

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม ในด้านการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนด ความรู้ความเข้าใจของผู้ปฏิบัติงาน อุปสรรค ข้อขัดข้อง และผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน

ประชากรในการศึกษครั้งนี้ คือ ผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ซึ่ง ได้แก่ DP ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ผู้จัดการฝ่ายช่าง ผู้จัดการฝ่ายบุคคล เจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียม นายเรือ หรือผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจในบริษัทเรือบรรทุกน้ำมันปิโตรเลียมจำนวน 13 บริษัท รวมจำนวน 26 คน และนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ ซึ่งแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับองค์การของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้และความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน

ส่วนที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับอุปสรรค ข้อขัดข้อง และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

การวิเคราะห์ข้อมูลแสดงดังตารางต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	26	100.00
หญิง	0	0.00
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 100.00

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
31-35 ปี	7	26.92
36-40 ปี	8	30.77
41-45 ปี	3	11.54
46-50 ปี	3	11.54
51-55 ปี	3	11.54
56-60 ปี	2	7.69
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 36-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.77 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 31-35 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.92 อายุระหว่าง 41-45 ปี 46-50 ปี และ 51-55 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.54 อย่างละเท่ากัน และน้อยที่สุดคือ อายุระหว่าง 56-60 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	3	11.54
ปริญญาตรี	22	84.61
ปริญญาโท	1	3.85
ปริญญาเอก	0	0.00
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 84.62 รองลงมา คือ ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 11.54 และระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 3.85 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานศึกษา

สถานศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
สอนเกี่ยวกับการเดินเรือ	19	73.08
ไม่สอนเกี่ยวกับการเดินเรือ	7	26.92
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาจากสถาบันที่สอนเกี่ยวกับการเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 73.08 และสถาบันที่ไม่ได้สอนเกี่ยวกับการเดินเรือ คิดเป็นร้อยละ 26.92 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตำแหน่งงาน

ตำแหน่งงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	8	30.77
ผู้บริหารระบบความปลอดภัยนานาชาติ (ISM), หรือ DP	4	15.38
ผู้จัดการทั่วไป	4	15.38
ผู้จัดการฝ่ายช่าง	2	7.69
ผู้จัดการฝ่ายบุคคล	2	7.69
อื่น ๆ (ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการฝ่ายการตลาด นายเรือ เจ้าหน้าที่ฝ่าย ISM)	6	23.09
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ คิดเป็นร้อยละ 30.77 รองลงมา คือ ตำแหน่งอื่นๆ ซึ่งได้แก่ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการฝ่ายการตลาด นายเรือ เจ้าหน้าที่ฝ่าย ISM คิดเป็นร้อยละ 23.09 ตำแหน่งผู้บริหารระบบความปลอดภัย (ISM) (DP) และผู้จัดการทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 15.38 อย่างละเท่ากัน ตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายช่างและผู้จัดการฝ่ายบุคคล คิดเป็นร้อยละ 7.69 อย่างละเท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
10,000-20,000	1	3.85
20,001-30,000	1	3.85
30,001-40,000	1	3.85
40,001-50,000	6	23.08
50,001-60,000	6	23.08
60,001-70,000	5	19.21
มากกว่า 70,001	6	23.08
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท 50,001-60,000 บาท และมากกว่า 70,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 23.08 อย่างละเท่ากัน รองลงมา คือ รายได้ 60,001-70,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.21 รายได้ 10,000-20,000 บาท 20,001-30,000 บาท และ 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.85 อย่างละเท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาทำงานในธุรกิจ เรือบรรทุกน้ำมัน

ระยะเวลาทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1-5	5	19.23
6-10	8	30.77
11-15	5	19.23
16-20	5	19.23
มากกว่า 21	3	11.54
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันอยู่ที่ 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.77 รองลงมา คือ อายุงาน 1-5 ปี 11-15 ปี และ 16-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.23 อย่างละเท่ากัน และมากกว่า 21 ปี คิดเป็นร้อยละ 11.54 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลา รู้จักระบบ บริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

ระยะเวลา รู้จักระบบบริหาร ความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1-5	8	30.77
6-10	18	69.23
11-15	0	0.00
16-20	0	0.00
มากกว่า 21	0	0.00
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ รู้จักระบบบริหาร ความปลอดภัย นานาชาติ (ISM) อยู่ในช่วงเวลา 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 69.23 และ ช่วงเวลา 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.77 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ทำงานในเรือ
บรรทุกน้ำมัน

ประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุกน้ำมัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยมี	20	76.92
ไม่เคยมี	6	23.08
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุก
น้ำมันคิดเป็นร้อยละ 76.92 และไม่เคยมีประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุกน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ
23.08 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการอบรมระบบบริหาร
ความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) จากหน่วยงานที่ผ่านการรับรอง

การอบรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)		
เคยอบรม	19	73.08
ไม่เคยอบรม	7	26.92
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยได้รับการอบรมระบบบริหารความ
ปลอดภัยนานาชาติ (ISM) จากหน่วยงานที่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 73.08 และไม่เคยได้รับ
การอบรม คิดเป็นร้อยละ 26.92 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับองค์การของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 11 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยขององค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทเรือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ประเภทเรือ	องค์การผู้ตอบแบบสอบถาม		จำนวนเรือ (ลำ)	จำนวนเรือเฉลี่ย (ลำ)
	จำนวน (คน)	ร้อยละ		
เรือบรรทุกน้ำมัน	26	100.00	186	7.15
เรือบรรทุกก๊าซ	2	7.69	10	5.00
เรือบรรทุกสารเคมี	9	34.62	16	1.77
เรือสินค้า	2	7.69	2	2.00
เรือขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง	4	15.38	50	12.50
เรืออื่นๆ	0	00.00	0	0.00

จากตารางพบว่าองค์การของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดมีเรือบรรทุกน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 100.00 นอกจากเรือบรรทุกน้ำมันแล้วยังมีเรือบรรทุกสารเคมีรวมอยู่ด้วย คิดเป็นร้อยละ 34.62 รองลงมา คือ เรือขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 15.38 เรือบรรทุกก๊าซ และเรือสินค้า คิดเป็นร้อยละ 7.69 อย่างละเท่ากัน ตามลำดับ ขณะที่จำนวนเรือเฉลี่ยต่อองค์การ พบว่ามีเรือขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง เท่ากับ 12.50 ลำ รองลงมาคือ เรือบรรทุกน้ำมัน เท่ากับ 7.15 ลำ เรือบรรทุกก๊าซ เท่ากับ 5.00 ลำ เรือสินค้า เท่ากับ 2.00 ลำ และ เรือบรรทุกสารเคมี 1.77 ลำ ตามลำดับ

