดตามทั้งหมด รวมถึงการหาความชัดเจนกับการแต่งตั้งของความรับผิดชอบสำหรับการแก้ไขปรับปรุงทั้งหมด

ภาคที่ สาม การนำเอาคำแนะนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์และ การบังคับใช้

แนวความคิดของ KPIs ที่เป็นรูปแบบในกรรมวิธีของมาตรฐาน

ตัวบ่งชี้ที่เป็นกุญแจในการทำให้เกิดประสิทธิภาพ (KPIs) เป็นตัวแยกการวัดผลในการติดตามให้เห็นจริง เห็นจัง เพื่อเข้าสู่ จุดที่หวังว่าจะเป็น กับ วัตถุประสงค์ สิ่งเหล่านี้ เป็นตัวบ่งชี้สัญญาณที่สำคัญ ถึงสภาพการ สั่นคลอนของบริษัท เมื่อนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งในระบบมาตรฐาน ก็จะนำไปพิจารณาในเรื่องของ คุณภาพของ กรรมวิธี และระดับของความก้าวหน้า ไปสู่จุดที่มุ่งหวัง และการบรรลุตามวัตถุประสงค์

การใช้ KPIs ในการวัด ระบบคุณภาพ

ผู้ปฏิบัติการทางเรือสามารถใช้ข้อมูล ที่มีอยู่ในเอกสารนี้ไปประเมิน ระบบคุณภาพ และในการจัดแสดง ระดับ ของความสำเร็จตามเป้าหมายของส่วนประกอบทั้ง 12 หัวข้อ

การใช้มาตรฐานข้อมูล โดยผู้ปฏิบัติการเรือ

ผู้ปฏิบัติการเรือมีโอกาสในการ ใช้ ผลข้อมูล KPI ในการจัดการ และ การปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่อง ผู้ปฏิบัติการเรืออาจจะ ใช้ ข้อมูล KPI เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจเดี่ยว หรือร่วมเข้ากับ เครื่องมือของฝ่าย บริหารจัดการที่ใช้ประจำ เพื่อใช้สำหรับปรับปรุงระบบคุณภาพ ในกรณีอื่น จากการป้อนข้อมูลกลับมาในสิ่งที่ สะท้อนการกระทำ ก็ทำให้ผู้ปฏิบัติการเรือเห็น ภาพของวัตถุประสงค์ของประสิทธิภาพ ชัดเจนขึ้น และยอมให้มีการชี้ให้เห็นช่องว่าง และแผนในการปรับปรุงให้ดีขึ้นต่อไป

การใช้มาตรฐานข้อมูล โดยสมาชิกของ OCIMF

ผู้ปฏิบัติการเรือ อาจต้องการที่จะรวบรวมข้อมูลของ KPI ทุกตัว และเป็นเรื่องสำคัญที่ว่าข้อมูลเหล่านี้ จะได้รับการสนับสนุนจาก ปฏิบัติการที่มีความหมาย ผู้ปฏิบัติการทางเรือต่างๆที่ใช้ KPIs เป็นระบบมาตรฐาน อาจ

ต้องการให้เก็บรักษาระดับนี้ไว้ เพื่อไว้แสดงว่า ได้มีการทำให้บรรลุความสำเร็จ ในระดับ นั้น ได้อย่างไรสำหรับ ตัว KPI แต่ละตัว ข่าวนี้อาจจะใช้ในระหว่างการประชุมทบทวน กับผู้ปฏิบัติการเรือ ผลของการให้คะแนน KPI และเอกสารที่ใช้ประกอบ จะจัดหามาได้ในการแสดง ประสิทธิภาพ

การประเมินตัวเอง

OCIMF สนับสนุนให้ผู้ปฏิบัติการเรือ ทำการประเมิน จากรายละเอียดในส่วนประกอบในสิ่งพิมพ์นี้ ให้เสร็จ (อย่างน้อย) ปีละครั้ง หรือในเมื่อเชื่อว่า ได้มีการกระทำนั้น ด้วยการทำการปรับปรุงระบบของตนให้ดีขึ้น บรรลุผลสำเร็จในระดับสูงกว่า กับ ส่วนประกอบโดยเฉพาะ