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเส้นทางการเดินทาง
เดินเรือ

เส้นทางเดินเรือ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ภายในประเทศไทย	0	0.00
ระหว่างประเทศ	0	0.00
ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ	26	100.00
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าเรือในองค์การของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดมีเขตการเดินทางเรือทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 100.00

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์การของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรับผิดชอบของ DP

ความรับผิดชอบของ DP	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มีความรับผิดชอบเฉพาะงาน ISM	2	7.69
มีความรับผิดชอบงานอื่นเพิ่มจากงาน ISM	24	92.31
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในองค์การของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรับผิดชอบโดยผู้บริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ควบคู่กับงานด้านอื่น ๆ ด้วย คิดเป็นร้อยละ 92.31 และรับผิดชอบเฉพาะการบริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เพียงอย่างเดียว คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์ © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการบริหารเรื่องด้วยตนเอง

การบริหารเรื่องด้วยตนเอง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	24	92.31
ไม่ใช่	2	7.69
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าองค์การผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่บริหารเรื่องด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 92.31 และไม่ได้บริหารเรื่องด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุกน้ำมันของ DP

ประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุกน้ำมันของ DP	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยทำงานในเรือบรรทุกน้ำมัน	20	76.92
ไม่เคยทำงานในเรือบรรทุกน้ำมัน	6	23.08
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่า DP ในองค์การผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์ทำงานในเรือบรรทุกน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 76.92 และไม่เคยทำงานในเรือบรรทุกน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ตามลำดับ

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์กรผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามหน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตร DOC

หน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตร DOC	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	14	53.85
สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Societies)	12	46.15
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นผู้ออกประกาศนียบัตร DOC คิดเป็นร้อยละ 53.85 และสถาบันจัดชั้นเรือ ได้แก่ Lloyd's Register of Shipping และ NK Classification คิดเป็นร้อยละ 46.15 ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์กรผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามหน่วยงานที่ออก
ประกาศนียบัตร SMC

หน่วยงานที่ออก ประกาศนียบัตร DOC	จำนวน (คน)	ร้อยละ
กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	19	73.08
สถาบันจัดชั้นเรือ (Classification Societies)	2	7.69
ทั้งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและ สถาบันจัดชั้นเรือ	5	19.23
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เป็นผู้ออกประกาศนียบัตร SMC คิดเป็นร้อยละ 73.08 รองลงมา คือ มีทั้งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและสถาบันจัดชั้นเรือ ซึ่งได้แก่ NK Classification คิดเป็นร้อยละ 19.23 และสถาบันจัดชั้นเรืออย่างเดียว ได้แก่ Lloyd's Register of Shipping คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้และความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

ตารางที่ 18 แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ย ของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

คำถาม	คำตอบที่ถูกต้อง	จำนวน	จำนวน	แปลผล
		ผู้ตอบถูก ร้อยละ	ผู้ตอบผิด ร้อยละ	ลำดับ
1. หน่วยงานหลักที่กำหนดแนวทางของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือ IMO ใช่หรือไม่	ใช่	20 76.92	6 23.08	มาก 5
2. เรือประเภทใดที่ถูกบังคับใช้ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เป็นประเภทแรก	เรือบรรทุกน้ำมัน ก๊าซ และสารเคมี และเรือบรรทุกผู้โดยสาร ถูกบังคับใช้พร้อมกัน ใน เดือน กรกฎาคม 1998	24 92.31	2 7.69	มากที่สุด 3
3. วัตถุประสงค์หลักของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คืออะไร	เพื่อความปลอดภัยในชีวิต สิ่งแวดล้อม และทรัพย์สิน	25 96.15	1 3.85	มากที่สุด 2
4. การตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยหน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตร DOC จะปฏิบัติเมื่อไร	ทุกปี	20 76.92	6 23.08	มาก 6
5. การตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยหน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตร SMC จะปฏิบัติเมื่อไร	ทุก 2.5 ปี	19 73.08	7 26.92	มาก 7
6. DP สามารถรายงานการปฏิบัติเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ตรงต่อผู้บริหารสูงสุดใช่หรือไม่	ใช่	26 100.00	0 0.00	มากที่สุด 1
7. หน่วยงานหลักในประเทศไทยที่รับผิดชอบการปฏิบัติเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือหน่วยงานใด	กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	14 53.85	12 46.15	น้อย 9
8. ความระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ตำแหน่งที่กำหนดให้สามารถตัดสินใจขั้นเด็ดขาด (Overriding Authority) ได้ คือใคร	นายเรือ	22 84.62	4 15.38	มากที่สุด 4
9. การชำรุดเสียหายของอุปกรณ์เครื่องจักรทุกชนิดในเรือถือเป็น Non-Conformity ใช่หรือไม่	ไม่ใช่	16 61.54	10 38.46	ปานกลาง 8
ค่าเฉลี่ยรวม				79.06
ระดับความเข้าใจรวม				มาก

หมายเหตุ

การแปลผลระดับความรู้ความเข้าใจ ดังนี้

ร้อยละ 80.00 -100.00 หมายถึง มีความเข้าใจมากที่สุด

ร้อยละ 70.00 – 79.99 หมายถึง มีความเข้าใจมาก

ร้อยละ 60.00 – 69.99 หมายถึง มีความเข้าใจปานกลาง

ร้อยละ 50.00 – 59.99 หมายถึง มีความเข้าใจน้อย

ร้อยละ 0.00 – 49.99 หมายถึง มีความเข้าใจน้อยที่สุด

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 79.06 โดยในหัวข้อ DP สามารถรายงานการปฏิบัติเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ตรงต่อผู้บริหารสูงสุดอยู่ มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 100.00 รองลงมา คือ หัวข้อวัตถุประสงค์หลักของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 96.15 หัวข้อประเภทเรือที่ถูกบังคับใช้ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เป็นประเภทแรก มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 92.31 หัวข้อตำแหน่งที่กำหนดให้สามารถตัดสินใจขั้นเด็ดขาด (Overriding Authority) ในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.62 หัวข้อหน่วยงานหลักที่กำหนดแนวทางในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) คือ IMO ใช่หรือไม่ และหัวข้อการตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยหน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตร DOC จะปฏิบัติเมื่อไร มีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 76.92 อย่งละเท่ากัน หัวข้อการตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยหน่วยงานที่ออกประกาศนียบัตร SMC จะปฏิบัติเมื่อไร มีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 73.08 หัวข้อการชำรุดเสียหายของอุปกรณ์เครื่องจักรทุกชนิดในเรือถือเป็น Non-conformity มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 61.54 และสุดท้าย คือ หัวข้อหน่วยงานหลักในประเทศไทยที่รับผิดชอบการปฏิบัติเกี่ยวกับระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้ความเข้าใจในระดับน้อย คิดเป็นร้อยละ 53.85 ตามลำดับ

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามวิธีการแก้ไข ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของ พนักงานเรือ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

วิธีการแก้ไขปัญหา		ใช่	ไม่ใช่	รวม
1. อบรมในเรือโดย DP	จำนวน	20	6	26
	ร้อยละ	76.92	23.08	100.00
2. อบรมบนสำนักงาน โดย DP	จำนวน	10	16	26
	ร้อยละ	38.46	51.54	100.00
3. ส่งพนักงานอบรมภายนอก	จำนวน	12	14	26
	ร้อยละ	46.15	53.85	100.00
4. จัด โปรแกรมแข่งขัน ระหว่างเรือ	จำนวน	3	23	26
	ร้อยละ	11.54	88.46	100.00
5. จัดทำเอกสาร ประกาศ ข่าวสารแจกจ่ายใน กองเรือ	จำนวน	16	10	26
	ร้อยละ	61.54	38.46	100.00
6. อื่น ๆ ได้แก่ ทำความเข้าใจเมื่อมีการตรวจ เยี่ยมเรือ	จำนวน	4	22	26
	ร้อยละ	15.38	84.62	100.00

จากตารางพบว่าองค์การผู้ตอบแบบสอบถามมีวิธีการแก้ไข ปัญหาเกี่ยวกับความไม่ เข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานเรือ โดยส่วนใหญ่ใช้วิธีการอบรม ในเรือโดย DP คิดเป็นร้อยละ 76.92 รองลงมาคือ จัดทำเอกสาร ประกาศ ข่าวสารแจกจ่ายในกอง เรือ คิดเป็นร้อยละ 61.54 ส่งพนักงานอบรมภายนอก คิดเป็นร้อยละ 46.15 อบรมบนสำนักงานโดย DP คิดเป็นร้อยละ 38.46 อื่น ๆ ได้แก่ การทำความเข้าใจเมื่อมีการตรวจเยี่ยมเรือ คิดเป็นร้อยละ 15.38 และสุดท้ายคือ จัดโปรแกรมแข่งขันระหว่างเรือ คิดเป็นร้อยละ 11.54 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดในระบบบริหารความปลอดภัย
นานาชาติ (ISM)

ตารางที่ 20 แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรู้สึกใน
การปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนด

องค์ประกอบ		ระดับความรู้สึก					รวม	ค่าเฉลี่ย แปลผล
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด		
1. การลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลจากการปฏิบัติงานเรือเมื่อระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	17 65.38	8 30.77	1 3.85	0 0.00	26 100.00	3.62 มาก
2. การปฏิบัติตามแผนในการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ขององค์กร	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	9 34.62	15 57.69	2 7.69	0 0.00	26 100.00	3.35 ปานกลาง
3. พนักงานเรือมีระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ไปใช้ปฏิบัติจริง	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	6 23.08	19 73.07	1 3.85	0 0.00	26 100.00	3.19 ปานกลาง
4. ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานสำนักงาน	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	10 38.46	13 50.00	3 11.54	0 0.00	26 100.00	3.27 ปานกลาง
5. ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายเรือ	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	13 50.00	11 42.31	2 7.69	0 0.00	26 100.00	3.50 มาก
6. ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายประจำเรือ	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	6 23.08	17 65.38	3 11.54	0 0.00	26 100.00	3.12 ปานกลาง
7. ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับลูกเรือ	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	0 0.00	17 65.38	8 30.77	1 3.85	26 100.00	2.62 ปานกลาง
8. ความถี่ในการแก้ไขเอกสารในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	5 19.23	11 42.31	10 38.46	0 0.00	26 100.00	2.81 ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม							3.19	
ระดับความรู้สึกรวม								ปานกลาง

หมายเหตุ การแปลผลระดับความรู้สึก ดังนี้

4.50 – 5.00 หมายถึง มีความรู้สึกมากที่สุด

3.50 – 4.49 หมายถึง มีความรู้สึกมาก

2.50 – 3.49 หมายถึง มีความรู้สึกปานกลาง

1.50 – 2.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อย

0.00 – 1.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อยที่สุด

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรู้สึกรู้สึกในการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดโดยส่วนใหญ่มีความรู้สึกเฉลี่ยรวมในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 3.19 โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้สึกว่าการลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลจากการปฏิบัติงานเรือเมื่อนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งานมีความรู้สึกระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวม 3.62 ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายเรือมีความรู้สึกระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวม 3.50 การปฏิบัติตามแผนในการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ขององค์กรมีความรู้สึกระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 3.35 ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานสำนักงานมีความรู้สึกระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 3.27 พนักงานเรือนำระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ไปใช้ปฏิบัติจริงมีความรู้สึกระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 3.19 ความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายประจำเรือมีความรู้สึกระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 3.12 ความถี่ในการแก้ไขเอกสารในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้สึกระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 2.81 และความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับลูกเรือมีความรู้สึกระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยรวม 2.62 ตามลำดับ

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละขององค์การผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความสัมพันธ์ของ
การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร

องค์ประกอบ		ความสัมพันธ์		รวม
		เกี่ยวข้อง	ไม่เกี่ยวข้อง	
1. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร DOC	จำนวน	26	0	26
	ร้อยละ	100.00	0.00	100.00
2. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	จำนวน	24	2	26
	ร้อยละ	92.31	7.69	100.00
3. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือ	จำนวน	7	19	26
	ร้อยละ	26.92	73.08	100.00