การปรับปรุง คำแนะนำ TMSA

OCIMF ได้ ให้การปรับปรุงแบบต่อเนื่อง แก่ คำแนะนำ TMSA ตัว KPIs ที่รวมอยู่ใน คำแนะนำ TMSA อาจจะไปเปลี่ยนไป ในเวลาที่มีการเริ่มต้นพัฒนา ในเมื่อมีการชี้ให้เห็นถึงวิธีปฏิบัติให้ดีที่สุดแนวใหม่ ซึ่งเรื่อง เหล่านี้ จะรวม อยู่และทำให้เอกสารทันสมัย สมาชิกของ OCIMF จะจัดให้มีการทบทวนตามระยะเวลา เพื่อ เสาะแสวงหา การเริ่มต้น ในวิธีการที่ใช้สำหรับการปรับปรุงที่ดีขึ้น

เอกสารที่ใช้ในการอ้างอิง :

เอกสารดังต่อไปนี้ นำมาใช้ในการเตรียมการจัดทำ คำแนะนำ TMSA ผู้ปฏิบัติการเรืออาจจะใช้เอกสารที่พิมพ์ ครั้งหลังสุด ของเอกสารประเภท ไม่ใช่ ข้อบังคับ (Non –regulatory) ที่กล่าวมา ในการปรับปรุงระบบคุณภาพ ของการบริหารจัดการสืบต่อไป

ข้อบังคับ (Regulatory)

Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW-95)

International Safety Management (ISM) Code

ไม่ใช่ข้อบังคับ (Non-regulatory)

International Chamber of Shipping; Assessment and Development of Safety Management Systems

International Chamber of Shipping: Guidelines on the Application of the IMO International Safety Management (ISM) Code

International Chamber of Shipping: Shipping and time Environment — A Code of Practice

International Chamber of Shipping: Bridge Procedures Guide

International Chamber of Shipping: STCW-95

Company checklists

International Chamber of Shipping/INTERTANKO: Model Ballast Water Management Plan

International Ship Managers' Association (ISMA) Code

of Ship Management Standards (the ISMA Code)

OCIMF publications. eg.. ISGOTL Mooring Equipment Guidelines, etc.

ภาคที่สี่ ความหมายของ คำ และ กลุ่มคำ สำคัญ ที่นำมาใช้

คำและกลุ่มคำ จะช่วยในการนำไปใช้ในการแก้ไข และการใช้ตามคำแนะนำ คำจำกัดความที่ ให้ไว้ในที่นี้ เป็น คำเฉพาะสำหรับ อุตสาหกรรมนี้ และมีการนำไปใช้เมื่อกระทำ ได้ จากคำแนะนำในเอกสารอ้างอิง ใน กรณีที่ไม่ มี ก็ให้ใช้คำจำกัดความ ที่ใช้ในอุตสาหกรรม เหล่านั้นที่ใช้ในปัจจุบัน

Benchmarking (จุดมาตรฐาน)

กรรมวิธีในการบ่งชี้ให้เห็น , ความเข้าใจ และ การปรับปรุงในเรื่อง การปฏิบัติการที่ยังไม่สำเร็จจาก องค์กร ณ ที่ใด ๆ ในโลกเพื่อช่วยในการปรับปรุง ประสิทธิภาพ ใน องค์กรของท่าน

CDI (Chemical Distribution Institute)

สถาบัน CDI เป็น องค์กร ที่ไม่ แสวงหากำไรอิสระ จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ ส่วน ร่วมกันของบริษัทเคมีภัณฑ์ ด้วย ระบบ การประเมินค่าความเสี่ยง สำหรับการค้าขายทางเรือ และที่เก็บของเหลว ที่ทำจอตเรือของบุคคลที่สาม

Company (บริษัท)

ตามที่ กำหนดโดย SOLAS บทที่ IX/1 บริษัท คือเจ้าของเรือ หรือ องค์กรอื่นใด , หรือบุคคล เช่นผู้จัดการ , หรือผู้เช่าเรือเปล่า, ที่เป็นผู้รับผิดชอบ ในการปฏิบัติการของเรือ จากเจ้าของเรือ หรือผู้ที่ ตั้งให้มา รับผิดชอบ และตกลงในการรับมอบหน้าที่ และรับผิดชอบ ตามที่บังคับใน บทบัญญัติของ ISM

Critical equipment and system (เครื่องมือ อุปกรณ์ และ ระบบ วิกฤติ)