จากตารางพบว่าองค์การผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์โดยเกี่ยวข้องกับ
การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร DOC คิดเป็นร้อยละ 100.00 รองลงมาคือ การตรวจสอบ
การต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี คิดเป็นร้อยละ 92.31
และการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือ คิดเป็นร้อยละ 26.92
ตามลำดับ

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามลักษณะการตรวจสอบการ
ต่ออายุ ประกาศนียบัตร

องค์ประกอบ		ลักษณะการตรวจสอบ			รวม
		ตรวจ ทุกครั้ง	ตรวจ บางครั้ง	ไม่เคย ตรวจ	
1. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร DOC	จำนวน	22	4	0	26
	ร้อยละ	84.62	15.38	0.00	100.00
2. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรรมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวี	จำนวน	10	14	0	24
	ร้อยละ	41.67	58.33	0.00	100.00
3. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือ	จำนวน	7	0	0	7
	ร้อยละ	100.00	0.00	0.00	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าการตรวจสอบการต่ออายุ
ประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือจะทำการตรวจทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 100.00 รองลงมา
คือ การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร DOC คิดเป็นร้อยละ 84.62 และการตรวจสอบการต่อ
อายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี 41.62 ตามลำดับ

อนึ่ง สำหรับการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรรมการขนส่งทางน้ำ
และพาณิชยนาวีมีผู้เกี่ยวข้องรวม 24 ราย จาก 26 ราย และการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร
SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือมีผู้เกี่ยวข้องรวม 7 ราย จาก 26 ราย

ตารางที่ 23 แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรู้สึกรู้สึก ด้านความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร

องค์ประกอบ		ระดับความรู้สึก					รวม	ค่าเฉลี่ย แปลผล
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด		
1. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร DOC	จำนวน ร้อยละ	1 3.85	9 34.62	16 61.53	0 0.00	0 0.00	26 100.00	3.42 ปานกลาง
2. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	4 16.67	15 62.50	4 16.67	1 4.16	24 100.00	2.92 ปานกลาง
3. การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือ	จำนวน ร้อยละ	2 28.57	3 42.86	2 28.57	0 0.00	0 0.00	7 100.00	4.00 มาก

หมายเหตุ การแปลผลระดับความรู้สึก ดังนี้

4.50 – 5.00 หมายถึง มีความรู้สึกมากที่สุด

2.50 – 3.49 หมายถึง มีความรู้สึกปานกลาง

0.00 – 1.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อยที่สุด

3.50 – 4.49 หมายถึง มีความรู้สึกมาก

1.50 – 2.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อย

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกด้านความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร โดยในการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือมีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 4.00 การตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร DOC มีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.42 และการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี มีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.92 ตามลำดับ

อนึ่ง สำหรับการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมีผู้เกี่ยวข้องรวม 24 ราย จาก 26 ราย และการตรวจสอบการต่ออายุประกาศนียบัตร SMC โดยสถาบันจัดชั้นเรือมีผู้เกี่ยวข้องรวม 7 ราย จาก 26 ราย

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน

ตารางที่ 24 แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรู้สึกด้านผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน

ข้อความ	ระดับความรู้สึก	ระดับความรู้สึก					รวม	ค่าเฉลี่ย แปลผล
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด		
1. ภาพรวมของประสิทธิภาพของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศไทย	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	12 46.15	13 50.00	1 3.85	0 0.00	26 100.00	3.42 ปานกลาง
2. ภาพรวมขององค์กรได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	10 38.46	15 57.69	1 3.85	0 0.00	26 100.00	3.35 ปานกลาง
3. การเปรียบเทียบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) “เหมือนเสือกระดาษ”	จำนวน ร้อยละ	1 3.85	4 15.38	8 30.77	3 11.54	10 38.46	26 100.00	2.35 น้อย
4. ภาพรวมประสิทธิภาพของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในองค์กร	จำนวน ร้อยละ	0 0.00	12 46.15	11 42.31	3 11.54	0 0.00	26 100.00	3.35 ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม ระดับความรู้สึกรวม								3.12 ปานกลาง

หมายเหตุ การแปลผลระดับความรู้สึก ดังนี้

4.50 – 5.00 หมายถึง มีความรู้สึกมากที่สุด

2.50 – 3.49 หมายถึง มีความรู้สึกปานกลาง

0.00 – 1.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อยที่สุด

3.50 – 4.49 หมายถึง มีความรู้สึกมาก

1.50 – 2.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อย

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเฉลี่ยรวมในระดับปานกลางเกี่ยวกับผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.12 โดยผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกในระดับปานกลางในหัวข้อ ภาพรวมของประสิทธิภาพระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันประเทศไทยมีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.42 ภาพรวมขององค์กรได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.35 ภาพรวมประสิทธิภาพระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ในองค์กร มีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.35 และการเปรียบเทียบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) “เหมือนเสือกระดาษ” มีความรู้สึกเฉลี่ยในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย 2.35 ตามลำดับ

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความรู้สึกด้านการบริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ขององค์กร โดยเปรียบเทียบระหว่างเรือที่วิ่งในประเทศกับเรือที่วิ่งระหว่างประเทศ

ความรู้สึก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เรือวิ่งภายในประเทศดีกว่า	0	0.00
เรือวิ่งระหว่างประเทศดีกว่า	16	61.54
ดีพอ ๆ กัน	8	30.76
ไม่ดีพอ ๆ กัน	1	3.85
ไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากมีเรือประเภทเดียว	1	3.85
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้สึกว่าเรือที่วิ่งระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพการบริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ดีกว่าเรือที่วิ่งภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 61.54 รองลงมา คือ มีประสิทธิภาพดีพอ ๆ กัน คิดเป็นร้อยละ 30.76 และมีประสิทธิภาพไม่ดีพอ ๆ กันและไม่สามารถเปรียบเทียบได้เนื่องจากมีเรือประเภทเดียว คิดเป็นร้อยละ 3.85 อย่างละเท่ากัน ตามลำดับ โดยในจำนวนนี้ไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้สึกว่าเรือที่วิ่งภายในประเทศมีการบริหารระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ดีกว่าเลย

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความเกี่ยวข้องในการใช้บริการจากผู้บริหารเรือ (Ship operator)

การใช้บริการจากผู้บริหารเรือ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เกี่ยวข้อง	2	7.70
ไม่เกี่ยวข้อง	24	92.30
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการจากผู้บริหารเรือ (Ship operator) คิดเป็นร้อยละ 92.30 และผู้ที่เกี่ยวข้อง คิดเป็นร้อยละ 7.70 ตามลำดับ

ตารางที่ 27 แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยรวมของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความพึงพอใจในการได้รับบริการจากผู้บริหารเรือ

ระดับความรู้สึก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากที่สุด	1	50.00
มาก	0	0.00
ปานกลาง	1	50.00
น้อย	0	0.00
น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	2	100.00
ค่าเฉลี่ยรวม ระดับความรู้สึกรวม		3.50 มาก

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกรวมในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยรวม 3.50 โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในการได้รับบริการจากผู้บริหารเรือในระดับมากที่สุด และปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 50.00 อย่างละเท่ากัน

อนึ่ง ในจำนวนนี้มีผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เกี่ยวข้องจำนวน 24 ราย จากทั้งหมด 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.30

ตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการเกิดและประเภทอุบัติเหตุ
ในเรือหลังจากนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในองค์กร

ข้อความ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การเกิดอุบัติเหตุในเรือหลังจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้		
เคยเกิดอุบัติเหตุ	23	88.46
ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	3	11.54
รวม	26	100.00
ประเภทของอุบัติเหตุที่เกิดในเรือ		
ซ้ำ	6	23.08
ไม่ซ้ำ	20	76.92
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าเรือในองค์กรผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการเกิดอุบัติเหตุในเรือ
หลังจากนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้บริหารในองค์กร คิดเป็นร้อยละ
88.46 และไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 11.54 ตามลำดับ สำหรับประเภทอุบัติเหตุในเรือหลังจาก
การนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้บริหารในองค์กรส่วนใหญ่มีประเภทเกิด
อุบัติเหตุไม่ซ้ำกัน คิดเป็นร้อยละ 76.92 และเกิดอุบัติเหตุซ้ำกัน คิดเป็นร้อยละ 23.08 ตามลำดับ

ตารางที่ 29 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อลำต่อปี

อุบัติเหตุเฉลี่ย (ลำต่อปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
0-2 ครั้ง	24	92.31
3-4 ครั้ง	2	7.69
5-6 ครั้ง	0	0.00
7-8 ครั้ง	0	0.00
9-10 ครั้ง	0	0.00
รวม	26	100.00

จากตารางพบว่าเรือในองค์การผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 0-2 ครั้งต่อลำต่อปี คิดเป็นร้อยละ 92.31 และ 3-4 ครั้งต่อลำต่อปี คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 30 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการเกิดอุบัติเหตุและลำดับความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในกองเรือใน 5 ลำดับแรก

ประเภทของอุบัติเหตุ	ลำดับความถี่การเกิดอุบัติเหตุ									
	1		2		3		4		5	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. เกิดไฟไหม้ การระเบิด	1	3.85	0	0.00	0	0.00	1	3.85	1	3.85
2. น้ำมันล้น (ไม่ลงทะเล)	2	7.69	4	15.38	3	11.54	1	3.85	1	3.85
3. น้ำมันล้น (ลงทะเลหรือแม่น้ำ)	1	3.85	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
4. เรือติดตื้น	4	15.38	2	7.69	4	15.38	2	7.69	0	0.00
5. เรือโดนกัน	0	0.00	3	11.54	2	7.69	4	15.38	1	3.85
6. สิ้นค้าเสียหาย	4	15.38	6	23.08	3	11.54	0	0.00	1	3.85
7. เรือชนท่า-กระแทกท่า	8	30.77	8	30.77	3	11.54	1	3.85	0	0.00
8. เรืออับปาง	1	3.85	0	0.00	1	3.85	0	0.00	0	0.00
9. คนตกน้ำ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
10. ลูกเรือบาดเจ็บ	5	19.23	0	0.00	2	7.69	1	3.85	2	7.69
11. ลูกเรือเสียชีวิต	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
12. อื่น ๆ	0	0.00	1	3.85	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ไม่ตอบ	0	0.00	2	7.69	8	30.77	16	61.53	20	76.91
รวม	26	100.00	26	100.00	26	100.00	26	100.00	26	100.00

จากตารางพบว่าการเกิดอุบัติเหตุในกองเรือของผู้ตอบแบบสอบถามเรียงตามลำดับการเกิดอุบัติเหตุ 5 ลำดับแรก ได้ดังนี้ ลำดับที่ 1 เรือชนท่า-กระแทกท่า คิดเป็นร้อยละ 30.77 ลำดับที่ 2 ลูกเรือบาดเจ็บ คิดเป็นร้อยละ 19.23 ลำดับที่ 3 เรือติดตื้นและสิ้นค้าเสียหาย คิดเป็นร้อยละ 15.38 อย่างละเท่ากัน ลำดับที่ 5 น้ำมันล้น (ไม่ลงทะเล) คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

ตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและลำดับความถี่ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกองเรือ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	ลำดับความถี่ของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ									
	1		2		3		4		5	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงาน	20	76.91	3	11.54	0	0.00	1	3.85	1	3.85
2. ผู้ปฏิบัติงานขาดความรู้ประสบการณ์	3	11.54	15	57.69	3	11.54	3	11.54	0	0.00
3. เครื่องมืออุปกรณ์ชำรุด	1	3.85	3	11.54	6	23.08	4	15.38	2	7.69
4. เครื่องมืออุปกรณ์ไม่เพียงพอ	0	0.00	2	7.69	2	7.69	5	19.23	5	19.23
5. ความบกพร่องของระเบียบปฏิบัติ	1	3.85	1	3.85	6	23.08	1	3.85	6	23.08
6. อื่น ๆ (ระดับน้ำในร่องน้ำ)	1	3.85	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
ไม่ตอบ	0	0.00	2	7.69	9	34.61	12	46.15	12	46.15
รวม	26	100.00	26	100.00	26	100.00	26	100.00	26	100.00

จากตารางพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกองเรือของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เกิดจากความบกพร่องของผู้ปฏิบัติงาน คิดเป็นร้อยละ 76.91 รองลงมา คือ ผู้ปฏิบัติงานขาดความรู้ประสบการณ์ คิดเป็นร้อยละ 11.54 เครื่องมืออุปกรณ์ชำรุด ความบกพร่องของระเบียบปฏิบัติ และอื่น ๆ ได้แก่ ระดับน้ำในร่องน้ำ คิดเป็นร้อยละ 3.85 อย่างละเท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 32 แสดงค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามด้านความรู้ที่จำเป็นแก่ตามตำแหน่งงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อความ	ตำแหน่งงาน						รวม
	ผู้จัดการทั่วไป	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ	ผู้จัดการฝ่ายช่าง	ผู้จัดการฝ่ายบุคคล	DP	อื่น ๆ	
1. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานสำนักงาน	3.50 มาก	3.25 ปานกลาง	2.50 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.50 มาก	3.33 ปานกลาง	3.27 ปานกลาง
2. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายเรือ	3.50 มาก	3.50 มาก	4.00 มาก	3.50 มาก	3.50 มาก	3.33 ปานกลาง	3.50 มาก
3. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายประจำเรือ	3.50 มาก	3.13 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	2.75 ปานกลาง	3.17 ปานกลาง	3.12 ปานกลาง
4. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับลูกเรือ	2.75 ปานกลาง	2.75 ปานกลาง	2.50 ปานกลาง	2.50 ปานกลาง	2.50 ปานกลาง	2.50 ปานกลาง	2.62 ปานกลาง
5. การปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ของพนักงานเรือ	3.25 ปานกลาง	3.13 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.50 มาก	3.19 ปานกลาง
6. การให้ความร่วมมือในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ของพนักงานในองค์กร	3.50 มาก	3.25 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.50 มาก	3.50 มาก	3.33 ปานกลาง	3.35 ปานกลาง
7. ความถี่ในการแก้ไขเอกสาร	2.25 น้อย	2.88 ปานกลาง	3.50 มาก	2.50 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	2.83 ปานกลาง	2.81 ปานกลาง
8. การปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบภายในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)	3.75 มาก	3.25 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.25 ปานกลาง	3.50 มาก	3.35 ปานกลาง
9. ระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลของการปฏิบัติงานเรือได้จริง	4.00 มาก	3.63 มาก	4.00 มาก	3.50 มาก	3.00 ปานกลาง	3.67 มาก	3.62 มาก
10. เปรียบเทียบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) เปรียบ “เหมือนเสือกระดาษ”	1.25 น้อย	1.88 น้อย	3.50 ปานกลาง	2.00 น้อย	2.25 น้อย	3.17 ปานกลาง	2.35 น้อย

ตารางที่ 32 (ต่อ) แสดงค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามด้านความรู้สึกรู้สึกจำแนกตามตำแหน่งงาน
ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อความ	ตำแหน่งงาน						รวม
	ผู้จัดการ ทั่วไป	ผู้จัดการ ฝ่ายปฏิบัติการ	ผู้จัดการ ฝ่าย ช่าง	ผู้จัดการ ฝ่าย บุคคล	DP	อื่น ๆ	
11. ประสิทธิภาพของระบบบริหาร ความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ใน องค์กร	3.25 ปานกลาง	3.13 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.50 มาก	3.50 มาก	3.67 มาก	3.35 ปานกลาง
12. ประสิทธิภาพของระบบบริหาร ความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ใน ธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศ	3.25 ปานกลาง	3.38 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	4.00 มาก	3.50 มาก	3.50 มาก	3.42 ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม	3.19	3.09	3.17	3.08	3.10	3.29	3.16
ความรู้สึกรวม	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง

หมายเหตุ การแปลผลระดับความรู้สึก ดังนี้

4.50 – 5.00 หมายถึง มีความรู้สึกมากที่สุด

3.50 – 4.49 หมายถึง มีความรู้สึกมาก

2.50 – 3.49 หมายถึง มีความรู้สึกปานกลาง

1.50 – 2.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อย

0.00 – 1.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อยที่สุด

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ต่อผลการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้ในองค์กรจำแนกตามตำแหน่งงาน มีค่าเฉลี่ยรวม 3.16 ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามทุกตำแหน่ง คือ ผู้จัดการทั่วไป ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ ผู้จัดการฝ่ายช่าง ผู้จัดการฝ่ายบุคคล DP และตำแหน่งอื่น ๆ มีความรู้สึกรวมในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับได้ดังนี้ ตำแหน่งอื่น ๆ ได้แก่ ตำแหน่งผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการฝ่ายการตลาด นายเรือ เจ้าหน้าที่ฝ่าย ISM มีค่าเฉลี่ยรวม 3.29 รองลงมา คือ ผู้จัดการทั่วไป มีค่าเฉลี่ยรวม 3.19 ผู้จัดการฝ่ายช่าง มีค่าเฉลี่ยรวม 3.17 DP มีค่าเฉลี่ยรวม 3.10 ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ มีค่าเฉลี่ยรวม 3.09 และผู้จัดการฝ่ายบุคคล มีค่าเฉลี่ยรวม 3.08 ตามลำดับ

ตารางที่ 33 แสดงค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามด้านความรู้สึกจำแนกตามอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อความ	อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม (ปี)						รวม
	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	
1. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานสำนักงาน	3.43 ปานกลาง	3.50 มาก	3.00 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	2.67 ปานกลาง	3.50 มาก	3.27 ปานกลาง
2. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายเรือ	3.71 มาก	3.25 ปานกลาง	3.67 มาก	3.67 มาก	3.33 ปานกลาง	3.50 มาก	3.50 มาก
3. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายประจำเรือ	3.57 มาก	2.88 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	2.67 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.12 ปานกลาง
4. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับลูกเรือ	2.86 ปานกลาง	2.38 น้อย	3.00 ปานกลาง	2.67 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	2.62 ปานกลาง
5. การปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ของพนักงานเรือ	3.43 ปานกลาง	3.13 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.67 มาก	2.67 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.19 ปานกลาง
6. การให้ความร่วมมือในระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานในองค์กร	3.71 มาก	3.13 ปานกลาง	3.67 มาก	3.33 ปานกลาง	2.67 ปานกลาง	3.50 มาก	3.35 ปานกลาง
7. ความถี่ในการแก้ไขเอกสาร	2.71 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	2.33 น้อย	2.00 น้อย	2.81 ปานกลาง
8. การปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบภายในระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM)	3.57 มาก	3.25 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	3.67 มาก	2.67 ปานกลาง	3.50 มาก	3.35 ปานกลาง
9. ระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลของการปฏิบัติงานเรือได้จริง	3.71 มาก	3.63 มาก	3.33 ปานกลาง	3.67 มาก	3.67 มาก	3.50 มาก	3.62 มาก
10. เปรียบเทียบระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) เปรียบ "เหมือนเสื้อกระดาษ"	1.86 น้อย	2.88 ปานกลาง	2.33 น้อย	2.33 น้อย	2.33 น้อย	2.00 น้อย	2.35 น้อย