เครื่องมือใดๆ ที่ปฏิบัติการเรือ , ระบบการทำงาน หรือ กรังสัญญาณ ซึ่ง หากสิ่งดังกล่าว เสีย หรือ ไม่ทำงาน ตามปกติ จะมีผลทำให้ ลูกเรือ หรือ เรือ ตกอยู่ในสภาวะแห่งความเสี่ยง หรือสามารถนำไปสู่อับัติเหตุ เครื่องมือ อันตราย หรือ ระบบ จะต้องมีในขั้นต่ำคือ : สุนัขดับไฟ , เครื่องมือที่ใช้เฝ้าดู อุณหภูมิที่ เครื่องน้ำมันที่เป็น ลินค่า , ระบบเครื่องมือเพื่อตรวจสอบไอระเหยของแก๊ส ที่ติดประจำที่ในห้องเครื่องสูบน้ำมัน , ระบบ เครื่องมือ ตรวจพบ ไฟ, เครื่องตรวจพบ การปนของน้ำมัน ที่อยู่ในห้องน้ำมันของข้อเหวี่ยงที่อยู่ด้านล่างของ

เครื่องจักรใหญ่, เครื่องหางเสือ , กริ่งสัญญาณเตือนภัยเมื่อเกิดไฟไหม้ , และกริ่งเตือนภัยเมื่อเครื่องจักรใหญ่หยุดลง

Evaluation and measurement (การประเมินค่า และ มาตรฐานวัด)

เป็น กรรมวิธีในการตรวจสอบระบบใดระบบหนึ่ง เพื่อดูว่า หน้าที่ ที่ได้กำหนดไปนั้น จะสามารถทำให้บรรลุเป้าหมายตามจุดที่หวังไว้ และ วัตถุประสงค์ การประเมินค่า จะพิจารณาว่า กรรมวิธี และแนวการปฏิบัติตามขั้นตอน ให้กระทำหน้าที่ ว่าได้กระทำไปเบ็ดเสร็จสมบูรณ์หรือไม่ ส่วนมาตรฐานวัด จะพิจารณา ถึงคุณภาพของกรรมวิธี และ ขั้นตอนของความก้าวหน้าในการทำให้บรรลุ ผลตามจุดที่มุ่งหวัง และวัตถุประสงค์

Feedback mechanism (กลไกในการ ใช้ป้อนข้อมูลกลับที่สะท้อนให้เห็นผลของการกระทำ)

ข้อมูลที่ได้รับออกมาจากการ ประเมินค่าและการใช้มาตรฐานวัด ที่เอามาใช้ทำ หนทางในการแก้ไขและการปรับปรุงให้ดีขึ้น

Job competence (ขีดความสามารถ ในการทำงาน)

ขีดความสามารถ ในการทำงาน เป็นเครื่องชี้ให้เห็น ว่า แต่ละงาน จะต้องมีความสมบัติที่จำเป็น, ประสบการณ์ และความเข้าใจของหน้าที่ที่จะต้องทำตามตำแหน่ง หรือ ชั้นยศนั้น

Job description (รายละเอียด คุณสมบัติในการทำงาน)

รายละเอียดของคุณสมบัติที่สำคัญ และขีดความสามารถที่ถือเป็นกุญแจสำคัญ ของการทำงาน ร่วมกับการที่ จะต้องไปหาประสบการณ์ต่อไปในภายภาคหน้า รายละเอียด คุณสมบัติในการทำงาน เป็นที่เข้าใจในด้านฝ่ายบุคคล , จะต้องมียุและมีการทบทวน อย่างน้อยทุกๆ สองปี

Management review (การทบทวนการบริหารจัดการ)

มีการประชุมประจำปีของฝ่ายบริหารจัดการระดับสูง เพื่อเอาผลไปทำหารติดตามในการปฏิบัติการ และการเปลี่ยนแปลงในตัว KPIs เพื่อดำเนินการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

รูปแบบที่สำคัญที่จะวางประเด็นในการประชุม รวมถึง

- การทบทวน การตรวจสอบ ภายใน และ ภายนอก
- วิเคราะห์ ในเรื่องที่เกิดอุบัติเหตุ, เหตุการณ์อันตราย, และในเรื่องยังตกลงกันไม่ได้
- การทบทวน ในสิ่งที่ ผู้ตรวจสอบพบเห็น รวมถึงสภาพที่เปิดเผย
- คำแนะนำที่มาจาก สถาบันชั้นเรือ และการตรวจเรือตามกฎระเบียบ

- พิจารณาถึงการพัฒนาระบบให้ทันสมัย ซึ่งอาจทำให้มีการเปลี่ยนแปลงกองเรือ , กลยุทธ์ ทางการค้าและการตลาด , กฎระเบียบข้อบังคับที่ออกมาใหม่ หรือที่มีการเปลี่ยนแปลงในทัศนคติของสังคมและสิ่งแวดล้อม

Management system (ระบบการบริหารจัดการ)

คือการกำหนดวิธี เพื่อให้แน่ใจว่า จะทำให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กล่าวไว้ ระบบทำเป็นเอกสารและรวมถึงส่วนประกอบที่เป็นกฎเกณฑ์สำคัญ เหล่านี้

- ขอบเขตและวัตถุประสงค์
- แนวทางปฏิบัติตามขั้นตอน
- แหล่งที่ให้ความรับผิดชอบและสามารถอธิบายได้ สำหรับการนำมาบังคับใช้ และสิ่งให้ปฏิบัติการ
- การตรวจเพื่อพิสูจน์ให้เห็นความจริง และมาตรการควบคุมวิธี เพื่อพิจารณาว่า ผลลัพธ์ที่ต้องนั้นจะทำให้บรรลุผลสำเร็จหรือไม่
- กลไกในการ ใช้ป้อนข้อมูลกลับที่สะท้อนให้เห็นผลของการกระทำ จะจัดให้เป็นพื้นฐานในการปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้นต่อไป

Near miss (จวนเจียนเกิดเหตุ)

เหตุการณ์ หรือ สืบเนื่องจากเหตุการณ์ ที่ไม่มีผลทำให้เกิดการบาดเจ็บ ในเหตุการณ์นั้น แต่ถ้าหากว่า มีสภาพแวดล้อมเปลี่ยนไปเพียงเล็กน้อยก็อาจจะทำให้เกิดเหตุการณ์เช่นนั้นเกิดขึ้นมาได้อีก

New type of vessel (เรือแบบใหม่)

เรือที่ ทำหน้าที่เดียวกัน แต่ออกแบบต่อใหม่ที่ทำให้ แตกต่างจากแบบเดิมที่มีใช้ในกองเรือปัจจุบัน หรือเรือที่ไม่เคยนำมาใช้ปฏิบัติการเลย

No-blame culture (ประเพณีที่ไม่ติเตียนคนอื่น)

โครงสร้างในการบริหารจัดการ ที่สนับสนุนให้มีการส่งเสริมการติดต่อสื่อสารแบบเปิดเผยไปทั่วทั้งบริษัท

Proactive safety campaign (การโฆษณา ด้านความปลอดภัย)

การส่งเสริมให้มี หรือ กรรมาวิธีที่ออกแบบมา เพื่อกระตุ้นให้บรรดาลูกเรือ และ พนักงานที่ทำงาน

Root cause (รากเงาของสาเหตุ)

ตัวประกอบที่ ชี้ให้เห็นถึงเหตุผลขั้นมูลฐานของปัญหา , หากมีการเปลี่ยน ตัวประกอบนี้ หรือ นำเอาออกไป, จะทำให้ปัญหาคลี่คลายลง

Safety culture (ประเพณีความปลอดภัย)

การส่งเสริม ให้บุคคลมีความคิดในด้านความปลอดภัยในระดับสูง ด้วยการพิจารณาให้ มีกับบุคคลที่ทำงานในบริษัททั้งหมด และในการทำงานทุกชนิด ทั้งบนบกและในทะเล

Ship operator (ผู้ปฏิบัติการเรือ)

ดูคำจำกัดความ ในหัวข้อ “Company”

หมายเหตุ: ข้อความในวงเล็บในหัวข้อข้างบนนี้ คือ คำแปล เป็นภาษาไทยส่วนใหญ่ที่ใช้ในการแปล



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล

นางสาวบุษบา พัวพานิช

วัน เดือน ปีเกิด

1 เมษายน 2519

ประวัติการศึกษา

สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารการบัญชี
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ เมื่อปี 2541

ประวัติการทำงาน

2538 - 2542 พนักงานบริษัท โกลบอลมาร์เก็ตติ้ง จำกัด
ตำแหน่ง หัวหน้างานบัญชี

2542 - 2545 พนักงานบริษัท นอริตาเก้ (สยาม) จำกัด
ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายบัญชี

2545 - 2547 พนักงานบริษัท เลิศยาง จำกัด
ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายบัญชี

2547 - 2549 พนักงานบริษัท วีแอลเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

2549 - ปัจจุบัน พนักงานบริษัท ไทยมารีน แทงเกอร์ จำกัด
ตำแหน่ง ผู้จัดการทั่วไป