ตารางที่ 34 แสดงค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามด้านความรู้สึกจำแนกตามระยะเวลาทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อความ	ระยะเวลาทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน (ปี)					รวม
	1-5	6-10	11-15	16-20	มากกว่า 21	
1. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานสำนักงาน	3.40 ปานกลาง	3.63 มาก	2.80 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	3.27 ปานกลาง
2. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายเรือ	2.80 ปานกลาง	3.75 มาก	3.80 มาก	3.40 ปานกลาง	3.67 มาก	3.50 มาก
3. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับนายประจำเรือ	2.60 ปานกลาง	3.25 ปานกลาง	3.40 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	3.12 ปานกลาง
4. ความเข้าใจระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานระดับลูกเรือ	2.00 น้อย	2.88 ปานกลาง	2.80 ปานกลาง	2.40 น้อย	3.00 ปานกลาง	2.62 ปานกลาง
5. การปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดไว้ของพนักงานเรือ	3.20 ปานกลาง	3.25 ปานกลาง	3.20 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	3.19 ปานกลาง
6. การให้ความร่วมมือในระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ของพนักงานในองค์กร	3.00 ปานกลาง	3.50 มาก	3.60 มาก	3.00 ปานกลาง	3.67 มาก	3.35 ปานกลาง
7. ความถี่ในการแก้ไขเอกสาร	3.00 ปานกลาง	2.63 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	2.80 ปานกลาง	2.67 ปานกลาง	2.81 ปานกลาง
8. การปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบภายในระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM)	3.20 ปานกลาง	3.50 มาก	3.40 ปานกลาง	3.00 ปานกลาง	3.67 มาก	3.35 ปานกลาง
9. ระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุและมลภาวะทางทะเลของการปฏิบัติงานเรือได้จริง	3.20 ปานกลาง	3.75 มาก	3.60 มาก	3.80 มาก	3.67 มาก	3.62 มาก
10. เปรียบเทียบระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) เปรียบ "เหมือนเสื้อกระดวย"	3.40 ปานกลาง	1.63 น้อย	1.60 น้อย	3.20 ปานกลาง	2.33 น้อย	2.35 น้อย

ตารางที่ 34 (ต่อ) แสดงค่าเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถามด้านความรู้สึกจำแนกตามระยะเวลาทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อความ	ระยะเวลาทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน (ปี)					รวม
	1-5	6-10	11-15	16-20	มากกว่า 21	
11. ประสิทธิภาพของระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ในองค์กร	3.00 ปานกลาง	3.50 มาก	3.60 มาก	3.20 ปานกลาง	3.33 ปานกลาง	3.35 ปานกลาง
12. ประสิทธิภาพของระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันในประเทศ	3.20 ปานกลาง	3.50 มาก	3.60 มาก	3.20 ปานกลาง	3.67 มาก	3.42 ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม	3.00	3.23	3.20	3.08	3.31	3.16
ความรู้สึกรวม	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง	ปานกลาง

หมายเหตุ การแปลผลระดับความรู้สึก ดังนี้
 4.50 – 5.00 หมายถึง มีความรู้สึกมากที่สุด
 3.50 – 4.49 หมายถึง มีความรู้สึกมาก
 2.50 – 3.49 หมายถึง มีความรู้สึกปานกลาง
 1.50 – 2.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อย
 0.00 – 1.49 หมายถึง มีความรู้สึกน้อยที่สุด

จากตารางพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้สึกเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ต่อการนำระบบบริหารความปลอดภัยขนานาชาติ (ISM) มาใช้ในองค์กรจำแนกตามอายุการทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมัน มีค่าเฉลี่ยรวม 3.16 ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามทุกช่วงเวลาที่ทำงานในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันทุกมีความรู้สึกรวมในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับได้ คือ ผู้ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจเรือบรรทุกน้ำมันมากกว่า 21 ปี มีค่าเฉลี่ยรวม 3.31 ช่วงเวลา 6 -10 ปี มีค่าเฉลี่ยรวม 3.23 ช่วงเวลา 11 – 15 ปี มีค่าเฉลี่ยรวม 3.20 ช่วงเวลา 16 -20 ปี มีค่าเฉลี่ยรวม 3.08 และ ช่วงเวลา 1 -5 ปี ค่าเฉลี่ยรวม 3.00 ตามลำดับ

ส่วนที่ 6 ข้อมูลอุปสรรค ข้อขัดข้อง และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบบริหารความปลอดภัย
นานาชาติ (ISM)

ตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้องค์การไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการ
ตรวจสอบภายใน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุ	เลือก		ไม่เลือก	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. การวางแผน ไม่ดี	6	23.08	20	76.92
2. การประสานงานไม่ดี	8	30.77	18	69.23
3. โปรแกรมเรือไม่อำนวย	19	73.08	7	26.92
4. DP ละเลย	4	15.38	22	84.62
5. อื่น ๆ (มีบุคลากรไม่เพียงพอ กำหนดเวลาที่เหมาะสมในการตรวจสอบ และไม่มีปัญหาในเรื่องการตรวจสอบภายใน)	3	11.54	23	88.46

จากตารางพบว่าองค์การของผู้ตอบแบบสอบถามมีปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบภายใน โดยเรียงตามลำดับได้ดังนี้ โปรแกรมเรือไม่อำนวย คิดเป็นร้อยละ 73.08 รองลงมา คือ การประสานงานไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 30.77 การวางแผนไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 23.08 DP ละเลย คิดเป็นร้อยละ 15.38 และอื่น ๆ ได้แก่ มีบุคลากรไม่เพียงพอ กำหนดเวลาที่เหมาะสมในการตรวจสอบ และไม่มีปัญหาในเรื่องการตรวจสอบภายใน คิดเป็นร้อยละ 11.54 ตามลำดับ

ตารางที่ 36 แสดงจำนวน และร้อยละปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัย นานาชาติ (ISM) ขององค์กร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปัจจัยเป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบบริหาร ความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)	เลือก		ไม่เลือก	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่เอาใจใส่	4	15.38	22	84.62
2. ระบบเอกสารมีความยุ่งยากซับซ้อน	8	30.77	18	69.23
3. เอกสารมีจำนวนมาก	15	57.69	11	42.31
4. DP ไม่ใส่ใจและดูแลอย่างจริงจัง	4	15.38	22	84.62
5. พนักงานเรือไม่เข้าใจระบบและการปฏิบัติ	15	57.69	11	42.31
6. พนักงานเรือไม่ให้ความร่วมมือ	6	23.08	20	76.92
7. พนักงานบนสำนักงานไม่ให้ความร่วมมือ	4	15.38	22	84.62
8. พนักงานบนสำนักงานไม่เข้าใจในระบบอย่าง เพียงพอ	9	34.62	17	65.38
9. งบประมาณจำกัด	2	7.69	24	92.31
10. พฤติกรรมเจ้าของเรือ	4	15.38	22	84.62
11. อื่นๆ (พนักงานขาดความตั้งใจและเอาใจใส่ใน การปฏิบัติงาน พนักงานมีการเข้าออกบ่อยส่งผล ให้การบันทึกไม่ต่อเนื่อง จำนวนพนักงานน้อย พนักงานส่วนใหญ่ขาดประสบการณ์)	4	15.38	22	84.62

จากตารางพบว่าองค์กรของผู้ตอบแบบสอบถามมีปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) โดยเรียงลำดับจากมากไปน้อย ดังนี้ มีเอกสารมีจำนวนมากและพนักงานเรือไม่เข้าใจระบบและการปฏิบัติ คิดเป็นร้อยละ 57.69 อย่างละเท่ากัน รองลงมา คือ พนักงานสำนักงานไม่เข้าใจในระบบอย่างเพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 34.62 ระบบเอกสารมีความยุ่งยากซับซ้อนคิดเป็นร้อยละ 30.77 พนักงานเรือไม่ให้ความร่วมมือ คิดเป็นร้อยละ 23.08 หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่เอาใจใส่ DP ไม่ใส่ใจและดูแลอย่างจริงจัง พนักงานบนสำนักงานไม่ให้ความร่วมมือ พฤติกรรมเจ้าของเรือ อื่น ๆ ได้แก่ พนักงานขาดความตั้งใจและเอาใจใส่ในการปฏิบัติงาน พนักงานมีการเข้าออกบ่อยส่งผลให้การบันทึกไม่ต่อเนื่อง จำนวนพนักงานน้อย พนักงานส่วนใหญ่ขาดประสบการณ์ คิดเป็นร้อยละ 15.38 อย่างละเท่ากัน และงบประมาณมีจำนวนจำกัด คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ

สรุปแบบสอบถามปลายเปิด

เกี่ยวกับความรู้และความเข้าใจในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

1 หน่วยงานราชการ สมาคมที่เกี่ยวข้อง บริษัท เจ้าของธุรกิจ และผู้บริหาร ต้องมีความเข้าใจและให้ความสำคัญกับระบบอย่างจริงจัง อีกทั้งต้องสร้างความเข้าใจจิตสำนึกให้แก่พนักงานให้เข้าใจวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่แท้จริงของระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) สร้างจิตสำนึกที่ดีเพื่อให้ปฏิบัติงานได้ถูกต้องและปลอดภัย

2 DP ควรต้องมีความเข้าใจระบบอย่างลึกซึ้ง ที่สำคัญต้องมีวิธีที่ทำให้ระบบมีประสิทธิภาพตลอดเวลา พนักงานทุกตำแหน่งปฏิบัติได้อย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ ที่สำคัญในระดับผู้จัดการและนายเรือต้องมีบทบาทอย่างมากในการพัฒนาระบบ

3 เนื่องจากผู้ปฏิบัติมีความรู้ความเข้าใจไม่เพียงพอส่งผลให้ระบบขาดประสิทธิภาพ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เกิดประโยชน์น้อยแก่ผู้ปฏิบัติงาน ทำให้ผู้ปฏิบัติงานไม่ให้ความสำคัญกับระบบ ดังนั้นในการแก้ไขควรต้องใช้เวลาและทุกฝ่ายต้องปฏิบัติอย่างจริงจัง

เกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่กำหนดในระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

1 การตรวจสอบระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ทั้งการตรวจสอบเองโดยเจ้าหน้าที่ขององค์กรที่ได้รับมอบหมาย (Internal Audit) และการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจภายนอก (External Audit) ที่ออกประกาศนียบัตร DOC และประกาศนียบัตร SMC ควรปฏิบัติอย่างจริงจังมากขึ้น

2 ในการทำการตรวจสอบภายในองค์กรควรมีการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติของพนักงานตามแผนที่กำหนดไว้

3 ควรจัดให้มีการอบรมและแนะนำการปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงติดตามการปฏิบัติงานและตรวจสอบการลงบันทึกอย่างต่อเนื่อง

เกี่ยวกับผลที่ได้รับจากการนำระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) มาใช้งาน

ผู้ปฏิบัติงานต้องเชื่อมั่นว่าระบบบริหารความปลอดภัยนานาชาติ (ISM) ว่าความปลอดภัยเพียงพอ หากพบข้อบกพร่องต้องรายงานตามระบบและดำเนินการแก้ไขทันที

เกี่ยวกับอุปสรรค ข้อขัดข้อง และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบบริหารความ
ปลอดภัยนานาชาติ (ISM)

ต้องไม่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัวเพราะบางครั้งอาจมีช่องทางทุจริตได้ ซึ่งเป็น
สาเหตุให้ระบบล้มเหลว ดังนั้นทุกคนที่เกี่ยวข้องต้องมีสำนึกและทัศนคติที่ดี



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved