

OSHE Magazine

นิตยสาร ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
Occupational Safety, Health and Environment



สัมภาษณ์ คุณอัศรา เทียงวิบูลย์

Occupational Health & Safety Manager – Building Materials
Sustainable Organization Development Office (SOD) – Operations
SCG Cement-Building Materials Co.,Ltd. (SCG CBM)
บริษัท เอสซีซีซีเมนต์ - ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด



สัมภาษณ์ คุณพ้องพรรณิ แสงน้อย

หัวหน้าหน่วยงานความปลอดภัย
บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)



สัมภาษณ์ คุณชนมวิภา กุลชาติสถาพร

นักปฏิบัติงานเทคนิค (อป.วิชาชีพ)
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพญา

เรื่องเด่นในฉบับ

- สรุปผลการดำเนินงานความปลอดภัย และอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31
- จุดเริ่มต้นของเส้นทางการจัดงาน สัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2528
- โครงการส่งเสริมการจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัย และอาชีวอนามัย สำหรับสถานประกอบการ SMEs
- ผลการดำเนินงานวิจัย สสปท.
- นานาสาระจากต่างประเทศ (She Digest)
- ความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety)
- ภัยอันตรายในงานจ้างเหมา (ประเภทกิจการอุตสาหกรรม)
- แรงงานกับโรคทางกรรม
- ปัจจัยเสี่ยงจิตสังคมในสถานที่ทำงาน



Occupational Safety Health Environment

สารบัญ

	3	การจัดสัมมนาวิชาการ งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31
จุดเริ่มต้นของเส้นทางการจัดงานสัปดาห์ ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2528	9	
	12	โครงการส่งเสริมการจัดทำระบบมาตรฐาน ความปลอดภัย และอาชีวอนามัย สำหรับสถานประกอบการ SMEs
ผลการดำเนินงานวิจัย โดย สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)	15	
	18	เรื่องเล่าวันความปลอดภัย และอาชีวอนามัยสากล
กฎหมายความปลอดภัย Safety Law	23	
	27	จป. มือโปร สัมภาษณ์ คุณอัครา เทียงวิบูลย์วงศ์ บริษัทเอสซีซีซีเมนต์ - ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด
นิตยสารจากต่างประเทศ She Digest	33	
	38	การจัดการด้านความปลอดภัย และสุขภาพ ในโครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในประเทศไทย
ความปลอดภัยบนท้องถนน Road Safety จิตสำนึกคุณสร้างได้	42	
	45	จป. เครือข่าย สัมภาษณ์ คุณพ้องพรรณิ แสงน้อย บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
จป. วัยทัน สัมภาษณ์ คุณชนมวีภา กุลชาติสถาพร การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพิกษา	47	
	51	ภัยอันตรายในงานจ้างเหมา ประเภทกิจการอุตสาหกรรม
แรงงานกับโศกนาฏกรรม วิเคราะห์ชั่วโมงการทำงานของแรงงาน กับโศกนาฏกรรมสยองปีใหม่	56	
	61	อุบัติเหตุ ค่าใช้จ่าย และการปฏิบัติ ตามกฎหมาย ขององค์กร
ปัจจัยเสี่ยงจิตสังคมในสถานที่ทำงาน Psychosocial risk factors in the workplace	65	
	69	ข่าวกิจกรรม เครือข่ายความปลอดภัย THAI OSHNET
ข่าว สสปท. TOSH NEWS	78	



บทบรรณาธิการ

นิตยสารความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรือ **OSHE Magazine** เป็นฉบับที่ 2 ที่ได้จัดทำขึ้นจากฉบับปฐมฤกษ์ โดยร่วมกับมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช และสมาคมอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (สอป.) สำหรับนิตยสารฉบับนี้เน้นการนำเสนอผลสรุปการดำเนินงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31 ที่ได้รับการตอบรับอันดี โดยมีผู้เข้าเยี่ยมชมงานประมาณ 52,000 คน รวมทั้งมีการนำเสนอ บทความในหัวข้อต่างๆ ทางด้านวิชาการที่น่าสนใจ เช่น เรื่องเล่าวันความปลอดภัยแห่งชาติ, ค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุ, กฎหมายด้านความปลอดภัย โดยผู้เขียนเป็นผู้ทรงคุณวุฒิระดับประเทศ เรายังคงเน้นการสัมภาษณ์และนำเสนอเนื้อหาสาระด้านความปลอดภัยจากเครือข่ายเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานทั่วประเทศ และกระผมหวังว่า นิตยสารฉบับนี้ยังคงให้ความรู้ อีกทั้งยังเป็นการแลกเปลี่ยนข่าวสารสำหรับนายจ้างลูกจ้างในสถานประกอบกิจการ และผู้ใช้แรงงานทั่วประเทศต่อไป

ชัยธนา ไชยมงคล

ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์สราวุธ

รองศาสตราจารย์ ดร.วินหนิ

สุธรรมสา

พันธ์ประสิทธิ์

สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

สมาคมอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงาน (สอป.)

บรรณาธิการบริหาร

ชัยธนา

ไชยมงคล

รองศาสตราจารย์สราวุธ

สุธรรมสา

รองศาสตราจารย์ ดร.วินหนิ

พันธ์ประสิทธิ์

กองบรรณาธิการ

รองศาสตราจารย์สุดาว

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิรติ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พรสวรรค์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชยนันท์

ดร.วรกมล

ดร.เชาวลิต

ดร.นพนันท์

วีริศ

สุดธิดา

ลัดดา

วิเลิศ

กาญจนา

สมพิศ

สถาพร

พิษณุ

เลิศวิสุทธิไพบูลย์

ศรีโอภาส

ศรีสวัสดิ์

แท่งทอง

บุญยโยธิน

เสนานุรักษ์วรกุล

นาคกนแบบ

จิรายุภาส

กรุ้งไกรวงศ์

ตั้งจินตนา

เจตียนันวัตร

กานต์วิโรจน์

พันธุ์เจริญศรี

พรไพบูลย์

จันทร์ลี

ควบคุมการผลิตและประสานงาน

พินิจ

เชื้อวงศ์

ฝ่ายการตลาดและสมาชิกสัมพันธ์

สุคนธา

ท้วมพงษ์

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม

ในการทำงาน (องค์การมหาชน)

เลขที่ 18 ถนนบรมราชชนนี แขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร 10170

โทรศัพท์ 0 2448 9111, 0 2448 9098

www.tosh.or.th



01

การจัดสัมมนาวิชาการ

งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31

SAFETY THAILAND SAFETY TOGETHER



SAFETY THAILAND



SAFETY TOGETHER

"ร่วมแรงร่วมใจ ประเทศไทยปลอดภัย"



SAFETY THAILAND SAFETY TOGETHER

"ร่วมแรงร่วมใจ ประเทศไทยปลอดภัย"



พลเอก ศิริชัย ดิษฐกุล

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน

เป็นประธานเปิดงานความปลอดภัยอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31 ปาฐกถาพิเศษในหัวข้อ "ร่วมแรงร่วมใจ ประเทศไทยปลอดภัย"



สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) สสพ. ตระหนักว่า การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ให้เกิดขึ้นในกลุ่มแรงงาน และประชาชนอย่างยั่งยืน จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนทัศนคติ และพัฒนาพฤติกรรมความปลอดภัย ครอบคลุมตลอดช่วงชีวิตคน นับตั้งแต่เยาวชน จวบจนถึงวัยสูงอายุ ทั้งนี้เพื่อทุกคนเห็นความสำคัญของความปลอดภัย โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ซึ่งเป็นภาระกิจหลักของสถาบันฯ ที่จะให้ความรู้ ด้วยการให้การฝึกอบรม การสร้างจิตสำนึกที่ดี ด้วยการจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย และกิจกรรมอื่นๆ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

หนึ่งในการจัดกิจกรรมประจำปี ตามภาระกิจที่สำคัญ ของ สสพ. คือการจัดงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย แห่งชาติ ซึ่งหลังจากที่ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงานได้ตัดโอนภารกิจในการจัดงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย แห่งชาติ (ชื่อเดิมสัปดาห์ความปลอดภัย อาชีวอนามัยในการทำงาน) มาให้ สสพ. ในปี พ.ศ. 2559 ดังนั้น การจัด



งานความปลอดภัย อาชีวอนามัย แห่งชาติ ครั้งที่ 31 ในวันที่ 29 มิถุนายน ถึง 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2560 จึงเป็นปีแรกที่ สสพ. ได้เริ่มดำเนินการจัดกิจกรรมอย่างเป็นทางการ ณ ศูนย์ประชุมแห่งชาติไบเทค บางนา โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน พลเอก ศิริชัย ดิษฐกุล เป็นประธานในพิธี และให้ปาฐกถาพิเศษ ภายใต้แนวคิด Safety Thailand Safety Together ร่วมแรงร่วมใจ ประเทศไทยปลอดภัย

การจัดงานความปลอดภัย และอาชีวอนามัย ครั้งที่ 31 ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งภายใต้การบูรณาการเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการโครงการความปลอดภัย และอาชีวอนามัย ร่วมกับ 10 กระทรวงหลัก อันได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และมีหน่วยงานจัดงานร่วม ได้แก่ สมาคมส่งเสริมความปลอดภัย และอนามัย (ประเทศไทย)

ในการจัดงานครั้งประกอบด้วย กิจกรรมการจัดสัมมนาวิชาการ การจัดนิทรรศการและกิจกรรมเวทีกลาง การแสดงงานวิชาการ และผลิตภัณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีผู้เข้าร่วมงานสัมมนา และกิจกรรมอื่นๆ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

การจัดสัมมนาวิชาการ

หัวข้อการสัมมนาวิชาการในงานความปลอดภัย และอาชีวอนามัย แห่งชาติ ครั้งที่ 31 ในวันที่ 29 มิถุนายน ถึง 1 กรกฎาคม 2560 มีผู้เข้าสัมมนาทั้งสิ้น 1,923 คน สำหรับการจัดสัมมนาวิชาการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มี 5 ห้องย่อย แบ่งออกเป็น 29 หัวข้อวิชา ซึ่งเน้นการแลกเปลี่ยนความรู้ และการขับเคลื่อน

เซฟตี้ไทยแลนด์ใน 5 หัวข้อหลักได้แก่ ความปลอดภัยในงานก่อสร้าง การวางแผนป้องกันและระงับอุบัติเหตุ การทำงานกับสารเคมีอันตราย งานด้านอาชีวอนามัย งานความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับหัวข้อสัมมนา ที่ได้รับความสนใจและมีผู้เข้าฟังจำนวนมาก และมีผลการประเมินที่ดีมาก 4 หัวข้อ ได้แก่การสาธิตตอบโต้ภาวะเหตุฉุกเฉินในสถานการณ์จำลอง” (คะแนนร้อยละ 4.13), หัวข้อเศรษฐศาสตร์ความปลอดภัย ภาระหรือ การลงทุน (คะแนนร้อยละ 4.13) หัวข้อพฤติกรรมความปลอดภัยแรงงานไทย ก็สร้างได้ (คะแนนร้อยละ 4.09) และการบริหารจัดการความปลอดภัยใน งานก่อสร้าง (คะแนนร้อยละ 4.00) ตามลำดับ

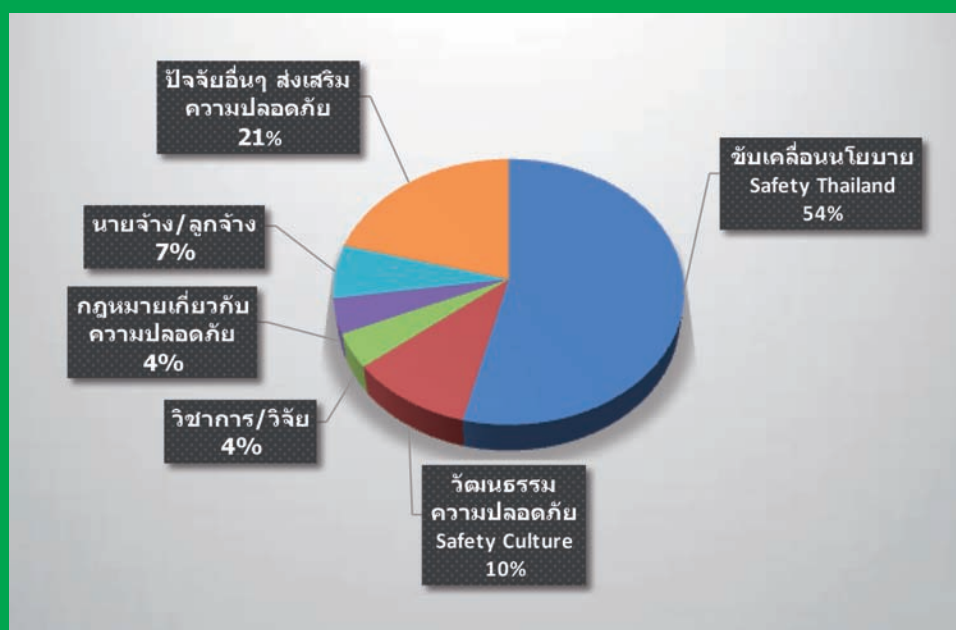
5 ส. แนวความคิดการจัดหัวข้อสัมมนา

การจัดงานครั้งนี้ได้มีการกำหนดแนวทางการจัดหัวข้อสัมมนา และการ ประเมินเพื่อเป็นตัววัดผลสัมฤทธิ์ โดยใช้หลักแนวคิด 5 ส. ซึ่งประกอบด้วย

- ส.ที่ 1 สนับสนุนนโยบาย Safety Thailand
- ส.ที่ 2 สอดคล้องแผนแม่บทความปลอดภัยฯ ปี 60-64
ระเบียบวาระแห่งชาติ “แรงงานปลอดภัยและสุขภาพอนามัยดี”
- ส.ที่ 3 ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงป้องกัน
Preventive Safety Culture
- ส.ที่ 4 การมีส่วนร่วมจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และสถาบัน
การศึกษา รวมถึงกลุ่มนายจ้าง และลูกจ้าง
ในสถานประกอบกิจการ
- ส.ที่ 5 สนองภารกิจหน้าที่ สสปท.

ซึ่งจากการประเมินผลการจัดสัมมนา โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อิสรา เล็กสรเสรีญ พบว่าผู้เข้าร่วมสัมมนามีความพึงพอใจในระดับดีมาก และผ่านเกณฑ์ประเมิน โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 (เต็ม 5.00)

ร้อยละหมวดเนื้อหาการจัดสัมมนาวิชาการ งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31



สรุปสาระสำคัญที่ได้จากหัวข้อสัมมนา 5 หัวข้อหลักตามนโยบาย Safety Thailand

นโยบาย Safety Thailand ระยะเร่งด่วนประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ความปลอดภัยในงานก่อสร้าง การวางแผนและป้องกันอุบัติเหตุ และการทำงานเกี่ยวข้องกับสารเคมี แต่ในการจัดงานสัมมนานี้ได้ให้ความสำคัญควบคู่ไปกับการความปลอดภัยทางถนนเนื่องจากมีสถิติการเสียชีวิตจากการทำงานที่สูงที่สุด และด้านอาชีวอนามัย โดยเฉพาะเรื่องการยศาสตร์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับโรคจากการประกอบอาชีพ เช่น ระบบกล้ามเนื้อและโครงสร้างกระดูกที่พบมากที่สุดในแรงงานไทย

การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการก่อสร้าง: การปรับปรุงมาตรฐานในการทำงานก่อสร้างให้ทันสมัยตามโครงการและเทคโนโลยีสมัยใหม่มีความสำคัญในการสร้างคู่มือและหลักสูตรด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อสร้างองค์ความรู้และแนวทางปฏิบัติที่ดีให้กับผู้เกี่ยวข้องในงานก่อสร้าง ซึ่งจำนวนมากในปัจจุบัน และสามารถลดการประสออันตรายจากการก่อสร้างได้

การขับเคลื่อนการวางแผนป้องกันและระงับอุบัติเหตุ: ปัญหาในเรื่องของอุบัติเหตุในสถานประกอบการนั้นส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการตามกฎหมายหรือมาตรฐาน ซึ่งข้อกำหนดเหล่านี้เป็นขั้นต่ำในการดำเนินการ

ซึ่งสถานประกอบการควรปฏิบัติให้สูงกว่าที่ระบุไว้ตามกฎหมายหรือมาตรฐานที่กำหนดไว้ และแต่ละสถานประกอบการควรมีทะเบียนความเสี่ยงการตรวจสอบ มีผู้รับผิดชอบเฉพาะสถานประกอบการของตนเอง เพราะปัญหาและแนวทางป้องกันอัคคีภัยในแต่ละสถานประกอบการมีความแตกต่างกัน

การขับเคลื่อนการทำงานเกี่ยวข้องกับสารเคมี: อันตรายจากการทำงานกับสารเคมีป้องกันได้ โดยชี้บ่งอันตรายให้ครบในทุกขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับสารเคมี และปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมายให้ครบถ้วน รวมถึงการสนับสนุนอย่างจริงจังจากผู้บริหารสถานประกอบการ

การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน: การบริหารจัดการการขนส่งทางถนน ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติตามระบบ Q-Mark มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งรถบรรทุก หรือปฏิบัติตาม ISO 39001 (มอก.39001) และกฎกระทรวงว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน เป็นการลดจำนวน



อุบัติเหตุ จำนวนการสูญเสียบุคคลากร และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากการทำงานที่ต้องชียานพาหนะบนท้องถนน

การขับเคลื่อนด้านอาชีวอนามัย: การประสบอันตรายจากการทำงานสามารถควบคุมได้จากตัวบุคคล เครื่องมือ/เครื่องจักร และสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ผู้บริหารควรให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาทั้งด้านงบประมาณ และให้ความรู้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งการแก้ปัญหาประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืนได้ ต้องได้ความร่วมมือทั้งจากฝ่ายนายจ้างและลูกจ้าง



ประโยชน์ที่ได้รับจากสัมมนาวิชาการ

- ผู้เข้าร่วมการสัมมนาวิชาการฯ ทราบปัญหา และสถานการณ์ความปลอดภัยในการทำงาน และได้รับความรู้ ความเข้าใจ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในสถานประกอบการของตนเองได้
- เป็นเวทีแลกเปลี่ยนความรู้ และประสบการณ์การทำงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- เสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน จากการบูรณาการการทำงานร่วมกันจากภาครัฐภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา
- สามารถนำประเด็นสำคัญใช้เป็นข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนนโยบาย Safety Thailand เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงานต่อไป

พรีมอรางวัล

สถานประกอบการที่ผ่านเกณฑ์การประกาศเกียรติคุณกิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ประจำปี 2560 (Zero Accident Campaign 2017) จำนวน 258 รางวัล ประกอบด้วย

- ระดับแพททินัม จำนวน 9 แห่ง
- ระดับทอง จำนวน 40 แห่ง
- ระดับเงิน จำนวน 90 แห่ง
- ระดับทองแดง จำนวน 119 แห่ง



- พรีมอโล่ประกาศเกียรติคุณสถานประกอบการ SMEs ที่ผ่านเกณฑ์ตามโครงการนำร่องระบบมาตรฐานความปลอดภัยฯ ใน SMEs จำนวน 9 แห่ง
- พรีมอรางวัลด้านการส่งเสริมความปลอดภัย การประกวดโปสเตอร์ Info Graphic จำนวน 5 รางวัล
- พรีมอโล่ประกาศเกียรติคุณแก่ผู้สนับสนุนการจัดงานจากภาคเอกชน 4 ราย



การแสดงผลการ

สสพ. ใช้พื้นที่ 9,600 ตารางเมตร โดยครั้งนี้มีผู้เข้าร่วมงานจำนวนมากถึง 52,000 คน ซึ่งมากกว่าปีที่แล้วประมาณร้อยละ 5 โดยภายในพื้นที่มีการจัดคูหานิทรรศการมีหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคการศึกษาภาคประชาสังคม และภาคเอกชน ประมาณ 155 คูหา โดยได้แบ่งออกเป็น สำคัญ ได้แก่ โซน Safety Thailand โซนความปลอดภัยในการใช้สารเคมี โดยการสนับสนุนจากบริษัท อนุสรณ์ เบสเซฟ จำกัด โซนความปลอดภัยบนท้องถนน สนับสนุนโดยการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย โซนความปลอดภัยในงานก่อสร้าง สนับสนุนโดยบริษัท 3M ประเทศไทย จำกัด โซนการศึกษา ซึ่งได้รับการสนับสนุนจาก 18 สถาบันการศึกษาที่มีการเรียนการสอนด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานประกันสังคม กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เป็นต้น

ในการจัดกิจกรรมที่ได้รับการตอบรับที่ดีโดยเฉพาะคูหาจากสถาบันเอกชน และสถาบันการศึกษา โดยมี จุดเด่น คือมีการจัดคูหาที่ใหญ่และทันสมัย มีการจัดกิจกรรมทางวิชาการ ชักถามและให้ข้อมูลทางวิชาการ ซึ่งมีผลการประเมินที่ดีมาก คิดเป็นร้อยละ 84.21





การจัดเวทีกลาง

ในปีนี้ สสปท. มุ่งเน้นการดึงผู้ใช้งานแรงงานและประชาชนเข้าร่วมในพื้นที่แสดงนิทรรศการให้มากที่สุด จึงได้มีการจัด กิจกรรมในเวทีกลางตลอดทั้ง 3 วัน โดย มีการเชิญนักร้อง ดารา การประกวดกิจกรรม และนักพูดจูงใจต่างๆ เข้าร่วมงาน ได้แก่ คุณผืนเด่น จรรยาธนากร มาพูดเรื่อง “กันภัยดีกว่าภัย เสียจากใจคนกัซิป” คุณฟิล์ม รัชภักย์ วิไลโรจน์ และโฟล์ท รัชพงษ์ วิไลโรจน์ พูดเรื่อง “สร้างสำนึกความปลอดภัย จากใจนักแข่ง” และคุณเกสรตา อินแก้ว นักพูดเพื่อสร้างแรงจูงใจ จากศูนย์ฟื้นฟูสมรรถภาพคนงาน จังหวัดปทุมธานี สำนักงานประกันสังคม ได้แก่ พูดในหัวข้อ “หัวใจที่มุ่งมั่นกับการสร้างฝันการทำงาน” นอกจากนี้มีการแสดงมินิคอนเสิร์ตจากคุณเอ็นขวัญ วรัญญา และกิจกรรมอื่นๆ เช่น การประกวด Brand Ambassador “Safety Smart & Smile Contest 2017 ตลอด 3 วันเต็ม



02 SAFETY

จุดเริ่มต้น ของเส้นทางการจัดงาน สัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2528

เดือนตุลาคม 2528 ได้มีการหารือระหว่าง
ส่วนราชการของกรมแรงงานเกี่ยวกับการพัฒนางาน
ความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งต่างเห็นพ้องต้องกันว่า
นอกจากการพัฒนาและบังคับใช้กฎหมาย การตรวจ
แรงงาน การศึกษาวิจัย การตรวจทดสอบและวิเคราะห์
ปัญหาสภาพแวดล้อมในการทำงาน และการเผยแพร่
ข้อมูลข่าวสารแล้ว สมควรจะมีกิจกรรมเสริม
โดยการจัดงาน “สัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงาน”
ขึ้นในระดับประเทศเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นศูนย์กลาง
ของกลุ่มบุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่เนายจ้าง
ลูกจ้าง ผู้บริหาร นักวิชาการ เจ้าหน้าที่ และประชาชน
ทั่วไป ให้มาพบปะแลกเปลี่ยนประสบการณ์ วิชาการ
แนวคิดวิธีการแก้ไขปัญหา รวมทั้งเป็นแหล่งแสดงผล
งานทางวิชาการด้านความปลอดภัยที่ประสบ
ความสำเร็จในสถานประกอบกิจการ เพื่อเป็นการ
เผยแพร่ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงความสำคัญ
ของการทำงาน ความเสียหายและความทุกข์ของ
คนที่ได้รับอันตรายจากการทำงาน รวมถึงความเสียหาย
จากทุกคนที่มีส่วนได้รับนั้น ซึ่งความคิดริเริ่มดังกล่าว
สอดคล้องกับมติ ในที่ประชุมของคณะอนุกรรมการ
อุบัติภัยแห่งชาติฯ



คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี ที่เห็นสมควรให้มีการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานขึ้นเช่นเดียวกัน จึงเป็นจุดเริ่มต้นให้กลุ่มผู้สนใจในเรื่องนี้ ในขณะนั้น อันได้แก่ กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข สภาองค์การนายจ้าง สมาคมอุตสาหกรรมไทย วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยสภาที่ปรึกษาเพื่อพัฒนาแรงงานแห่งชาติ และกรมแรงงานได้หารือเป็นการภายใน และเห็นสมควรที่จะเสนอข้อคิดเห็นดังกล่าวไปยังคณะรัฐมนตรี เพื่อขอให้จัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ ให้เป็นผู้ดำเนินการในเรื่องนี้อันประกอบด้วย ผู้แทนส่วนราชการ องค์การของรัฐและของเอกชนที่เกี่ยวข้องและต้องเป็นกรรมการร่วมกัน

วันที่ 18 ธันวาคม 2528 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานเป็นคณะกรรมการระดับชาติ เพื่อจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงาน อันประกอบด้วยผู้แทนจากส่วนราชการ องค์การของรัฐและเอกชน เป็นกรรมการร่วมกัน และมีรัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี (ร้อยตำรวจโท ชาญ มนุธรรม) ในขณะนั้นเป็นประธานกรรมการ และอธิบดีกรมแรงงาน (ปัจจุบันคือกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน) เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การจัดงานเป็นศูนย์รวมของวิชาการและการแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเป็นกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ กระตุ้นจิตสำนึกให้เกิดความปลอดภัยในการทำงานในประเทศไทย

การจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ครั้งที่1 ได้จัดขึ้นในระหว่างวันที่1 - 3 มิถุนายน 2529 โดยมีการจัดสัมมนา และประกวดสถานประกอบกิจการดีเด่นด้านความปลอดภัยและสวัสดิการ ซึ่งในเวลาเดียวกันนั้นคือระหว่างวันที่ 1 - 7 มิถุนายน 2529 ถือว่าเป็นช่วงเวลาของการรณรงค์สัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานทั่วประเทศ มีการจัดงานในระดับจังหวัดทุกจังหวัด

ในวันที่ 14 ตุลาคม 2529 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติปรับปรุงองค์ประกอบคณะกรรมการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ โดยให้รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ

การจัดงานในช่วงปีแรกๆ ไม่มีการกำหนดวันจัดงานที่แน่นอน จนเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2535 คณะรัฐมนตรีมีมติกำหนดให้วันที่ 1 - 5 กรกฎาคม ของทุกปีเป็นสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ และให้จัดงานเป็นลักษณะกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน ในเวลาเดียวกัน

ในปี 2540 องค์การลูกจ้างได้เรียกร้องให้วันที่ 10 พฤษภาคม ของทุกปี เป็นวันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ เพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์ไฟไหม้ โรงงานผลิตตุ๊กตาของบริษัท เคเคอร์ อินดัสเทรียล(ไทยแลนด์) จำกัด เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2536 ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต 188 ราย ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2540 เห็นชอบตามที่เสนอ และให้ยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2535 โดยมอบให้กระทรวงแรงงาน และสวัสดิการสังคม (ในขณะนั้น) ไปกำหนดการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัย

ในการทำงานแห่งชาติใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับวันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ จากนั้นจึงได้เริ่มจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติในช่วงเวลาคาบเกี่ยววันที่ 10 พฤษภาคม โดยเริ่มตั้งแต่การจัดงานครั้งที่ 12 ในปี 2541 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน

กิจกรรมหลักในการจัดงาน ได้แก่ การสัมมนาวิชาการ การจัดนิทรรศการ และจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยต่างๆ เช่น การประกวดสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การประกวดเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ การประกวดสิ่งประดิษฐ์คิดค้นด้านความปลอดภัยในการทำงานซึ่งเป็นตัวอย่างได้ การประกวดภาพถ่ายความปลอดภัยในการทำงาน การประกวดวาดภาพความปลอดภัย และการประกวดคำขวัญความปลอดภัย เป็นต้น

ปี 2543 คณะกรรมการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงาน เห็นควรให้มีการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานส่วนภูมิภาค 5 ภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคใต้ เพื่อให้มีการขยายผลโดยนำความรู้ด้านวิชาการและเทคโนโลยีความปลอดภัยและอาชีวอนามัยจากส่วนกลางไปสู่ภูมิภาค เพื่อนำไปสู่การพัฒนาความปลอดภัยและอาชีวอนามัยครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ ซึ่งได้หมุนเวียนจัดในจังหวัดต่าง ๆ ของทั้ง 5 ภูมิภาค เป็นประจำทุกปี ตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานครั้งที่ 1/2548เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2548 ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี (นายสุรเกียรติ์ เสถียรไทย) เป็นประธานการประชุมได้มีมติให้แก้ไขชื่อของคณะกรรมการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานเป็นคณะกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน พร้อมทั้งปรับโครงสร้างและอำนาจหน้าที่ให้ครอบคลุมการรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยทุกเรื่อง ไม่เพียงแต่การจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติเท่านั้นซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2548 การจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยแห่งชาติจึงดำเนินการโดยคณะกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน และในปี 2552 กระทรวงแรงงานเห็นชอบให้กำหนดจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติในเดือนกรกฎาคม 2552 และให้มีกิจกรรมเพื่อรำลึกถึงเหตุการณ์เพลิงไหม้ บริษัท เคเคอร์ อินดัสเทรียล (ไทยแลนด์) จำกัด ในวันที่ 10 พฤษภาคม ซึ่งเป็นวันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ในปี 2553 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2553 เห็นชอบการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน โดยให้มีอำนาจหน้าที่หลักในการกำกับนโยบายการขับเคลื่อนระเบียบวาระแห่งชาติ “แรงงานปลอดภัยและสุขภาพอนามัยดี” และยกเลิกอำนาจหน้าที่ในการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานออกจากคณะกรรมการดังกล่าว

การจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงาน ถือเป็นภารกิจที่กระทรวงแรงงานโดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานรับผิดชอบดำเนินการเป็นประจำทุกปี ภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ยกเลิกอำนาจหน้าที่ในการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยออกจากคณะกรรมการส่งเสริม

ความปลอดภัยในการทำงานแล้ว กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจึงได้เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานให้มอบอำนาจหน้าที่ในการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแก่คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงานได้มีคำสั่งที่ 12/2553 ลงวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2553 มอบหมายอำนาจหน้าที่ให้คณะกรรมการความปลอดภัยฯ ดำเนินการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ และแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานเฉพาะกิจได้ตามความจำเป็น ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

ต่อมาได้มีการประกาศพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554 กำหนดให้มีการจัดตั้งสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ให้มีหน้าที่ในการส่งเสริมและแก้ไขปัญหาความเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งการจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานเป็นภารกิจหนึ่งที่สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ต้องดำเนินการ

พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2558 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 22 พฤษภาคม 2558 เป็นต้นมา ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2559 อนุมัติการโอนอำนาจหน้าที่ ภารกิจ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ และงบประมาณของสำนักความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (สสปท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2558 ส่งผลให้การจัดงานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติซึ่งเป็นภารกิจด้านการส่งเสริมความปลอดภัย ของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ถูกส่งมอบให้สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ซึ่งภารกิจดังกล่าวมีการส่งมอบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2559

คณะกรรมการบริหารสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) มีมติให้เปลี่ยนชื่องานจาก “งานสัปดาห์ความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ” เป็น “งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ” เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย ฯ ในการส่งเสริมพัฒนาทั้งเรื่องความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยในการทำงาน เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ การเจ็บป่วย และโรคจากการทำงาน และสถาบันได้กำหนดจะจัดงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ประจำปี 2560 ขึ้น ระหว่างวันที่ 29 มิถุนายน - 1 กรกฎาคม 2560 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา โดยมีกิจกรรมได้แก่ การสัมมนาทางวิชาการ การแสดงนิทรรศการ การสาธิต และการประกวดกิจกรรมเพื่อการรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน โดยกำหนดรูปแบบการทำงานแบบมีส่วนร่วมจาก 10 กระทรวงหลักซึ่งขับเคลื่อนนโยบาย Safety Thailand



โครงการส่งเสริมการจัดทำ ระบบมาตรฐานความปลอดภัย SMEs และอาชีวอนามัย สำหรับสถานประกอบการ



สถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (Small and Medium-Sized Enterprises; SMEs) มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดย SMEs คิดเป็นร้อยละ 42.5 (1.61 ล้านล้านบาท) ของ GDP ประเทศ และยังส่งเสริมทั้งในด้านการสร้างงาน สร้างมูลค่าเพิ่ม สร้างเงินตราต่างประเทศ ลดการนำเข้าสินค้าต่างประเทศ เป็นจุดเริ่มต้นในการประกอบการธุรกิจ เชื่อมโยงกับกิจกรรมขนาดใหญ่ และภาคการผลิต อื่นๆ อย่างไรก็ตาม สถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กก็ยังมีปัญหาหลายประการ เช่น ด้านการตลาด ขาดแหล่งเงินทุน ด้านแรงงาน เทคโนโลยีการผลิต ขีดจำกัดด้านการบริหารจัดการ ปัญหาด้านการส่งเสริมจากภาครัฐและเอกชน ปัญหาด้านการเข้าถึงบริการของรัฐ และการรับรู้ข่าวสาร ดังนั้น การให้ความสำคัญกับสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก จึงมีความสำคัญยิ่งต่อเศรษฐกิจในปัจจุบัน เพราะเป็นปัญหาพื้นฐานของภาคเศรษฐกิจอุตสาหกรรมที่แท้จริงและเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนด้วย หรืออาจกล่าวได้ว่าเมื่อสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก อยู่รอดและเติบโตได้ ภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่แท้จริง (Real Sector) ก็จะสามารถอยู่รอดได้เช่นกัน



ขณะนี้รัฐบาลมีนโยบายชัดเจนในการช่วยเหลือสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กด้านการเงินรวมทั้งมาตรการในการผลักดันการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษซึ่งจะช่วยให้สถานประกอบการ SMEs มีความเข้มแข็งในด้านการผลิตมากขึ้น อย่างไรก็ตามหากการดำเนินการไม่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย ที่มีมาตรฐานและเป็นระบบแล้ว สถานประกอบการนั้นก็มีความเสี่ยงต่อความสูญเสียโอกาสทางธุรกิจและความมั่นคงได้ตั้งข้อเท็จจริง จากข้อมูลของกองทุนเงินทดแทน

ประเทศไทย คือการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยของแรงงานที่ทำงานใน SMEs มีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนการประสบอันตรายของแรงงานทั่วประเทศ

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) สสปท. ได้เล็งเห็นความสำคัญของแรงงานในสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ที่จะต้องลดความสูญเสียจากการประสบอันตรายจากการทำงาน อันเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 จึงได้ดำเนินโครงการพัฒนาระบบมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สำหรับสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งในโครงการได้จัดทำกิจกรรมและข้อกำหนดและคู่มือระบบมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สำหรับสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กขึ้น ซึ่งคู่มือนี้ได้จัดทำขึ้นโดยยึดหลักความเหมาะสมสำหรับสถานประกอบการขนาดกลาง

และขนาดเล็ก เพื่อให้องค์กรดังกล่าวได้นำไปปฏิบัติและเกิดระบบมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี และมีประสิทธิภาพ สามารถแก้ไขปัญหาการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจากการทำงานได้ รวมทั้งเพื่อเป็นแนวทางในการควบคุมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กร นำไปสู่ความมั่นคง ปลอดภัย และส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กร ซึ่งจะทำให้ทั้งพนักงานและชุมชนโดยรอบ เกิดความมั่นใจในการประกอบกิจการขององค์กรด้วย

หนึ่งในบริษัทที่เข้าร่วมโครงการนำร่องนำระบบมาตรฐานความปลอดภัยฯ ไปใช้ในสถานประกอบการกิจการในปี 2559 กล่าวว่า “ในการจัดทำระบบนี้ส่วนสำคัญที่สุดคือ ผู้บริหาร ซึ่งได้ให้ความสำคัญในการจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัยฯ ร่วมผลักดันโครงการ ทำให้พนักงานทุกคนให้ความร่วมมือ แม้ว่าในช่วงแรกๆ พนักงานยังไม่เข้าใจในระบบไม่สนใจเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน แต่ผู้บริหารก็มีความมุ่งมั่นต้องการให้พนักงานมีส่วนร่วม จึงได้ลงพื้นที่และทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยร่วมกัน อีกทั้งสนับสนุนด้านงบประมาณและบุคลากร ทำให้สามารถประสบความสำเร็จในการจัดทำระบบ และผ่านการประเมินในระดับ แพลตตินั่ม” ซึ่ง สสปท. ได้นำเอามาตรฐานนี้ไปใช้ทดลองในสถานประกอบการ จำนวน 10 แห่ง ในปี 2559 ขยายผลต่อสำหรับ SMEs จำนวน 51 แห่ง ในปี 2560 โดยมีประเภทกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้แก่

- (1) กิจการก่อสร้าง
- (2) กิจการผลิตเครื่องดื่มและอาหาร
- (3) กิจการค้าเครื่องใช้ไฟฟ้าและยานพาหนะ
- (4) กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติก
- (5) กิจการหล่อหลอม กิ่งโลหะ
- (6) กิจการที่มีการใช้สารเคมีอันตราย

ซึ่งในการดำเนินโครงการนี้ในปี 2560 ทางสถาบันส่งเสริมความปลอดภัยฯ ได้จัดพิธีลงนามความร่วมมือของโครงการส่งเสริมการจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ระหว่างสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กับ สถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการฯ เพื่อแสดงความมุ่งมั่นของสถานประกอบการในการร่วมมือกันจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัย ให้ประสบความสำเร็จ ในวันที่ 30 มิถุนายน 2560 ทั้งนี้ สถาบันส่งเสริมความปลอดภัยได้เชิญสถานประกอบการที่ประสบผลสำเร็จในการยกมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในปี พ.ศ.2559 มาแบ่งปันประสบการณ์ให้แก่ SMEs ที่มีความจำนงค์เข้าร่วมโครงการใหม่ในปี พ.ศ. 2560 เพื่อให้มีแรงกระตุ้นและแรงขับเคลื่อนการดำเนินโครงการฯ ให้ประสบความสำเร็จต่อไป รวมทั้งมีการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ใน 51 สถานประกอบการประกอบด้วย

- 1) การฝึกอบรม
- 2) การสำรวจพื้นที่ในสถานประกอบการเพื่อค้นหาความเสี่ยง
- 3) การตรวจติดตาม เพื่อให้คำปรึกษาในการใช้มาตรการ
- 4) การตรวจประเมินระบบบริหาร

4 ระดับมาตรฐานสำหรับ SMEs

การจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานสำหรับสถานประกอบการกิจการขนาดกลางและขนาดเล็กนั้น แบ่งการจัดทำระบบมาตรฐานออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

1. ระดับ Basic มุ่งเน้นที่การป้องกันอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงานเป็นหลัก
2. ระดับ Silver มุ่งเน้นที่การป้องกันอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย และเริ่มมีการตรวจสอบ และทบทวนระบบการจัดการ
3. ระดับ Gold มีการดำเนินการในเชิงรุกมากขึ้น มีการชี้บ่งอันตราย มุ่งเน้นการควบคุม ความเสี่ยงโดยใช้หลักการบริหารจัดการ
4. ระดับ Platinum มีการจัดทำระบบมาตรฐานฯ ในเชิงรุก และดำเนินการตามข้อกำหนดทุก ข้อ อย่างครบถ้วน



ขั้นตอนในการจัดทำระบบมาตรฐานความปลอดภัย สำหรับ 51 สถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการในปี 2560



ผลการดำเนินงานวิจัย

โดย สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)



ดร.จุฑาสิริ โรหิตรัตนะ



โครงการส่งเสริมงานวิจัยด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

หนึ่งในภารกิจที่สำคัญของสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) คือ ส่งเสริมการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อส่งเสริมและพัฒนาองค์ความรู้แก่แรงงานให้ทำงานอย่างปลอดภัย และมี สุขภาพอนามัยที่ดี เมื่อพิจารณาผลงานวิจัยในประเทศไทย ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยฯ จากอดีตถึงปัจจุบันพบว่า หลักฐานเชิงประจักษ์ของตัวชี้บ่งอันตรายจากการทำงานยังไม่ครอบคลุมสถานประกอบกิจการที่สำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ขาดการนำผลการศึกษาวิจัยไปใช้ในเชิงนโยบายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงานอย่างแท้จริง และยังขาดความต่อเนื่องของการศึกษาวิจัยเพื่อระบุปัญหาและแนะนำแนวทางในการแก้ไขให้เหมาะสมต่อสถานการณ์ปัจจุบัน

ดังนั้น สสพท. จึงเล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของแรงงานไทย ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ ประเด็นยุทธศาสตร์ของกระทรวงแรงงาน ปีงบประมาณ 2559 เรื่อง การเสริมสร้างความมั่นคงและคุณภาพชีวิตที่ดีให้กำลังแรงงาน อนุสัญญาองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ฉบับที่ 187 ว่าด้วยกรอบเชิงส่งเสริมการดำเนินงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัย พ.ศ. 2559 สสพท. ดำเนินการวางกรอบวิจัยตามยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงแรงงาน และตอบโจทย์ความต้องการของภาคแรงงาน โดยได้จัดประชุมวิชาการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ครั้งที่ 1 เพื่อระดมความคิดเห็นร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยด้านความปลอดภัยฯ เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2560 กำหนดทิศทางการวิจัยให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานในสถานการณ์ปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม



ผลงานการวิจัย สสพท.

นอกจากนี้ มีการศึกษาวิจัยเรื่องเศรษฐศาสตร์ความปลอดภัย เพื่อดำเนินการลดค่าสูญเสียทางเศรษฐศาสตร์ในระดับสถานประกอบกิจการ ในประเภทต่างๆ เพื่อให้นายจ้างเห็นประโยชน์จากการลงทุนและป้องกันความสูญเสียทางเศรษฐศาสตร์ที่อาจเกิดขึ้นหากสถานประกอบกิจการยังไม่ทำการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงการกระบวนการผลิตให้ปลอดภัยเหมาะสม อีกทั้ง ยังสามารถนำข้อมูลที่ได้มาจัดลำดับความสำคัญในการคัดเลือกกลุ่มประเภทกลุ่มงานของสถานประกอบกิจการที่มีการสูญเสียทางเศรษฐศาสตร์มากที่สุด และควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วนเป็นอันดับแรก ก่อนจะทำการแก้ไขปรับปรุงในลำดับถัดไป

ซึ่งข้อมูลจากการวิจัยด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานนี้สามารถบ่งบอกถึงสถานการณ์แนวโน้มและความรุนแรงของปัญหาในภาพรวม และเกิดการปรับปรุง จัดทำระบบปฏิบัติงานระบบการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของแรงงานไทยให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและแพร่หลายในสถานประกอบกิจการ นอกจากนี้ยังมีวิธีอื่นๆ ที่ได้เริ่มดำเนินงาน อาทิ เช่น สถานะการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของลูกจ้างในสถาน

ประกอบกิจการ และการศึกษาด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างรถไฟฟ้า ซึ่งได้สรุปไว้ในตารางข้างล่างนี้

ผลการดำเนินงานการวิจัยประจำปี พ.ศ. 2560

ลำดับที่	หัวข้อ	แหล่งทุน	ผลการดำเนินการ
1.	กรอบการวิจัยของ สสพท. พ.ศ. 2560-2564		ได้จัดประชุมร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยด้านความปลอดภัย และมีร่างกรอบการวิจัยของ สสพท. พ.ศ.2560-2564 โดยได้รับข้อเสนอแนะจากคณะคลังปัญญา และอยู่ระหว่างปรับกรอบวิจัยให้เหมาะสมต่อไป
2.	การวิจัยเกี่ยวกับต้นทุนและความคุ้มค่าการลงทุนด้านความปลอดภัย (เศรษฐศาสตร์ความปลอดภัย)	กองทุนเงินทดแทนปี 2560	วางแผนดำเนินการ และอยู่ระหว่างการทำสัญญาจ้าง อาจารย์คณะสาธารณสุขศาสตร์ ม.ธรรมศาสตร์ ให้ทำการวิจัย ซึ่งคาดว่าจะผลงานวิจัยจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2560
3.	สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของแรงงานในสถานประกอบกิจการ ปี 2559	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ปี 2560	ดำเนินการแล้วเสร็จ และเผยแพร่เป็น factsheet ในงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ 31
4.	การศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างรถไฟฟ้า	การศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างรถไฟฟ้า	โครงร่างวิจัย ร่วมกับกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ ม.มหิดล และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ซึ่งคาดว่าจะผลงานวิจัยจะแล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2560

ด้านนโยบาย



ดร.ชัยยุทธ ชวลิตนิธิกุล
คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

จัดการประชุมวิชาการด้านความปลอดภัย
อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
ครั้งที่ 1 วันที่ 15 พฤษภาคม 2560
ณ โรงแรมเซ็นทรา บาย เซ็นทารา ศูนย์ราชการ กรุงเทพฯ

ด้านวิศวกรรมความปลอดภัย



คุณวัณนา สมานจิต
สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์
และเทคโนโลยีแห่งชาติ สวทช.

ด้านอาชีวอนามัย



รศ.ดร.วันดี พันธุ์ประสิทธิ์
คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยมหิดล

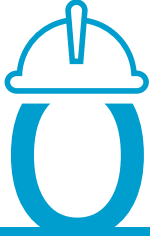
ด้านแรงงานนอกระบบ



รศ.ดร.อนามีย์ เทศกะทีก
คณะสาธารณสุขศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา

กรอบ งานวิจัย

กรอบวิจัยด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน 4 ด้าน ได้แก่ กรอบงานวิจัยเชิงนโยบาย กรอบงานวิจัยด้านวิศวกรรมความปลอดภัย กรอบงานวิจัยด้านอาชีวอนามัย และกรอบวิจัยด้านแรงงานนอกระบบซึ่งลดความซ้ำซ้อนของงานวิจัย และเติมเต็มช่องว่างงานวิจัย สามารถนำงานวิจัยไปใช้ในสถานประกอบกิจการเพื่อป้องกัน และลดอุบัติเหตุและโรคจากการประกอบอาชีพได้



เรื่องเล่า

วันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล

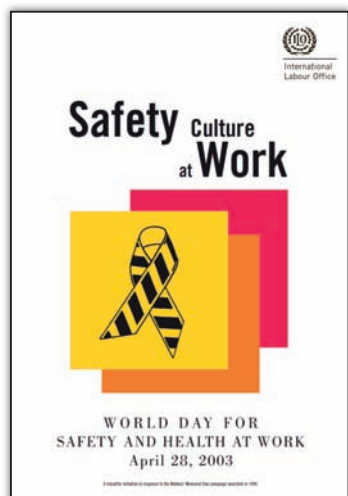
โดย ... สุดธิดา กรุงไกรวงศ์

ผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการบริหารสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

เรื่องที่จะเล่าในนิตยสารฉบับที่ 2 นี้ จะเล่าเรื่องเกี่ยวกับวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล เนื่องจากในวันศุกร์ที่ 28 เมษายน 2560 กระทรวงแรงงาน โดยกองความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ร่วมกับสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน จะจัดงานวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล ณ อาคารกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ส่วนแยกตลิ่งชัน ซึ่งประเทศไทยได้มีการจัดงานนี้อย่างเป็นทางการครั้งแรกเมื่อปี 2559 โดยเป็นการจัดร่วมกันระหว่างสำนักความปลอดภัยแรงงาน (ปัจจุบัน คือ กองความปลอดภัยแรงงาน) สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) และมูลนิธิเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน ข้อมูลที่เล่านี้ ได้จาก Website ขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ

วันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล หากจะแปลตรงตัว น่าจะเป็น วันความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานโลก ภาษาอังกฤษคือ **World Day for Safety and Health at Work** โดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ หรือ ILO (International Labour Organization) ได้กำหนดให้วันที่ 28 เมษายน ของทุกปี เป็นวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล ตามคำเรียกร้องของสหภาพแรงงานตั้งแต่ปี 2539 ซึ่งต้องการให้มีวันระดับโลก ที่เป็นการรำลึกถึงคนงานที่เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการทำงาน

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้เริ่มกำหนดวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากลขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อปี 2546 เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานภาครัฐ สหภาพแรงงาน องค์กรนายจ้าง และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ฯลฯ ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้เกิดความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและโรคที่เกิดขึ้นจากการทำงาน ทั้งนี้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้เชิญชวนประเทศสมาชิกให้มีการจัดงานวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศ จะกำหนดหัวข้อการรณรงค์ส่งเสริมที่ต้องการให้มุ่งเน้นในแต่ละปี



Safety and Health Culture in Globalization World (2546)

ปี 2546 (ค.ศ.2003) เป็นปีแรกที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้กำหนดให้มีวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล โดยกำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในโลกแห่งโลกาภิวัตน์ ทั้งนี้ จากการประมาณการขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ พบว่าในแต่ละปี มีแรงงานทั้งหญิงและชายจำนวน 2 ล้านคนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุและโรคที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงาน หรือเฉลี่ยประมาณ 5,000 คนต่อวัน ซึ่งในโลกแห่งโลกาภิวัตน์ จะส่งผลต่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในรูปแบบต่างๆ บางเรื่องอาจส่งผลในทางบวก แต่บางเรื่องอาจส่งผลในทางลบ ดังนั้น วัฒนธรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในสถานประกอบกิจการที่เข้มแข็ง จะเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำไปสู่การป้องกันการเสียชีวิตและการเกิดโรคจากการทำงาน



Creating and Sustaining a Safety Culture (2547)

ปี 2547 (ค.ศ.2004) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่อง การเสริมสร้างและความยั่งยืนของวัฒนธรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ซึ่งเป็นหัวข้อเรื่องที่มุ่งเน้นเรื่องวัฒนธรรม ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยต่อเนื่องจากปี 2546 โดยมีเป้าหมายในการเสริมสร้างและความยั่งยืนของวัฒนธรรม ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในการทำงาน เพื่อลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุและการเกิดโรคเนื่องจากการทำงาน

Creating and Sustaining a Preventative Safety and Health Culture (2548)

ปี 2548 (ค.ศ.2005) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนด หัวข้อของการณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องการเสริมสร้างและความยั่งยืน ของวัฒนธรรมในการป้องกันเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ซึ่งเป็นหัวข้อที่มุ่งเน้นในเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

ในการทำงานที่ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2546 และปี2547 โดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมและเสริมสร้างเพื่อสร้างความตระหนัก ในเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัย โดยกระตุ้นผลักดันให้ทั้งนายจ้างและลูกจ้างหันมาให้ความสำคัญของวัฒนธรรม ความปลอดภัย และช่วยกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยนี้ให้เกิดเป็นรูปธรรมต่อไป

ในปี 2548 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้เรียนเชิญนายกรัฐมนตรีของประเทศไทย ซึ่งขณะนั้นคือ นายฯ ทักษิณ ชินวัตร บันทึกเสียงอ่านสารที่จะออกอากาศเผยแพร่ให้สาธารณชนในประเทศไทยและทั่วโลกให้ได้ รับทราบโดยทั่วกัน ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนให้เกิดความตระหนักและเห็นความสำคัญของการทำงานที่ปลอดภัย ตลอดจน การนำเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยมาเป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งจะเป็ณกุญแจสำคัญที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงแนวคิด และแนวปฏิบัติเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัยและอาชีวอนามัยต่อไป คำแปลคำกล่าวปราศรัยที่เป็นภาษาไทย มีดังนี้

“ข้าพเจ้าขอขอบคุณทุกท่านที่ร่วมแสดงน้ำใจในวันความปลอดภัยในการทำงานและอาชีว อนามัยสากล วันนี้

ในวันนี้ ทั้งภาครัฐ นายจ้างและลูกจ้างได้พร้อมใจกันให้ความสนใจดูแลสภาพการทำงานร่วมกัน เมื่อเราร่วมใจจับมือ กัน เราย่อมสามารถให้ความคุ้มครองแรงงานมิให้ต้องประสบอันตรายและเสียชีวิตจากการทำงาน เราสามารถช่วยแรงงาน และสมาชิกในครอบครัวของเขาให้มีสุขภาพอนามัยที่ดี มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี และเพื่อให้เป็นเกราะป้องกันร่วมกัน

ในปีนี้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้เน้นในเรื่องการป้องกันอันตรายจากการทำงาน มีสโลแกนกล่าวว่า “กันไว้ดีกว่าแก้” แต่การป้องกันที่ดี ย่อมต้องมีกรมองการณ์ไกล การให้คำมั่นและความตั้งใจจริงเป็นองค์ประกอบ พวกท่าน จำต้องตระหนักถึงภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน ต้องรู้จักประเมินความเสี่ยง และต้องดำเนินการทำอะไรบาง อย่างโดยไม่ต้องรอให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหรือมีใครต้องบาดเจ็บล้มป่วยหรือตายลงไปเสียก่อน

ประโยชน์ที่จะได้จากการกระทำดังกล่าวย่อมประจักษ์ชัดแจ้งในตัวอยู่แล้ว การป้องกันยังคุณประโยชน์มากมาย ไม่เพียงเฉพาะเรื่องของคน แต่ยังดีต่อผลประโยชน์ของชาติ รวมทั้งระบบเศรษฐกิจของประเทศที่แข็งแกร่งอีกด้วย การป้องกัน จึงเอื้อประโยชน์ต่อทุกฝ่าย ทั้งลูกจ้าง นายจ้างและภาครัฐ

ในปีนี้ องค์การแรงงานระหว่างประเทศให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในงานก่อสร้าง ในประเทศไทยอุตสาหกรรมก่อสร้าง ช่วยให้เกิดการจ้างงานเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญตัวหนึ่งที่สะท้อนความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศ เราต้องชี้ให้เห็นว่าการพัฒนาเศรษฐกิจ ต้องไม่แลกกับคุณค่าของความปลอดภัยในการทำงานและงานที่มีคุณค่า ข้าพเจ้ามีความยินดีที่กล่าวเน้นย้ำในโอกาสนี้อีกครั้งหนึ่งในการให้คำมั่นว่าความเจริญทาง เศรษฐกิจที่ดีต้องไปควบคู่ไปกับความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยที่ดีของคนทำงานด้วยนอกจากนี้ รัฐบาลของข้าพเจ้ายังให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยและ อาชีวอนามัยของทั้งแรงงานผู้เยาว์และแรงงานสูงอายุ ซึ่งเป็นอีกหัวข้อหนึ่งที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ให้ความสำคัญเช่นกัน แรงงานสองกลุ่มนี้มีความ ต้องการเฉพาะของตนเอง เราจึงควรเข้าใจและเคารพในความต้องการของพวกเขาด้วย แรงงานผู้เยาว์ของเราสมควรจะได้รับการปฏิบัติที่ดีเพื่อที่จะเป็นแรงกระตุ้นให้ เขาได้แสดงศักยภาพความรู้ความสามารถได้อย่างเต็มกำลัง ทำประโยชน์แก่สังคมได้เต็มที่ และเมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่ ก็จะเป็นแรงงานที่มีสุขภาพอนามัยสมบูรณ์ต่อไป

ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเป็นเรื่องที่จำเป็นแก่เราทุกคน ไม่ว่าจะทำงานอยู่ ณ ที่ใด หรือทำงานอะไรก็ตาม เมื่อพวกเราช่วยกันทำในเรื่องนี้ เราก็จะกลายเป็นส่วนหนึ่งของพลังขับเคลื่อนไปทั่วโลก พวกเราจะร่วมกันเสริมสร้างวัฒนธรรมการป้องกันในการรักษาความปลอดภัยให้ตัวเราเอง ครอบครัวและ สังคมอันเป็นที่รักของเรา เราจะช่วยกันสร้างหลักประกันให้ทุกคนประจักษ์ว่างานมีคุณค่า ต้องเป็นงานที่มีปลอดภัยด้วย”



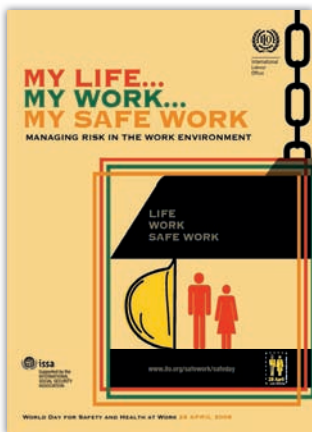


Decent Work - Safe Work - HIV/AIDS (2549)

ปี 2549 (ค.ศ.2006) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องงานที่มีคุณค่า งานที่มีความปลอดภัย และเอชไอวี/เอดส์ ซึ่งในปี 2549 องค์การแรงงานระหว่างประเทศ มุ่งเน้นให้มีการลดจำนวนผู้เสียชีวิตเนื่องจากการทำงาน ซึ่งรวมถึงผู้ที่ติดเชื้อเอชไอวี/เอดส์ การทำงานเป็นงานที่มีคุณค่า และงานที่ให้แรงงานปฏิบัติควรเป็นงานที่มีความปลอดภัย

Safe and Healthy Workplaces - Making Decent Work a Reality (2550)

ปี 2550 (ค.ศ.2007) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องสถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและผู้ปฏิบัติงานมีสุขภาพอนามัยดี ซึ่งจะทำให้เป็นงานที่มีคุณค่าได้อย่างแท้จริง โดยที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศต้องการให้เกิดงานที่มีคุณค่าได้อย่างแท้จริงด้วยการดำเนินการให้สถานที่ทำงานมีความปลอดภัยและผู้ปฏิบัติงานมีสุขภาพอนามัยดี เพื่อลดจำนวนการประสบอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเกิดโรคจากการทำงาน รวมถึงการปรับปรุงการผลิต

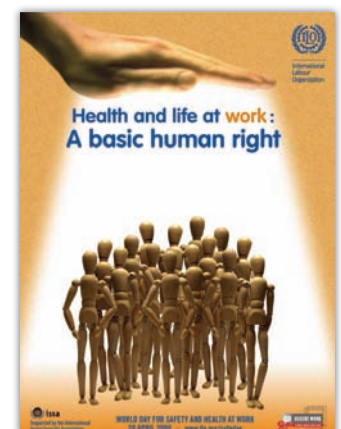


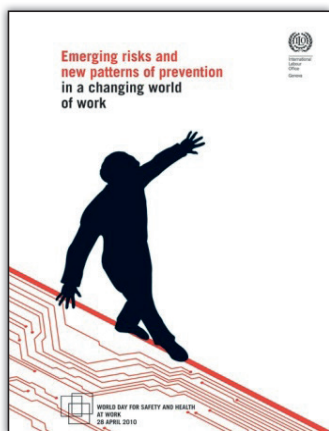
My Life, My Work, My Safe Work - Managing Risk in the Work Environment (2551)

ปี 2551 (ค.ศ.2008) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องชีวิตและงานของแรงงาน งานที่แรงงานทำมีความปลอดภัย – การบริหารความเสี่ยงในสิ่งแวดล้อมการทำงาน ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่มักต้องทำงานที่มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ประมาณการว่ามีแรงงานทั่วโลกที่เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยด้วยโรคจากการทำงาน จำนวน 6,000 คนต่อวัน และมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยในแต่ละปีมีผู้ประสบอันตรายจากการทำงานที่ไม่ถึงขั้นเสียชีวิตแต่ต้องหยุดงานอย่างน้อย 3 วัน ประมาณ 270 ล้านราย ซึ่งความสูญเสียที่เกิดขึ้นประมาณเท่ากับ 4% ของ GDP (Gross Domestic Product) ดังนั้น เรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัย จึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงาน นายจ้าง ลูกจ้าง และครอบครัวของผู้ปฏิบัติงาน

Health and Life at Work: A Basic Human Right (2552)

ปี 2552 (ค.ศ.2009) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องสุขภาพอนามัยและชีวิตการทำงาน ซึ่งเป็นสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเป็นสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานที่แรงงานควรได้รับและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง การทำงานที่ไม่ปลอดภัย อาจนำไปสู่ความวิตกกังวลและความยากจนหากแรงงานต้องเจ็บป่วยจากการทำงาน เป็นผลให้ความสามารถในการปฏิบัติงานลดลง มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นจากค่ารักษาพยาบาล ดังนั้น หากจัดสถานที่ทำงานให้มีความปลอดภัย เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีสุขภาพอนามัยดี จะส่งผลให้สถานประกอบการเกิดผลผลิต ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งความสำเร็จและกลยุทธ์การพัฒนาที่ยั่งยืน





Emerging Risks and New Patterns of Prevention in a Changing World of Work (2553)

ปี 2553 (ค.ศ.2010) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ๆ และแบบแผนใหม่ๆ ของการป้องกันในโลกแห่งการทำงานที่มีการเปลี่ยนแปลง **Emerging Risks and New Patterns of Prevention in a Changing World of Work** โดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ ต้องการให้ทั่วโลกหันมาสนใจต่อความท้าทายที่มีอยู่ในปัจจุบันและเนื้อหาใหม่ๆ ในเรื่องการปฏิบัติด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย โดยมุ่งเน้นความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ความเสี่ยงใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นในสถานที่ทำงาน รูปแบบการจ้างงาน และกำลังแรงงานที่เปลี่ยนแปลง จึงมีความจำเป็นต้องมีวิธีการป้องกันใหม่ๆ เพื่อเผชิญกับความท้าทายใหม่ๆ

Occupational Safety and Health Management System: A Tool for Continual Improvement (2554)

ปี 2554 (ค.ศ.2011) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องระบบการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยที่องค์การแรงงานระหว่างประเทศมุ่งเน้นการดำเนินงานเรื่องระบบการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ให้เป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะก่อให้เกิดการปรับปรุงสถานที่ทำงานอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันการประสบอันตรายจากการทำงาน



Promoting Safety and Health in a Green Economy (2555)

ปี 2555 (ค.ศ.2012) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องการส่งเสริมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในเศรษฐกิจสีเขียว ซึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจสีเขียว จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องผสมผสานเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยร่วมกับนโยบายงานสีเขียว (Green Jobs Policies) งานสีเขียวที่แท้จริงต้องผสมผสานเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัย เช่น การออกแบบ การดำเนินการ การบำรุงรักษา นโยบายการจัดการและการนำกลับมาใช้ (Sourcing and Recycling Policy) ระบบการรับรอง (Certification System) และมาตรฐานคุณภาพความปลอดภัยและอาชีวอนามัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคส่วนของงานก่อสร้าง การนำของเสียกลับมาใช้ (Waste Recycle) การผลิตพลังงานจากแสงอาทิตย์ และกระบวนการชีวมวล (Biomass Process)

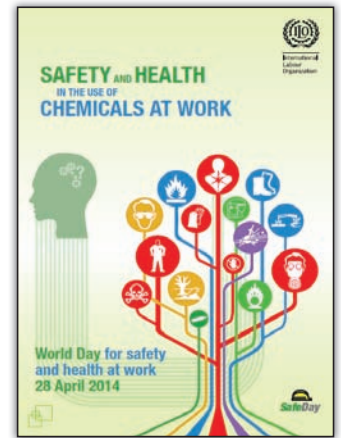
The Prevention of Occupational Diseases (2556)

ปี 2556 (ค.ศ.2013) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการรณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องการป้องกันโรคจากการทำงาน องค์การแรงงานระหว่างประเทศได้ประมาณการประสบอันตรายเนื่องจากการทำงานถึงขั้นเสียชีวิตในแต่ละปีมีจำนวน 2.34 ล้านคน ซึ่งมีเพียง 321,000 คนเท่านั้นที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ จำนวนที่เหลืออีก 2.02 ล้านคนที่เสียชีวิตด้วยโรคที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ซึ่งเฉลี่ยวันละมากกว่า 5,500 คน การป้องกันโรคที่เกิดขึ้นจากการทำงานอย่างไม่เพียงพอ นอกจากจะเกิดผลกระทบต่อตัวแรงงานและครอบครัวแล้ว ยังส่งผลให้เป็นภาระต่อสังคม และสถานประกอบการที่ต้องสูญเสียผลผลิต ดังนั้น การป้องกันมิให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดโรคจากการทำงาน จึงเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพ ลดค่าใช้จ่ายในการดูแลสุขภาพพยาบาลและการฟื้นฟู



Safety and Health in the Use of Chemicals at Work (2557)

ปี 2557 (ค.ศ.2014) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในการใช้สารเคมีในการทำงาน สารเคมีเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นซึ่งมีการใช้ทั้งในกระบวนการผลิตในภาคอุตสาหกรรม เป็นสารกำจัดศัตรูพืช เป็นส่วนผสมในยาโรค วัคซีน ฯลฯ การได้รับสารเคมี อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพ (เช่น มะเร็ง) และเป็นสาเหตุก่อให้เกิดเหตุเพลิงไหม้ได้ ดังนั้น จึงควรที่จะมีมาตรการในการป้องกันและควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับแรงงาน และจำกัดปริมาณการปล่อยออกสู่สิ่งแวดล้อมในสถานที่ทำงาน และชุมชน



Join in Building a Culture of Prevention on OSH (2558)

ปี 2558 (ค.ศ.2015) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องของการเข้าร่วมในการสร้างวัฒนธรรมในการป้องกันเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัย แรงงานควรปฏิบัติงานในสิ่งแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยและสุขภาพอนามัยดี ซึ่งทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ นายจ้าง และลูกจ้าง ต้องมีส่วนร่วมช่วยกันดำเนินการเพื่อให้เกิดวัฒนธรรมในการป้องกันเพื่อความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ซึ่งจะส่งผลให้การประสบอันตรายเนื่องจากการทำงานลดลง

Workplace Stress: a Collective Challenge (2559)

ปี 2559 (ค.ศ.2016) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องความเครียดในสถานที่ทำงาน เป็นความท้าทายร่วมกัน ทั้งนี้ ปัจจุบันมีแรงงานจำนวนมากที่ต้องเผชิญหน้ากับความกดดันอย่างเป็นอย่างมากต่อชีวิตการทำงานสมัยใหม่ ทำให้เกิดความเครียดทางด้านจิตใจ เช่น การแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น ความคาดหวังสูงต่อการทำงาน ชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน เป็นต้น ความเครียดเนื่องจากการทำงาน จึงเป็นประเด็นที่ประเทศต่างๆ ทั่วโลกเริ่มให้ความสำคัญเพื่อขจัดต้นเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดต่อความเครียดที่อาจเกิดขึ้นในสถานที่ทำงาน ซึ่งจะเป็นการคุ้มครองสุขภาพอนามัยและความเป็นอยู่ของแรงงาน



Optimize the Collection and Use of OSH Data (2560)

ปี 2560 (ค.ศ.2017) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดหัวข้อของการณรงค์ส่งเสริมให้เป็นเรื่องการจัดเก็บและใช้ข้อมูลด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ ข้อมูลความปลอดภัยและอาชีวอนามัยที่จัดเก็บ ควรเป็นข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือได้ เพื่อให้สามารถนำมาวิเคราะห์อันตรายและตรวจพบความเสี่ยงต่ออันตรายใหม่ๆ การชี้บ่งอันตรายในรูปแบบต่างๆ การพัฒนามาตรการเพื่อการป้องกัน รวมถึงการกำหนดนโยบายและโครงการต่างๆ เป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดลำดับเรื่องที่จะต้องดำเนินการและวัดความก้าวหน้าของการดำเนินการ ดังนั้น องค์การแรงงานระหว่างประเทศจึงมุ่งเน้นให้ประเทศสมาชิกได้เห็นถึงความจำเป็นในการปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลความปลอดภัยและอาชีวอนามัย เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

05

SAFETY LAW

สุนัย ตันตวิฑูรย์พงศ์

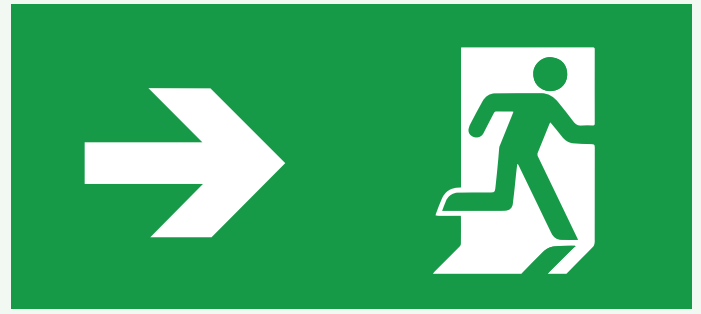
กองความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน



กฎหมายความปลอดภัย
ในการทำงานเกี่ยวกับการ
ฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น
และการฝึกซ้อมดับเพลิง
และฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ



ป้ายบอกทางหนีไฟ มาตรฐาน วสท



อุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดจากเหตุเพลิงไหม้ได้เกิดขึ้นหลายครั้ง แต่ทุกครั้งก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งเกิดผลกระทบทางจิตใจที่ประเมินค่ามิได้ เพลิงไหม้ได้เกิดขึ้นในสถานที่ต่างๆ ทั้งในอาคารพักอาศัยชั่วคราว เช่น เหตุเพลิงไหม้โรงแรมรอยัล จอมเทียน รีสอร์ท เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2536 มีผู้เสียชีวิต 91 คน ได้รับบาดเจ็บ 53 คน เกิดในสถานประกอบการ เช่น เหตุเพลิงไหม้โรงงานตุ๊กตาเคเดอร์ เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2536 มีผู้เสียชีวิต 188 คน ได้รับบาดเจ็บ 485 คน และเกิดในสถานที่สาธารณะ เช่น เหตุเพลิงไหม้ซานติกาผับ เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2552 มีผู้เสียชีวิต 66 คน บาดเจ็บ 225 คน เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนี้เป็นบทเรียนให้หน่วยงานของรัฐ และผู้ที่เกี่ยวข้องเพิ่มความเข้มงวดในการกำกับ ดูแลให้มีการปฏิบัติตามมาตรการในการป้องกันและระงับเหตุที่กำหนด มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นและการฝึกซ้อมดับเพลิง และฝึกซ้อมอพยพหนีไฟซึ่งเป็นมาตรการในการป้องกัน ประเภทหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ลูกจ้างได้รู้จักวิธีการป้องกันและการเข้าระงับเหตุอัคคีภัยได้อย่างถูกต้องถูกวิธี

ประเทศไทยมีกฎหมายที่บัญญัติให้ความคุ้มครองลูกจ้างที่ทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย ตั้งแต่ยุคที่กระทรวงแรงงาน ยังเป็นกรมแรงงาน ภายใต้กระทรวงมหาดไทย เป็นประกาศกระทรวงฯ ออกโดยอาศัยอำนาจคณะปฏิวัติ 103 โดยในปี พ.ศ. 2520 มีการออกประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การป้องกันและระงับอัคคีภัยในสถานประกอบการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง พ.ศ. 2534 เพื่อป้องกันไม่ให้นายจ้างได้รับอันตรายจากอัคคีภัย ป้องกันความสูญเสียที่เกิดกับลูกจ้างและสถานประกอบการ และป้องกันต้นเหตุของอัคคีภัยที่จะเกิดผลกระทบประชาชน มีรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิง ระบบน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ จัดน้ำสำรองดับเพลิงตามปริมาณที่กำหนด จัดเครื่องดับเพลิงแบบมือถือ กำหนดให้มีแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย กำหนดให้มีการอบรมการดับเพลิงขั้นต้นแก่พนักงาน ให้สามารถดับเพลิงได้ไม่น้อยกว่า 40% ของแต่ละพื้นที่ และให้มีการฝึกซ้อมการดับเพลิง และหนีไฟ ไม่น้อยกว่าปีละ 1 ครั้ง ประกาศฯ ฉบับดังกล่าว สิ้นผลใช้บังคับเมื่อมีการประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554

ปัจจุบันกระทรวงแรงงาน ได้ประกาศบังคับใช้กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับอัคคีภัย พ.ศ. 2555 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม มีขอบเขตบังคับใช้กับสถาน

ประกอบกิจการทุกประเภทที่มีลูกจ้างตั้งแต่หนึ่งคนขึ้นไป แต่จะมีบางข้อกำหนดให้ดำเนินการโดยมีเงื่อนไขเฉพาะ เช่น

- ในสถานประกอบกิจการที่มีลูกจ้างตั้งแต่สิบคนขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยประกอบด้วย การตรวจตราการอบรม การณรงค์ป้องกันอัคคีภัยการดับเพลิง การอพยพหนีไฟ และการบรรเทาทุกข์
- สถานประกอบกิจการที่มีอาคารตั้งแต่สองชั้นขึ้นไป หรือมีพื้นที่ประกอบกิจการตั้งแต่สามร้อยตารางเมตรขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ในสถานประกอบกิจการทุกชั้น
- ในสถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างร้ายแรงหรืออย่างปานกลางนายจ้าง ต้องจัดให้มีระบบน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ประกอบเพื่อใช้ในการดับเพลิงและเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้อย่างเดียวก็ได้

สำหรับการกำหนด ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกอบรมนั้น กฎกระทรวงได้กำหนดหัวข้อที่ลูกจ้างต้องได้รับการฝึกอบรมและฝึกซ้อมจำนวน 2 หลักสูตร ซึ่งมีรายละเอียดในการดำเนินการ ดังนี้

1. หลักสูตร “การฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น” กฎกระทรวงฯ กำหนดให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของ จำนวนลูกจ้างในแต่ละหน่วยงานของสถานประกอบกิจการรับการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ลูกจ้างได้รู้จักวิธีการป้องกันและการเข้าระงับเหตุอัคคีภัยได้อย่างถูกต้องถูกวิธี มีทักษะและความสามารถในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงเข้าทำการระงับเหตุเบื้องต้นได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในสถานประกอบกิจการ สำหรับผู้ดำเนินการฝึกอบรม “การดับเพลิงขั้นต้น” ต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เป็นผู้ดำเนินการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ซึ่งปัจจุบันมีนิติบุคคล ที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เป็นหน่วยงานฝึกอบรม หลักสูตรฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น ที่เป็นส่วนราชการรวม 304 แห่ง ป็นส่วนเอกชน 50 แห่ง สำหรับค่าบริการในการฝึกอบรม หลักสูตร “การดับเพลิงขั้นต้น” หน่วยงานฝึกอบรมที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สามารถจัดเก็บได้ในอัตราไม่เกิน 1,500 บาท ต่อคน โดยการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ภาคทฤษฎีต้องมีกำหนดระยะเวลาการฝึกอบรมไม่น้อยกว่าสามชั่วโมงและอย่างน้อยต้องมีเนื้อหา ดังนี้

- (1) ทฤษฎีการเกิดเพลิงไหม้
- (2) การแบ่งประเภทของเพลิง และวิธีดับเพลิงประเภทต่างๆ
- (3) จิตวิทยาเมื่อเกิดอัคคีภัย
- (4) การป้องกันแหล่งกำเนิดของการติดไฟ
- (5) เครื่องดับเพลิงชนิดต่างๆ

- (6) วิธีการใช้อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ใช้ในการดับเพลิง
- (7) แผนป้องกันและระงับอัคคีภัย
- (8) การจัดระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย การประยุกต์ใช้ระบบและอุปกรณ์ที่มีอยู่ในสถานประกอบการ

ส่วนการฝึกอบรมภาคปฏิบัติต้องมีกำหนดระยะเวลาการฝึกอบรมไม่น้อยกว่าสามชั่วโมง โดยผู้เข้ารับการฝึกอบรมทุกคนต้องได้รับการฝึกปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงและอย่างน้อยต้องมีการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ ตามที่กฎกระทรวงการเป็นหน่วยงานฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นและการเป็นหน่วยงานฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ พ.ศ. 2556 กำหนด ทั้งนี้ การที่กฎหมายกำหนดต้องจัดให้ลูกจ้างไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของจำนวนลูกจ้างในแต่ละหน่วยงานของสถานประกอบการรับการฝึกอบรม มีจุดประสงค์ให้มีการกระจายของลูกจ้างที่ผ่านการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นให้อยู่ในทุกหน่วยงานของนายจ้าง เพื่อความรวดเร็วในการระบับเหตุเพลิงไหม้เบื้องต้นในสถานประกอบการของทุกหน่วยงาน ระยะเวลาที่ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมให้พิจารณาจากจำนวนลูกจ้างที่ผ่านการอบรม หากมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของจำนวนลูกจ้างในแต่ละหน่วยงาน ก็ไม่ต้องจัดให้มีการฝึกอบรมอีก เว้นแต่มีลูกจ้างเข้างานใหม่ อันมีผลทำให้สัดส่วนจำนวนลูกจ้างที่ผ่านการอบรมไม่เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด สำหรับหลักสูตร การดับเพลิงขั้นต้น เมื่อเสร็จสิ้นการฝึก อบรม นายจ้างต้องมี รายงานผลการฝึกอบรม แต่ให้เก็บหลักฐานการฝึกอบรมไว้ในสถานประกอบการ

2. หลักสูตร “ฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ” กฎกระทรวงฯ กำหนดให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟพร้อมกันอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้งฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้รับผิดชอบและพนักงานได้ทราบและเข้าใจบทบาท หน้าที่ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน เพลิงไหม้สามารถที่จะอพยพพนักงานไปไว้ในที่ที่ปลอดภัยได้โดยไม่เกิดความเสียหาย สำหรับสถานประกอบการที่ต้องดำเนินการจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมนั้น กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2555 ข้อ 4 ได้กำหนดให้สถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่สิบคนขึ้นไปให้นายจ้างจัดให้มีแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย ประกอบด้วย การตรวจตรา การอบรม การณรงค์ ป้องกันอัคคีภัย การดับเพลิง การอพยพหนีไฟ และการบรรเทาทุกข์ และข้อ 30 ได้กำหนดให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ พร้อมกันอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ดังนั้นสถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 10 คนขึ้นไปต้องดำเนินการจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟประจำปี แต่ในกรณีอาคารที่มีสถานประกอบการหลายแห่งตั้งอยู่รวมกัน กฎกระทรวงฯ กำหนดให้นายจ้างทุกรายของสถานประกอบการในอาคารนั้นมีหน้าที่ร่วมกันในการจัดให้มีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย รวมทั้งแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยด้วย ดังนั้นแม้จำนวนลูกจ้างของสถานประกอบการแต่ละรายจะมีจำนวนไม่ถึง 10 คน นายจ้างทุกรายของสถานประกอบการในอาคาร ก็ต้องจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟพร้อมกันอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ตามแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยที่ร่วมกันจัดทำ มีสถานประกอบการหลายแห่งมีข้อสงสัยว่า กรณีนายจ้างรายเดียวมีอาคารหลายอาคารอยู่ในสถานประกอบการเดียวกัน จะแยกกัน

ฝึกซ้อมฯ ได้หรือไม่ เมื่อพิจารณาจาก กฎกระทรวงฯ ข้อ 30 กำหนดให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟพร้อมกัน อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง ดังนั้นการดำเนินการฝึกซ้อมจึงต้อง ฝึกซ้อมพร้อมกัน ทั้งนี้ อาคารที่มีสถานประกอบการหลายแห่งตั้งอยู่รวมกัน กฎกระทรวงฯ กำหนดให้ลูกจ้างของนายจ้างทุกรายที่ทำงานอยู่ภายในอาคารเดียวกันและในวันและเวลาเดียวกันทำการฝึกซ้อมพร้อมกัน หรือในกรณีที่สถานประกอบการมีการกำหนดเวลาทำงานปกติแบ่งเป็น 2 กะ กะที่หนึ่งเวลาทำงาน 07.00-16.00 น. กะที่สองเวลาทำงาน 19.00-04.00 น. มีการสลับช่วงเวลาทำงานสัปดาห์ละหนึ่งครั้ง โดยลูกจ้างที่ทำงานช่วงเวลากะที่หนึ่งจะสลับไปทำงานในช่วงเวลาของกะที่สอง สถานประกอบการ ได้ดำเนินการจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟเฉพาะในช่วงเวลาของกะที่หนึ่ง โดยจัดให้ลูกจ้างที่ทำงานในช่วงเวลาของกะที่สองและสลับช่วงเวลาทำงานมาทำงานในช่วงเวลาของกะที่หนึ่ง ได้ฝึกซ้อมฯ จะถือว่าเป็นการดำเนินการจัดให้ลูกจ้างได้รับการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟของสถานประกอบการ ตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ และจำเป็นต้องดำเนินการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟในเวลากลางคืนเพิ่มเติมหรือไม่ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ได้มีแนวทางการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวว่า การฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ กฎกระทรวงกำหนดว่าต้องจัดให้มีการจำลองเหตุการณ์และฝึกซ้อมเสมือนเหตุการณ์จริงในสถานที่ปฏิบัติงานของผู้รับการฝึกแต่ได้กำหนดว่าต้องฝึกซ้อมในวันและเวลาทำงานปกติของผู้รับการฝึก ดังนั้นการที่การดำเนินการจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ จึงเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด แต่ทั้งนี้การจัดให้ลูกจ้างได้ฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟในเวลาทำงานปกติในช่วงเวลากลางคืน ก็เป็นประโยชน์ในการเตรียมความพร้อมและฝึกซ้อมให้ลูกจ้างได้รู้จักวิธีการป้องกันและการเข้าระงับเหตุอัคคีภัย ได้อย่างถูกต้องถูกวิธีสามารถเข้าทำการระงับเหตุเบื้องต้นได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สำหรับการดำเนินการ “ฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ” สามารถดำเนินการได้ 2 กรณี คือ

2.1 กรณีนายจ้างดำเนินการฝึกซ้อมฯ เองให้นายจ้างส่งแผนการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ รวมทั้งรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกซ้อมต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเพื่อให้ความเห็นชอบก่อนการฝึกซ้อมไม่น้อยกว่าสามสิบวัน สำหรับเอกสารรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกซ้อมที่ต้องแนบเรื่องมาเพื่อขอความเห็นชอบนั้น กองความปลอดภัยแรงงานได้จัดทำแนวทางการพิจารณาให้ความเห็นชอบแผน และรายละเอียดการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ กรณีนายจ้างจัดให้มีการฝึกซ้อมเอง เอกสารประกอบด้วยหัวข้อดังต่อไปนี้

- 1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานประกอบการ
- 2) กิจกรรมสำหรับการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ
- 3) ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอัคคีภัยได้
- 4) แผนผังบริเวณรอบสถานประกอบการและแผนผังแสดงเส้นทางหนีไฟ
- 5) แผนการดับเพลิง และแผนการอพยพหนีไฟ ของสถานประกอบการ
- 6) เหตุการณ์จำลอง
- 7) ผู้ดำเนินการฝึกซ้อม
- 8) การประเมินผลการฝึกซ้อม
- 9) อุปกรณ์และระยะเวลาการฝึกซ้อม

2.2 กรณีให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เป็นผู้ดำเนินการฝึกซ้อม นายจ้างมีต้องส่งแผนการฝึกซ้อมดับเพลิง และฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ รวมทั้งรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกซ้อม ต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายเพื่อให้ความเห็นชอบ ก่อนการฝึกซ้อม แต่ควรมีการประสานผู้ที่ได้รับใบอนุญาตเพื่อกำหนด วันที่จะดำเนินการฝึกซ้อมหรือการฝึกซ้อมไว้ล่วงหน้า เนื่องจาก ผู้รับใบอนุญาตต้องแจ้งกำหนดการฝึกซ้อมหรือการฝึกซ้อม รายชื่อวิทยากร และผู้ดูแลการฝึกซ้อมหรือการฝึกซ้อมต่ออธิบดี หรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเจ็ดวันทำการ ก่อนการฝึกซ้อมหรือการฝึกซ้อม ปัจจุบันมีนิติบุคคลที่ได้รับ ใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เป็นหน่วยงาน ฝึกซ้อมหลักสูตร “ฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ” ที่เป็นส่วนราชการรวม 305 แห่ง เป็นส่วนเอกชน 54 แห่ง

ผู้ที่สนใจสามารถตรวจสอบรายชื่อนิติบุคคลที่ได้รับใบอนุญาตจาก กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ได้ที่ www.oshthai.org สำหรับค่าบริการในการฝึกซ้อม หลักสูตร “ฝึกซ้อม ดับเพลิง และฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ” หน่วยงานฝึกซ้อม ที่ได้รับใบอนุญาต จากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สามารถจัดเก็บได้ ในอัตราดังต่อไปนี้

- (1) ในการฝึกซ้อมตั้งแต่ 10 ถึง 99 คน ไม่เกินครั้งละ 15,000 บาท
- (2) ในการฝึกซ้อมตั้งแต่ 100 ถึง 499 คน ไม่เกินครั้งละ 20,000 บาท
- (3) ในการฝึกซ้อมตั้งแต่ 500 คนขึ้นไป ไม่เกินครั้งละ 25,000 บาท

ทั้งนี้ นายจ้างต้องจัดทำรายงานผลการฝึกซ้อมดังกล่าวตามแบบ ที่อธิบดีกำหนด และยื่นต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เสร็จสิ้นการฝึกซ้อม



บทกำหนดโทษกรณีมีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกัน และระงับอัคคีภัย พ.ศ. 2555 บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 มาตรา 53 กำหนดโทษกรณีนายจ้างผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนด ในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และสำหรับผู้ดำเนินการ จัดฝึกซ้อม โดยมีได้รับใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน พระราชบัญญัติความปลอดภัยฯ มาตรา 55 กำหนดโทษกรณีผู้ใด ให้บริการตรวจวัด ตรวจสอบ ทดสอบ รับรองประเมินความเสี่ยงจัดฝึก ซ้อม หรือให้คำปรึกษาโดยไม่ได้ขึ้นทะเบียนตามมาตรา 9 หรือไม่ได้รับ อนุญาตตามมาตรา 11 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับ ไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ



06

จป.มือโปร

คุณอัครา เทียงวิบูลย์วงศ์

บริษัทเอสซีจีซีเมนต์ - ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง จำกัด

ตำแหน่ง Occupational Health & Safety Manager – Building Materials
Sustainable Organization Development Office (SOD) – Operations
SCG Cement - Building Materials Co.,Ltd. (SCG CBM)

ประวัติการศึกษา

เรียนมหาวิทยาลัยแต่ทุกด้านก็ทำให้เรามีมุมมองที่กว้างขึ้น และนำมาใช้ในการทำงานได้ครับ สาขาที่จบมาคือ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยมหิดล, บริหารธุรกิจ สาขาการเงิน และการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง, นิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทยจากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, ประกาศนียบัตรทนายความ จากสำนักฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสภาทนายความ, และบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต

ประวัติการทำงาน

ถ้านับก่อนใช้ปริญญาทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย มาทำงานแล้วละก็จะทำงานมาหลายแห่ง คือ ชีวิตผมจะทำงานไปด้วย เรียนไปด้วยทุกๆ ปริญญาที่ได้มาโดยตลอด เรียกว่าแทบจะไม่ค่อยได้เข้าชั้นเรียน แม้แต่ตอนที่เรียนที่มหิดล จำได้ว่าอาจารย์บางท่านถึงกับฝากเพื่อนๆ ให้มาบอกว่าถ้าไม่เข้าเรียน แล้วจะหมดสิทธิ์สอบ แต่ในความจริงแล้ว เราไม่ได้ไปไหนหรอก คือไปทำงานนั่นแหละ เช่น ไปของงานอาจารย์มหาวิทยาลัยที่กำลังทำวิจัยอยู่ เราก็ไปสมัครเป็นคนไปเก็บข้อมูลให้ทำแบบสอบถามก็ได้เงินมาเก็บไว้เป็นค่าเทอม ถ้าวางเงินจากการทำงานหาเงิน ก็จะไปทำงานกิจกรรมที่ตึกกิจกรรม โดยมีทั้งทางด้านดนตรีคือเล่นวง “ประกายไฟ” ของมหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งเป็นดนตรีเพื่อชีวิต และวงดนตรีของคณะสาธารณสุขศาสตร์ ทางด้านกีฬาที่เล่นบาสเกตบอลให้กับคณะฯ ส่วนทางกิจกรรมอื่นๆก็เป็นประจำชมรมชาวเหนือ และยังมีกิจกรรมที่ช่วยงานเพื่อนฝูงที่อยู่ชมรมอื่นๆ เช่น ชมรมอีสาน ชมรมทักษิณ ชมรมอาสาพัฒนา ฯลฯ





แต่ถ้านับประวัติการทำงานเฉพาะด้านอาชีวอนามัยฯแล้วละก็ ก็ต้องบอกว่าชีวิตผูกพันกับสถาบันพระมหากษัตริย์มาโดยตลอด คือ จบมัธยมศึกษาจากโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นโรงเรียนประจำจังหวัดที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เมื่อครั้งยังดำรงพระอิสริยยศเป็นสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ได้ทรงสมทบทุนในการก่อสร้าง และทรงพระราชทานนามโรงเรียนซึ่งแปลว่า “โรงเรียนของสมเด็จพระยุพราช” เมื่อพ.ศ.2448จบแล้วก็มาเรียนกับมหาวิทยาลัยมหิดลอีก หลังจากนั้นก็ได้มีโอกาสให้มาทำงานกับเอสซีจี(SCG) ซึ่งตอนนั้นเรียกว่า เครือซิเมนต์ไทย ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ในหลวงรัชกาลที่ 6 ทรงมีพระราชดำริให้ก่อตั้งขึ้นมาในปี พ.ศ.2456 อีกด้วย

ผมได้รับโอกาสจากเครือซิเมนต์ไทยให้เข้ามาฝึกงานเมื่อตอนเรียนมหิดล ปี 3 ระหว่างฝึกงานก็มีการสอบสัมภาษณ์เพื่อที่จะเข้าทำงาน ผมก็ได้มีโอกาสที่คณะกรรมการสอบสัมภาษณ์ของเครือฯอีกครั้ง คือ ถ้าหลังจากจบปี 4 แล้วก็ให้มารายงานตัวเพื่อเข้าทำงานได้เลย จากจุดตรงนั้นเองทำให้ผมมีความรัก ความผูกพันที่ทำงานกับเครือซิเมนต์ มาโดยตลอด โดยทำงานในตำแหน่งแรกที่บริษัทปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) เป็นนักวิชาการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม, ที่ปรึกษา-ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม, ที่ปรึกษาอาวุโส-ด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมตามลำดับ จากนั้นก็มาทำงานที่บริษัทผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง ในตำแหน่งผู้จัดการพัฒนาอย่างยั่งยืน และบริษัทเอสซีจีซีเมนต์-ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง ในตำแหน่งผู้จัดการสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคม

ปัจจุบันเป็นผู้จัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย บริษัทเอสซีจีซีเมนต์-ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง ซึ่งขอบเขตของงานจะคอยสนับสนุนงานด้านความปลอดภัยให้บริษัทในกลุ่มธุรกิจผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง (Building Materials), ธุรกิจเซรามิกและสุขภัณฑ์ (Ceramics & Ware), ธุรกิจการขนส่งและกระจายสินค้า (Logistics) ทั้งในไทยและต่างประเทศ

อะไรคือความภูมิใจมากที่สุดในการประกอบอาชีพด้านความปลอดภัย

การได้ร่วมงานกับเอสซีจีเองเป็นเรื่องที่ผมภูมิใจมากที่สุด และดีใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของทีมในเหตุการณ์สำคัญ ของการพัฒนาทางด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของเอสซีจีตั้งแต่ปีพ.ศ.2532 มาโดยตลอดความภูมิใจนี้ไม่ใช่ของผมคนเดียวหรอกครับ ผมต้องยกให้เป็นความภูมิใจของพี่ๆ

น้องๆ ผู้ร่วมวิชาชีพนี้และคนในองค์กรของเอสซีจีช่วยกันสร้างมาครับ เพราะความสำเร็จเหล่านี้เกิดขึ้นได้เพราะเรามีทีมที่ดีส่วนผมเองโชคดีที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของทุกๆ ทีมในการทำงานทั้งด้านความปลอดภัยฯ และทางด้านสิ่งแวดล้อม ที่มีลักษณะงานส่วนใหญ่เป็นงานยุคบุกเบิก หรือเป็นสิ่งที่ต้องต่อยอดพัฒนาสิ่งๆ ที่พวกพี่ๆรุ่นก่อนหน้าผมทำมา ทำให้มีโอกาสทำงานที่ท้าทายได้เรียนรู้สิ่งใหม่ๆอยู่ตลอดเวลาครับ

ด้วยเหตุที่เอสซีจีเองเป็นองค์กรที่ยึดมั่นในอุดมการณ์ 4 อย่าง คือ *ตั้งมั่นในความเป็นธรรม *มุ่งมั่นในความเป็นเลิศ *ยึดมั่นในคุณค่าของคน และ *ถ่อมตนในความรับผิดชอบต่อสังคม ตัวอย่างที่อยากเล่าให้ฟังคือเรื่องที่เอสซีจีเองเป็นองค์กรแรกๆ ของไทยที่พยายามลุกขึ้นมาทำเรื่องเหล่านี้ในช่วงเวลาตอนนั้น แต่ในปัจจุบันนี้อาจจะกลายเป็นเรื่องมาตรฐานที่ธุรกิจส่วนใหญ่ต้องทำกันแล้ว ก็ขอเล่าเป็นแต่ละช่วงเวลานะครับ เช่น ก่อนหน้าปีพ.ศ.2537 นั้นในประเทศไทยเองยังไม่ค่อยมีตัววัดผลมาตรฐานการจัดการด้านความปลอดภัยฯ ที่เป็นรูปธรรมให้เรา Benchmark มากนัก เอสซีจีเองก็เลยส่งผลงานไปประกวดในระดับนานาชาติกับ National Safety Council ซึ่งเป็นองค์กรด้านความปลอดภัยของอเมริกา มีสมาชิกเป็นธุรกิจในสาขาต่างๆจากทั่วโลก ซึ่งสำหรับประเทศไทยแล้วก็ต้องถือว่าเป็นหนึ่งในองค์กรในระดับต้นๆที่พยายามพัฒนาตัวเองเรื่องนี้ และผลงานก็คือบริษัทในกลุ่มของเอสซีจีก็ได้รับรางวัล Zero Accident มาหลายประเภท

ในช่วงปีพ.ศ.2537 นั้นเราเห็นแนวโน้มในการที่จะมีการประกาศใช้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ISO 14001และด้านอาชีวอนามัยฯ OHSAS 18001 เราที่ศึกษาก่อนเลย ตอนนั้นผมและทีมงานรับผิดชอบในส่วนกลางของเครือฯคือพัฒนาและสนับสนุนในการบริหารงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมให้กับบริษัทภายในเครือฯทั้งหมด ประเทศไทยก็เป็นยุคแรกของเรื่องการยกระดับมาตรฐานเหล่านี้ เราจึงทดลองนำแนวทางของต่างประเทศมาใช้กับบริษัทในเครือฯจนกระทั่งเมื่อมีการประกาศใช้ในประเทศไทยคือ มอก.14001 พ.ศ. 2540, มอก.18001 พ.ศ.2542 เครือฯก็ขอการรับรองและเป็นบริษัทแรกๆ ของประเทศไทยที่ได้รับการรับรองมาตรฐานเหล่านี้

ในปีพ.ศ.2538 คณะกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยเครือซิเมนต์ไทย (ชื่อในขณะนั้น) มีที่ๆกรรมการผู้จัดการใหญ่ของแต่ละกลุ่มธุรกิจของเอสซีจีเป็นคณะกรรมการฯ และหนึ่งในภารกิจที่พี่ๆ เขากำหนดทิศทางให้ นั่นคือ เอสซีจีต้องการที่จะทำให้ดีกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ทีมเราก็ทำการศึกษามาตรฐานการควบคุมมลพิษของเราเปรียบเทียบกับของต่างประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมถึงข้อบังคับของกฎหมายไทยเราแล้วนำเสนอต่อคณะกรรมการฯ เพื่อทำการกำหนดมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมของเอสซีจีที่กำหนดให้ทำดีกว่ามาตรฐานทั่วไปภายใต้เทคโนโลยีที่เราที่มีอยู่ ซึ่งก็ถือในยุคนั้นเป็นบริษัทแรกๆของประเทศอีกเช่นกันที่มุ่งมั่นในการที่ทำเรื่องนี้และเราก็ได้ถือเป็นแนวปฏิบัติเรื่องนี้ตลอดมา

ในเรื่องการจัดทำระบบการบริหารงานด้านความปลอดภัยฯ ของเอสซีจีเองมีมาอย่างยาวนานตามอุดมการณ์ 4 ที่ได้กล่าวมานั้น ต้องขอขอบคุณพี่ๆผู้บริหารของเราที่ให้ความสำคัญเรื่องคุณค่าของคน และถ่อมตนในความรับผิดชอบต่อสังคม มีการดูแลเรื่องคนทำงานและสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทฯ

มาโดยตลอด ทีมพี่ๆน้องๆ ผู้ร่วมวิชาชีพในรุ่นเราก็มีแนวคิดที่อยากจะช่วยผู้บริหารของเอสซีจีทำแนวทางการบริหารเรื่องนี้ให้เป็นมาตรฐานและวัฒนธรรมความปลอดภัยของเอสซีจีเอง(SCG's Way)ดังนั้นพวกเราเองก็มาร่วมกันศึกษาถึงการบริหารจัดการที่ดีๆ ของต่างประเทศ ซึ่งตอนนั้นอยู่ในช่วงปี พ.ศ.2546 แล้วเสนอคณะกรรมการฯ ในที่สุดก็มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่เราเรียกว่า SCG Safety Framework พร้อมกันนั้นก็มีการเผยแพร่ที่ใช้ในการประเมินประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของตนเอง ที่เรียกว่า SCG Safety Performance Assessment Program (SPAP) ซึ่งจะจัดระดับเป็น 5 ระดับ คือ Beginning, Improving, Qualifying, Succeeding และ Leading ซึ่งปัจจุบันนี้เอสซีจีเองก็ใช้เป็นแนวทางในการบริหารเรื่องความปลอดภัยของเอสซีจีอย่างต่อเนื่อง

ประมาณพ.ศ.2547 คณะกรรมการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย ก็มีนโยบายให้ทีมเราจัดทำแนวปฏิบัติการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยเพื่อให้ทุกธุรกิจภายในเอสซีจี ซึ่งขณะนั้นมีกลุ่มธุรกิจปิโตรเคมี กระดาษและบรรจุภัณฑ์ซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง รวมถึงธุรกิจจัดจำหน่าย ต้องดำเนินการตามแนวทางนี้ ซึ่งจะประกอบไปด้วยการรักษาสภาพแวดล้อม การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การดูแลสุขภาพและความปลอดภัย การวัดประสิทธิผลในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการดำเนินกิจกรรมให้การสนับสนุนต่อชุมชนและสังคม

พ.ศ.2550 เอสซีจีตั้งคณะกรรมการการพัฒนาย้อย่างยั่งยืน มาแทนคณะกรรมการอนุรักษ์ฯ และมีแนวคิดเรื่องความปลอดภัยว่าอยากจะขยายผลให้คู่ธุรกิจของเราดูแลด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานของเขาร่วมกันกับเอสซีจีด้วย ทีมเราจึงได้จัดทำมาตรฐานระบบการให้การรับรองความปลอดภัยของคู่ธุรกิจ(SCG Contractor Safety Certification System ; SCS) อันเป็นการพัฒนาและยกระดับประสิทธิภาพในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุของคู่ธุรกิจของเราได้อีกระดับหนึ่ง

เราเป็นว่าเรื่องที่ผมภูมิใจที่ได้รับโอกาสจากพี่ๆในเอสซีจีให้สร้างผลงานร่วมกับทีมงานมีอีกมากทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งในช่วงหลังๆ นี้ทางเอสซีจีเองโดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจซีเมนต์-ผลิตภัณฑ์ก่อสร้าง ที่ผมทำงานอยู่มีการขยายกิจการไปยังต่างประเทศในแถบ Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam, Indonesia และ Philippines ผมก็ได้รับมอบหมายให้นำมาตรฐานและประสบการณ์ด้านความปลอดภัยฯ นี้ไปถ่ายทอดให้กับบริษัทของเราที่เกิดขึ้นใหม่นี้ให้มีการดำเนินงานตามมาตรฐานของเอสซีจีด้วย

ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการองค์กรด้านความปลอดภัยอย่างไรให้มีระบบที่ยั่งยืนเพื่อทุกคนจะได้กลับบ้านอย่างปลอดภัยในทุกๆวัน

แนวทางในการที่จะบริหารจัดการองค์กรอย่างยั่งยืนนั้น ต้องมีการมองให้ครอบคลุมและพยายามทำให้เกิดความสมดุลในทุกด้านไม่ว่าจะเป็นเรื่องเศรษฐกิจ (Economics) สังคม (Social) สิ่งแวดล้อม (Environment) และทั้งหมดนี้ต้องทำอย่างโปร่งใส สามารถตรวจสอบข้อมูลได้ (Governance)

ความปลอดภัยในการทำงานนั้นเป็นส่วนหนึ่งของด้านสังคม (Social) เราเองก็ต้องพยายามทำความเข้าใจบริบทของแต่ละองค์กรในขณะนั้นว่าสถานการณ์แต่ละด้านมีปัญหาอะไร ต้องทำอะไรที่สำคัญก่อน-หลัง เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลในทุกๆด้าน แต่สิ่งสำคัญมากในการที่เราจะทำให้เกิดความสมดุลในทุกด้านนั้นต้องไม่ทิ้งหลักการพื้นฐานของเรื่องนั้น

สำหรับด้านความปลอดภัยฯ นั้นผมเองจะยึดหลักการพื้นฐานที่เป็นหลักสากลไว้ก่อนมันจึงจะต่อยอดความคิดของเราให้นำไปสู่การหาวิธีการหรือเครื่องมือมาใช้ในการบริหารจัดการของเรา หลักการพื้นฐานทางด้านความปลอดภัยฯ (Safety Principle)นั้น คือ

1. Safety is our core value : เราต้องสร้างค่านิยมให้มีความเชื่อมั่นว่าความปลอดภัยเป็นสิ่งที่เป็นคุณค่าที่สำคัญยิ่งของการทำงานที่เราให้ความสำคัญหรือความเชื่อเช่นนี้จะสิ่งสนับสนุนในการตัดสินใจและแสดงพฤติกรรมของเราออกมา เพราะทั้งการดำเนินชีวิตการทำงานและกิจกรรมอื่นๆในชีวิตประจำวันนั้น เราไม่สามารถให้คนอื่นมาตัดสินให้ได้ตลอดเวลาว่าเราทำอะไรก่อน-หลังระหว่างงานและความปลอดภัย ดังนั้นหากเราคิดได้ด้วยตัวเองว่าเรื่องความปลอดภัยเป็นสิ่งที่มีคุณค่า การกระทำของเราทุกอย่างก็จะแสดงออกมาให้ได้ผลงานอย่างที่เราต้องการและมีความปลอดภัยด้วย

2. Uncompromising safety standards : มาตรฐานความปลอดภัยไม่มีการประนีประนอมเรื่องนี้ก็เป็นเรื่องพื้นฐานอีกข้อหนึ่งที่อุบัติเหตุหลายๆครั้งมักจะเกิดขึ้นจากการที่เราคิดว่านิดเดียวน่า หน่อยเดียวน่า, ต้องรีบทำงานส่งลูกค้า, ทำมาหลายครั้งแล้วไม่เห็นจะเกิดอุบัติเหตุเลย ฯลฯ แล้วก็ไม่ได้ทำตามมาตรฐานความปลอดภัยที่เราตกลงกันไว้ อุบัติเหตุก็เกิดขึ้น ดังนั้นเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยนี้เราต้องปฏิบัติตามตลอดเวลา

3. All occupational injuries & illnesses can be prevented : การบาดเจ็บและการเจ็บป่วยจากการทำงานทั้งหมดสามารถป้องกันได้ บางคนมักจะคิดว่าการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยจากการทำงานนั้นเป็นเรื่องของเคราะห์กรรม แต่แท้จริงแล้วมันเป็นสิ่งที่เราป้องกันได้ บทเรียนจากอุบัติเหตุหลายๆครั้งที่เกิดขึ้นในอดีตก็เป็นสิ่งที่พิสูจน์มาแล้วทั้งนั้นว่าเราสามารถป้องกันได้แล้วเราจะต้องมาพูดว่า “รู้แบบนี้แล้ว.....”



4. Safety is a line responsibility & management is responsible for preventing occupational injuries & illnesses. :

ความปลอดภัยเป็นหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงตามสายการบริหารงาน และผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการป้องกันการบาดเจ็บและการเจ็บป่วยจากการทำงานหลักการนี้ก็เป็นหลักสากลที่องค์กรชั้นนำทั่วโลกปฏิบัติกัน ผู้บังคับบัญชาเองต้องดูแลทั้งเรื่องการทำงานและความปลอดภัยของผู้ใต้บังคับบัญชาของตนเองด้วย

5. Employee involvement is essential. : การมีส่วนร่วมของพนักงานเป็นสิ่งจำเป็นยิ่ง สำหรับการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยเพราะตัวพนักงานเองเป็นผู้ที่สัมผัสกับความเสี่ยงที่มีอยู่ในงานที่ตนเองกำลังปฏิบัติ ย่อมจะมีแนวคิด แนวปฏิบัติดี และเหมาะสมกับการทำงานให้ปลอดภัย หากเราให้เขามีส่วนร่วมในการหาทางป้องกันอุบัติเหตุทุกกับเราด้วยจะทำให้เกิดการยอมรับ และเกิดผลให้ทางปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม

ท่านมีแนวทางอย่างไรในการลดอุบัติเหตุจากการทำงานให้ได้ผล

เรื่องการลดอุบัติเหตุจากการทำงานที่จะให้ได้ผลนั้น เรื่องที่สำคัญมากที่สุดก็คือผู้บริหารต้องมีความมุ่งมั่น (Commitment) และให้การสนับสนุน (Support) ทีมในการที่จะทำให้งานนี้ประสบความสำเร็จได้ส่วนทีมเราเองก็ต้องให้ข้อมูลผู้บริหารใช้ในการตัดสินใจที่ดีและถูกต้องอย่ามองแค่ในระยะสั้นหรือต้องการผลเร็วเพียงอย่างเดียว หลายคนอยากจะให้เกิดผลทันทีที่จะใช้วิธีการบังคับ ซึ่งวิธีการนี้ได้ผลเร็วในตอนแรกแต่จะไม่ยั่งยืน เพราะเรื่องความปลอดภัยในการทำงานเป็นเรื่องเกี่ยวกับคน ถ้าเขาไม่เต็มใจหรือไม่เห็นด้วย (buy-in) แต่ทำเพราะถูกบังคับ เขาก็จะทำเฉพาะเมื่ออยู่ต่อหน้าผู้บังคับบัญชาแต่พอลับหลังเขาก็พร้อมเสมอที่จะไม่ทำ ดังนั้นถ้าจะทำเรื่องนี้ให้ได้ผลอย่างยั่งยืนนั้นผู้บริหารมีส่วนที่สำคัญมาก ความเข้าใจและการสนับสนุนจึงสำคัญมาก

สำหรับแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุเราจะต้องทำให้อบรมใน 3 ด้านนี้คือ

1) ด้าน Hardware คือ ต้องมีการป้องกันที่เครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงาน เช่น เครื่องจักรที่มีจุดหมุน จุดตัด ก็ต้องทำการดัดแปลงป้องกันจุดเหล่านั้นซึ่งอาจจะเป็นการดัดแปลงตามมาตรฐาน ไปจนถึงระดับ Foolproof คือระบบที่สามารถป้องกันได้แม้จะเกิดความผิดพลาดเกิดขึ้นหรือกรณีที่เป็นเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ไฟฟ้า ก็ต้องมีการป้องกันการสัมผัสกับกระแสไฟฟ้าตั้งแต่มีฉนวนที่ดี ไปจนถึงมีระบบป้องกันกระแสไฟฟ้ารั่ว เช่น Earth Leak Circuit Breaker (ELCB) เป็นต้น

2) ด้าน Software คือ ต้องมีการควบคุมการปฏิบัติที่ดี มีการกำหนดวิธีการทำงานที่ปลอดภัย การที่เราจะมีการควบคุมการปฏิบัติที่ดีได้นั้นเราต้องเองต้องรู้จักความเสี่ยงในงานที่เรารับผิดชอบให้ได้ว่าอะไรเป็นความเสี่ยงที่สำคัญ และเราจะกำหนดวิธีการปฏิบัติที่ปลอดภัยโดยไม่ขัดขวางหรือทำให้ลดทอนความสามารถในการทำงานจนยอมรับไม่ได้ เช่น การทำงานบนที่สูงเราต้องพิจารณาให้มีการจัดการตั้งแต่การประเมินความเสี่ยงในงานนั้นแล้วกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์ที่จะนำมาใช้ เช่น นั่งร้าน, Lift, บันได, Life Line, Safety harness, ฯลฯ การกำหนดคุณสมบัติของคนที่สามารถทำงานนั้นได้ การคัดเลือกผู้มีความรู้ ความสามารถในการทำงานบนที่สูง กรณีที่ต้องจ้างคู่ธุรกิจก็ต้องพิจารณาหาสัญญาหรือข้อตกลงเพื่อให้เข้าใจตรงกันว่า

เขาจะต้องเตรียมอุปกรณ์ เตรียมคนให้มีความรู้ เตรียมความพร้อมของร่างกาย รวมถึงต้องรู้กฎความปลอดภัยที่ต้องปฏิบัติ และเมื่อถึงวันที่ทำงานจริงก็ต้องมีวิธีการทำงานในแต่ละขั้นตอนอย่างไร ตั้งแต่การคุยถึงความเสี่ยงที่มีในงานนี้ การออกใบอนุญาตการทำงาน การตรวจสอบและสังเกตระหว่างปฏิบัติงาน และเมื่อเสร็จงานแล้วก็ต้องมีการตรวจสอบความเรียบร้อยของงานและความปลอดภัยฯ อีกครั้ง

3) ด้าน Humanware คือ ต้องเตรียมคนให้มีความรู้ ความสามารถในการทำงานได้อย่างปลอดภัย ตัวของพนักงานหรือผู้ปฏิบัติงานเองก็ต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการหาทางป้องกัน และผู้บังคับบัญชาเองก็ต้องการป้องกันอุบัติเหตุที่กล่าวมานี้เราจะต้องทำทั้ง 3 ด้าน ไปพร้อมๆกันภายใต้เงื่อนไขของทรัพยากรที่เราได้อย่างเหมาะสมแต่ต้องไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำของความปลอดภัย ตามหลักการพื้นฐาน Safety Principle ของเรา

ท่านเห็นว่าวิธีการหรือแนวทางไหนที่น่าจะจัดการกับพฤติกรรมเพื่อให้หยุดอุบัติเหตุจากการทำงานได้อย่างเหมาะสมซึ่งรวมถึงมีผลลัพธ์ที่น่าจะออกมาดีที่สุด

เรื่องนี้เป็นเรื่องที่ยากมากเรื่องหนึ่ง เพราะกรณีที่เรามีความจำเป็นต้องพึ่งคนในการทำงานแต่ก็มีพฤติกรรมของผู้ที่ปฏิบัติงานที่เสี่ยงอยู่ การจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา เราต้องทำให้เขามีส่วนร่วมตั้งแต่สร้างให้เขามีความรู้ มีทัศนคติที่ดีในเรื่องความปลอดภัย สร้างโปรแกรมที่จะทำให้เขามีส่วนร่วมในการป้องกันเช่น เป็นส่วนหนึ่งในการวิเคราะห์ความเสี่ยงในการทำงานและร่วมในการกำหนดวิธีการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย

เราต้องสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการแสดงพฤติกรรมความปลอดภัย ไปจนกระทั่งเป็นวัฒนธรรมขององค์กรแนวทางที่ใช้กันคือกระบวนการสังเกตการทำงาน หรือ Behavior-Based Safety (BBS) โดยทุกฝ่ายต้องมีส่วนร่วมตั้งแต่การสังเกตโดยหัวหน้างาน ผู้บริหาร ไปจนถึงเพื่อนพนักงานที่ทำงานด้วยกัน

ซึ่งในการสังเกตการทำงานนั้นต้องชี้แจงให้พนักงานเข้าใจถึงวัตถุประสงค์และเห็นประโยชน์ของการสังเกตการทำงาน แต่ต้องสร้างทักษะในการให้คำแนะนำ (Coach) เพราะระหว่างการสังเกตหากเขาทำยังไม่ถูกต้องก็ต้องมีการให้คำแนะนำที่ถูกต้องและต้องทำอย่างมีศิลปะในการทำด้วย ไม่เช่นนั้นจะก่อให้เกิดความเข้าใจผิดได้ง่าย กรณีที่เขาทำถูกต้องแล้วก็ต้องมีการให้การชื่นชมหรือมีรางวัล ด้วยเช่นกัน



น้องๆ ป.รุ่นใหม่น่าอยากจะเป็นอ.มือโปรหรือประสบความสำเร็จในวิชาชีพนี้ควรมีแนวทางอย่างไรบ้าง?

ขอแนะนำในฐานะพี่คนหนึ่ง จากประสบการณ์ในการทำงานของตัวเอง ละกันนะครับ แต่ไม่กล้าให้คำแนะนำในฐานะที่เป็นคนที่ประสบความสำเร็จในวิชาชีพนี้แล้วเพราะไม่ได้รู้สึกอย่างนั้นครับ

ในการทำงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมนั้น เราเป็นฝ่ายสนับสนุนฝ่ายผลิตหรือฝ่ายปฏิบัติการ การที่จะช่วยเขาทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้นั้นเราต้องทำความเข้าใจ(Understanding) ปัญหาของเขาให้ดี เพื่อจะแก้ปัญหาได้ถูกจุด วิธีการที่ดีที่สุดคือ เราต้องเข้าไปสัมผัสสถานที่จริง (Genba) สัมผัสกับของจริง (Genbusu) และ สถานการณ์จริง (Genjitsu) เพื่อให้เรามีข้อมูลอย่างเพียงพอ เราจึงจะสามารถตัดสินใจได้อย่างถูกต้องหรือมีข้อผิดพลาดที่น้อยที่สุด เพราะถ้าเรายึดแต่ทฤษฎี หรือหลักการทางวิชาการโดยไม่ได้รับทราบถึงปัญหาที่แท้จริงของหน่วยงานจริง จะทำให้ข้อกำหนดทางด้านความปลอดภัยของเราไม่สอดคล้องกับของจริงที่เป็นอยู่ มันก็จะไม่ก่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติที่ต้นนั่นเอง

ทุกอย่างที่กล่าวมานั้นเราทำงานเกี่ยวกับคน ดังนั้นเราต้องทำด้วยความรู้สึกห่วงใย (Caring) ปรารถนาจะให้เขาได้รับสิ่งดี ๆ แล้วเราจะพบทางออกที่ดีสำหรับทุกฝ่ายครับ

การที่เราจะสามารถให้คำแนะนำที่ดีได้ (Coaching) เราต้องเป็นคนที่มีไฟ (Eager to learn) หมั่นศึกษาเรื่องเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นเราต้องเป็นคนที่รักการเรียนรู้ เมื่อก่อนตอนเรียนเราอาจจะคิดว่าอยากเรียนให้จบเพื่อจะได้ทำงาน แต่ในชีวิตการทำงานจริง ๆ นั้นเราเรียนได้ไม่มีวันจบหรอกครับ มันจะมีเรื่องใหม่ๆ มาให้เราศึกษาอยู่เสมอ เราต้องตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา เพราะธุรกิจต้องพัฒนาไปข้างหน้า เราต้องปรับตัวให้ทันกับการเติบโตของธุรกิจ แต่เราต้องทำอย่างสมดุลระหว่างทั้งทางเศรษฐกิจ (Economics) สังคม (Social) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ภายใต้บริบทของแต่ละองค์กร แต่เราต้องไม่ทิ้งหลักการพื้นฐานของวิชาชีพ (Safety Principle)



3M Training Center

หลักสูตรฝึกอบรม ความปลอดภัยในการทำงาน ในที่อับอากาศ

หลักสูตรฝึกอบรมโดย บริษัท 3เอ็ม ประเทศไทย จำกัด
เหมาะสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในพื้นที่
อับอากาศ ผู้ที่ผ่านการอบรมจะสามารถใช้ความรู้เพื่อ
ทำงานในที่อับอากาศ ตามบทบาทหน้าที่อันได้แก่
ผู้อนุญาต ผู้ควบคุม ผู้ช่วยเหลือ และผู้ปฏิบัติงาน

She Digest

07

นานาสาระ จากต่างประเทศ

รองศาสตราจารย์สรารุณ สุธรรมมาสา
สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

คอลัมน์ นานาสาระจากต่างประเทศ เป็นคอลัมน์ที่มุ่งนำเสนอหาสาระที่เป็นวิชาการ และข่าวสารด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน จากต่างประเทศมาเสนอ และอาจมีการกล่าวถึง เรื่องนั้น ๆ ที่นำเสนอในส่วนที่เป็นข้อมูลของ ประเทศไทยด้วย เพื่อผู้อ่านจะได้รับข้อมูลที่ รอบด้านมากยิ่งขึ้นและช่วยให้เกิดแนวคิดใน การนำไปประยุกต์ให้เข้ากับลักษณะงานที่รับ ผิดชอบอยู่

ISO 45001 OHS Management Systems จะไปได้ดีไหม คนจะสนใจหรือไม่

หลังจากทำให้แฟน ๆ นักอาชีวอนามัยและความปลอดภัยชาวไทย และทั่วโลก (คิดว่อย่างนั้นนะครับ) คอยเก้อ แบบว่าจะประกาศใช้ปลายปี ที่แล้ว ก็เป็นโรคเลื่อนเหมือนเมื่อหลายปีก่อนที่ตกม้าตาย ไม่ผ่านความเห็นชอบ แต่ได้ข่าวมาว่าปลายปีนี้ น่าจะมาน่าแน่ คือประกาศใช้เป็นมาตรฐานสากล (International Standard, IS) ให้ผู้สนใจนำไปใช้งานกัน ใน OSHE Magazine ฉบับนี้ จึงขอนำข่าวสารเรื่องนี้มาเล่าสู่กันฟังครับ

ในเว็บไซต์ของ The American Society of Safety Engineers (ASSE) ในหน้าของวารสาร Professional Safety คอลัมน์ Standard Insider นั้น ได้มีการสัมภาษณ์ Amy Timmerman ผู้จัดการสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัย และความปลอดภัยของบริษัท Sage Products LLC และ Kenneth (Ken) A. Clayman จากบริษัทที่ปรึกษาด้านการจัดการ Booz Allen Hamilton Inc. ซึ่งทั้งคู่เป็นตัวแทนของ ANSI ทำหน้าที่เป็นกรรมการฝ่ายเทคนิค (วิชาการ) ในคณะกรรมการที่กำหนดมาตรฐาน ISO 45001 OHS Management Systems นี้ ผู้เขียนเห็นว่าน่าสนใจ จึงขอนำมาเสนอเฉพาะประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

คำถาม : คิดว่ามาตรฐานนี้จะเป็นที่สนใจของผู้บริหาร และบริษัทต่าง ๆ หรือไม่

คำตอบ : คุณ Amy ตอบว่าใช้เวลานานมากกว่ามาตรฐานนี้จะเป็นที่ยอมรับ มีการอภิปรายกันมากจากบริษัทต่างๆ จนเป็นที่รับรู้ของผู้บริหาร และในที่สุด เธอก็พบว่ามาตรฐานนี้เป็นที่ต้องการของบริษัทต่าง ๆ และโดยเฉพาะคนที่ รับผิดชอบในงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

คำถาม : พวกบริษัทขนาดกลางและขนาดเล็กจะไปไหวไหม

คำตอบ : คำถามนี้ปรากฏว่าคนตอบ มองคนละมุม คุณ Amy บอกว่าน่าจะลำบากเหมือนกัน เพราะพอลงรายละเอียด พวกบริษัทเล็กๆ อาจทำไม่ได้ด้วยอุปสรรคต่างๆ แต่สำหรับคุณ Ken กลับเห็นว่าไม่น่าจะมีปัญหา เพราะรูปแบบของมาตรฐานการจัดการของ ISO นั้นคำนึงถึงเรื่องนี้อยู่แล้ว และว่าไปแล้วคณะกรรมการของฝั่งอเมริกาเองก็พูดคุยในเรื่องนี้มาในช่วงการร่างมาตรฐานนี้แล้ว อย่าลืมว่า ISO เขาเคยมาตลอดว่ามาตรฐานระบบการจัดการของเขาสามารถนำไปประยุกต์ได้กับสถานประกอบการทุกประเภทตั้งแต่โรงงานไม่จิ้มพินยันเรือรบ อยู่แล้ว (ประโยคหลังนี้ผู้เขียนเขียนเองครับ)

คำถาม : พวกอาชีพอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เขาสนใจและต้องเตรียมอะไรบ้าง

คำตอบ : ทั้งสองคนบอกเหมือนกันว่า จากการได้มีโอกาสคุยกับนักอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ก็เชื่อว่าคนในวงการนี้น่าจะสนใจแน่นอนว่าไปแล้วนี่ก็เป็นเรื่องที่ต้องจดจำอีกเรื่องหนึ่งของวงการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในรอบ 20 ปีเลยทีเดียว สำหรับเรื่องการเตรียมตัวนั้นก็อยู่ที่ว่านักอาชีวอนามัยและความปลอดภัยคนนั้น ๆ ค้นเคยกับระบบการจัดการของ ISO ใหม่ ถ้าค้นเคยก็สบายใจได้เลย เพราะแนวการทำระบบการจัดการจะคล้ายกันมากกับระบบ ISO 9001 และ ISO 14001 ยิ่งมาในระยะหลังรูปแบบหรือโครงสร้างของข้อกำหนดจะถอดแบบมาแบบเดียวกันเลย คือเป็นแบบที่เรียกว่า High Level Structure (HLS) ซึ่งพูดภาษาง่ายๆ คือจะมีข้อกำหนดเหมือนกัน ต่างตรงเนื้อในเท่านั้น ลองดูที่เขียนข้อกำหนด ISO 45001 (ภาพในกรอบ) จะเห็นได้เลยว่ามันเหมือนกับที่เห็นในมาตรฐาน ISO 9000 และ ISO 14001 นี่จึงเป็นข้อดีที่ทำให้คนพัฒนาระบบหรือรักษาระบบไม่ยุ่งยาก อีกทั้งการดำเนินการของระบบและการ “บูรณาการ” ระบบเข้าด้วยกันจะทำได้สะดวกและง่ายขึ้นด้วย

ร่างข้อกำหนด ISO 45001 ที่เขียนในรูปแบบ HLS

4 บริบทขององค์กร

5 ภาวะผู้นำ

6 การวางแผน

7 การสนับสนุน

8 การดำเนินการ

9 การประเมินผลการดำเนินงาน

10 การปรับปรุง



นอกจากนี้ คุณ Amy เตือนว่าสำหรับคนที่ทำระบบการจัดการ OHSAS 18001 มาก่อน อาจมีเรื่องเล็กๆ น้อยๆ ที่ต้องระวัง คือ การใช้คำที่ไม่เหมือนกัน อย่างเช่นใน OHSAS 18001 ใช้คำว่า “record” แต่ใน ISO 45001 ใช้คำว่า “documented information” เป็นต้น

คำถาม : ระหว่างที่รอการประกาศใช้มาตรฐาน ISO 45001 จะมีคำแนะนำว่าเรา (โรงงาน) ควรทำอะไรก่อนไหม

คำตอบ : มาตรฐานนี้จะประกาศใช้ในปลายปี 2560 นี้ ระหว่างนี้คนที่รับผิดชอบการพัฒนาควรทำหรือเตรียมการในเรื่องเกี่ยวกับบริหารว่าจะทำอย่างไรที่จะเป็นการให้ความรู้ การสื่อสาร และข้อมูลข่าวสาร กับผู้บริหารเพื่อว่าเมื่อมีการประกาศใช้แล้ว องค์กรเราก็เดินหน้าได้ทันที ดังนั้นการเตรียมเรื่องการอบรมก็เป็นเรื่องที่ไม่พ้นเพราะเป็นรากฐานของการสร้างความตระหนักและความสามารถในการทำระบบการจัดการนี้

IDLH ถิ่นบ่งชี้ความเป็นอันตรายของบรรยากาศที่ทำงาน

เรื่อง IDLH อาจเป็นเรื่องที่จบ.วิชาชีพอาจไม่ได้ใช้งานเท่าใดในชีวิตการทำงานปกติ แต่ในงานที่อับอากาศและงานเรื่องภาวะฉุกเฉินก็เป็นเรื่องที่ละเลยไม่ได้ที่ผู้รับผิดชอบต้องเข้าใจความหมายและการใช้งานกับค่า ๆ นี้

IDLH มาจากคำเต็มว่า Immediately Dangerous to Life and Health เจ้าของเรื่องนี่คือ US.NIOSH ที่เห็นเห็นช่องว่างของค่ามาตรฐานการสัมผัสสารเคมีในอากาศว่าค่าพิกัดการมีเพียงค่ามาตรฐานตลอด 8 ชั่วโมงการทำงาน (TWA) ค่าการสัมผัสในระยะเวลานั้น ๆ (STEL) และค่าเพดานที่ว่าไม่ว่าเวลาใดห้ามเกิน (Ceiling) นั้น ไม่เพียงพอต่อการใช้งานคุ้มครองความปลอดภัยให้กับคนทำงาน โดยเฉพาะหากเมื่อต้องมีการสวมใส่อุปกรณ์ respirator ด้วย จึงได้กำหนดค่า IDLH นี้ขึ้นมาโดยสรุปค่านี้จะใช้เพื่อการป้องกันสุขภาพคนทำงานที่ต้องสัมผัสกับสารเคมีในความเข้มข้นสูง ๆ

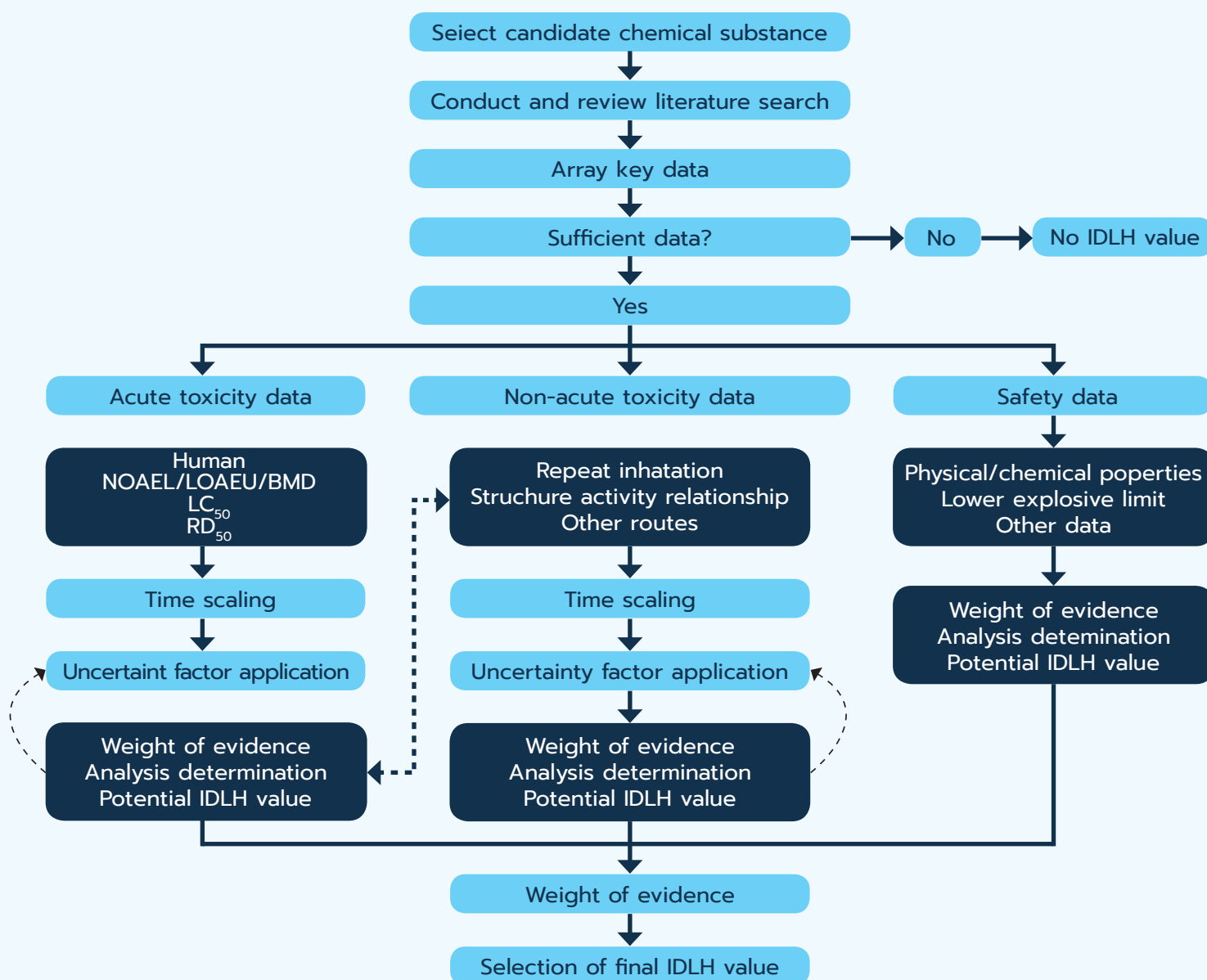


การกำหนดค่า IDLH นี้ ทาง NIOSH ใช้วิธีการตามแนวทางของ National Advisory Committee on Acute Exposure Guideline Levels (AEGs) for Hazardous Substances—ที่มีสมาชิกจากหลาย ๆ หน่วยงาน อาทิ the U.S. Environmental Protection Agency, U.S. Department of Defense, U.S. Department of Energy, U.S. Department of Transportation, และองค์กรอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐบาลกลางและท้องถิ่น วงการอุตสาหกรรมเคมี สถาบันการศึกษา องค์กรแรงงาน เป็นต้น ความตั้งใจจริง ๆ ของการกำหนดค่านี้ คือ เพื่อ 1) ความมั่นใจว่าเมื่อสัมผัสสารเคมีในความเข้มข้นสูง ๆ และมีปัญหาว่า respirator ทำงานไม่ได้ตามที่หวังไว้แล้ว คนทำงานในสภาวะนั้น ๆ จะยังคงความสามารถที่จะ “หนี” ออกมาได้โดยไม่ได้รับอันตราย และ 2) ให้มีค่าที่จะใช้ป้องกันถึงเวลานั้น สิ่งที่ต้องใช้เพื่อความปลอดภัยหากจะยังคงต้องทำงานในสถานที่ที่มีสภาวะเช่นนั้นคือการใช้ SCBA เท่านั้นแต่จะเข้าไปแล้ว บรรดานักอาชีวอนามัยและความปลอดภัยทั้งหลายได้ใช้ประโยชน์จาก

ค่า IDLH มากกว่าที่ NIOSH คิดไว้ซะอีก (เดิมคิดไว้ให้ใช้กับ NIOSH Respirator Selection Logic เท่านั้น) กล่าวคือได้มีการนำไปประยุกต์ในเรื่องการจัดทำแผนการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Plans (RMPs) สำหรับงานไม่ประจำที่ต้องสัมผัสบรรยากาศที่เป็นอันตรายสูงและ เรื่องการเตรียมการสำหรับภาวะฉุกเฉิน (Emergency Preparedness Plans (EPPs))

วิธีการกำหนดค่า IDLH มีดังนี้ (ดูภาพแผนภูมิประกอบ)

1. ทบทวนค่าความเป็นพิษของสารเคมีทั้งในมนุษย์และสัตว์
2. พิจารณาเรื่อง Mode of Action (MOA) และเรื่องการทำอันตรายของสารเคมี
3. พิจารณาเรื่องระยะเวลาการสัมผัส
4. เลือกใช้ค่า UF (Uncertainty Factors) for POD (Point of Departure)
5. ตัดสินใจกำหนดค่า IDLH ต่อไป



สำหรับท่านที่สนใจจะศึกษารายละเอียด ทราบที่มาที่ไปและลงลึกในรายละเอียด ขอแนะนำให้ค้นคว้าได้จากเอกสารนี้ :
Current Intelligence Bulletin 66 : Derivation of Immediately Dangerous to Life or Health (IDLH) Values

มาตรฐาน ISO ว่าด้วยเรื่องการประเมินระดับความร้อน

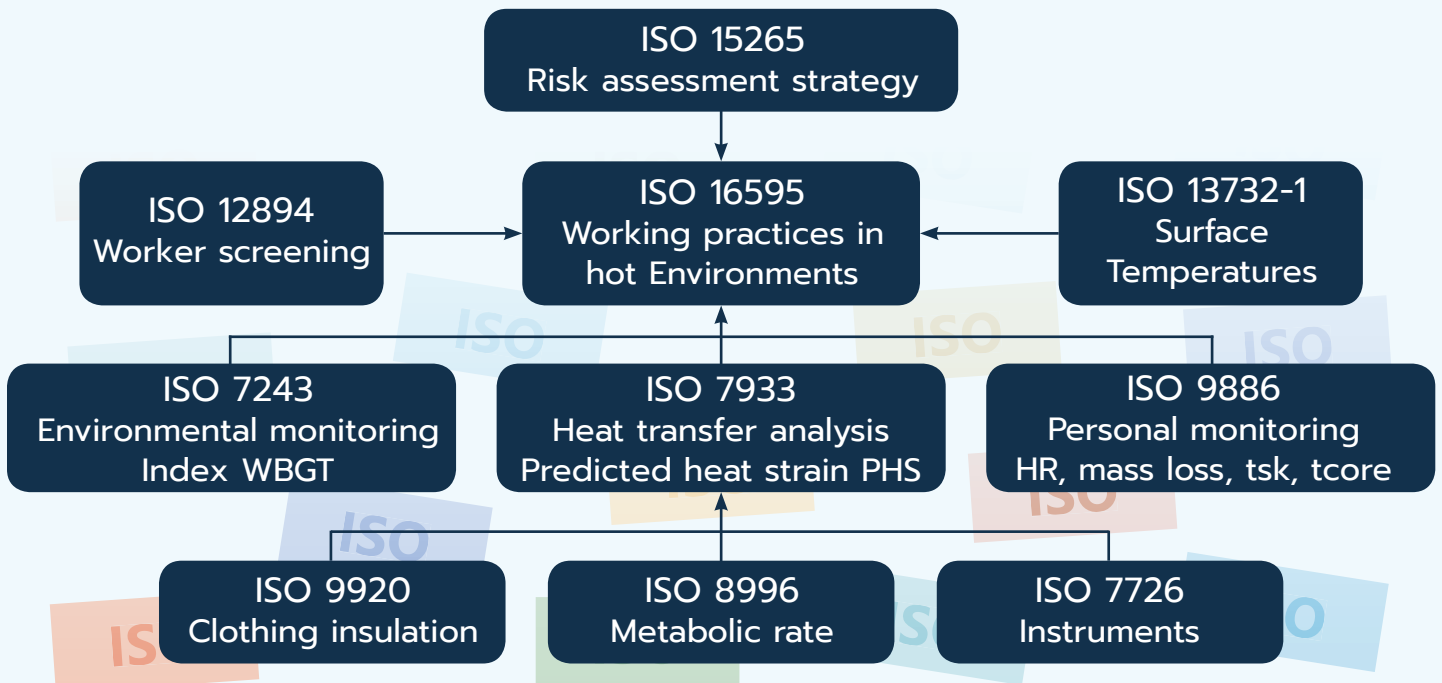
ประเทศไทยเป็นเมืองร้อน ดังนั้นปัญหาการสัมผัสระดับความร้อนจึงเป็นเรื่องที่หนีไม่พ้น กฎกระทรวงว่าด้วยเรื่องการสัมผัสระดับความร้อนแสงสว่าง และเสียง ปี 2559 ได้กำหนดให้มีค่าดัชนีวัดระดับความร้อนเป็น Wet Bulb Globe Temperature (WBGT) ซึ่งเป็นดัชนีที่นิยมใช้กันทั่วโลก แม้แต่ ISO ก็กำหนดมาตรฐานโดยใช้ดัชนีนี้เช่นกัน คือ ISO 7243

การประเมินระดับความร้อนเป็น WBGTยังมีความเกี่ยวพันไปถึงวิธีการที่จะต้องคำนวณจำนวนพลังงานที่คนทำงานต้องใช้ มาประกอบการพิจารณาเลือกค่าระดับความร้อนที่เหมาะสมด้วย กล่าวคือถ้าไม่ทราบว่าจะงานที่ทำอยู่ต้องใช้พลังงานเท่าใด ก็ไม่สามารถเลือกค่า WBGT ที่เหมาะสมได้

(ยกเว้นใช้วิธีง่าย ๆ แบบไม่ต้องคิดอะไรมาก คือการพิจารณาเชิงเปรียบเทียบกับลักษณะงานที่กฎหมายกำหนดไว้ ว่าลักษณะงานนั้น ๆ ใช้พลังงานไปเท่าใด ซึ่งน่าจะไม่ใช่วิธีทางที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับวิชาชีพพึงกระทำเพราะมันเป็นวิธีที่หยาบเกินไป) การคำนวณค่าพลังงานที่ใช้ อาจใช้ตามที่แนะนำไว้ในหนังสือ TLV Booklet ของ ACGIH หรือใช้วิธีการตามมาตรฐาน ISO 8996 Determination of Metabolic Rate แนะนำไว้ก็ได้ ซึ่งไม่ได้ยุ่งยากมากนัก แต่ดูแล้วหากดำเนินการก็จะพบกับตำแหน่งที่เป็นระดับวิชาชีพ

สำหรับในภาพรวมแล้ว ISO มีมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในสถานที่ที่ต้องสัมผัสกับความร้อน (Heat Stress) ที่อาจเกิดความเครียด (Heat Strain) ขึ้นดังสรุปในภาพที่เห็นนี้

ISO Standards for the assessment of heat stress



ที่มา : Ken Parsons, Chair ISO TC159 SC5 'Ergonomics of the Physical Environment' Emeritus Professor of Environmental Ergonomics, Loughborough University, UK



เกี่ยวกับบริษัท

บริษัท บอร์เนียว เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทผู้นำเข้า และจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์เครื่องมืออุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ขัดผิว เทปกาวและเคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์เพื่อความปลอดภัยและสิ่งแวดลอม ผลิตภัณฑ์ทำความสะอาดและบำรุงรักษา อีกทั้งเป็นตัวแทนอุปกรณ์และอะไหล่รถยนต์ อาทิเช่น แบตเตอรี่

บริษัท บอร์เนียวฯ ได้รับความไว้วางใจให้เป็นตัวแทนจัดจำหน่ายอย่างเป็นทางการจากแบรนด์คุณภาพ 3เอ็ม เพื่อส่งมอบสินค้าคุณภาพและบริการที่ครอบคลุมสู่ลูกค้า ได้แก่ กลุ่มหน้ากาก แวนตานิรภัย อุปกรณ์ลดเสียง ชุดป้องกันสารเคมี กลุ่มวัสดุดูดซับของเหลว พรอมและเทปกั้นลิ้น รวมไปถึงสินค้าแบรนด์คุณภาพจาก Kimberly-Clark uvex CHEETAH และ TONGA

นอกจากนี้ บริษัท บอร์เนียวฯ เรายังคำนึงถึงบริการหลังการขาย ซึ่งมีความจำเป็นต่อลูกค้าที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ได้แก่

1. บริการอบรมเรื่องการใช้และดูแลรักษา PPE ในเบื้องต้น
2. การสำรวจ plant survey
3. การทดสอบความแนบกระชับของหน้ากาก
4. บริการตัดพรมดักฝุ่นทั้งในและนอกสถานที่

ปัจจุบันมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ เขตหลักสี่ กทม. และมีสำนักงานสาขาอีก 6 แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ แดนมดบัง นครราชสีมา อุตรธานี พิษณุโลก สุราษฎร์ธานี และ ราชบุรี

บริษัท บอร์เนียว เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด

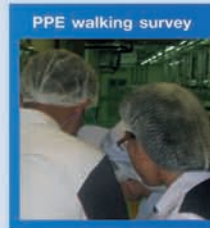
89/175 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน

เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210

โทร : (662) 790 4900 www.borneothai.com



อบรมการใช้ อุปกรณ์ PPE



PPE walking survey



ความแนบกระชับของหน้ากาก



ตัดพรมดักฝุ่น ใน/นอกสถานที่

การจัดการ

ด้านความปลอดภัย และสุขภาพ

ในโครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในประเทศไทย



ผู้ช่วยศาสตราจารย์ กุลธิดา บรรจงศิริ



โครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco - Industry) คือการพัฒนาอุตสาหกรรมของพื้นที่ให้เจริญเติบโตไปพร้อมกับความเจริญของชุมชน และการรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีอย่างสมดุล เป็นการพัฒนายั่งยืนโดยความร่วมมือกันของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ทั้งภาครัฐ ผู้ประกอบการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาชนในพื้นที่และนักวิชาการการพัฒนาโครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco - Industrial Development: EID) เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของการนำหลักการ Industrial Ecology มาปฏิบัติจริง ซึ่งแนวคิดของ EID นี้ เริ่มเป็นที่รู้จักกันแพร่หลายในอเมริกา ตั้งแต่ปี 1993 (พ.ศ. 2536) จากการนำเสนอของ Indigo Development Institute มายัง The United States Environmental Protection Agency (EPA หรือ US.EPA.) ในรูปของ Eco - Industrial Park (EIP) และ Eco - Industrial Estate (EIE) ในยุคสังคมสีเขียวการพัฒนาโครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศได้รับความสนใจอย่างกว้างขวาง ทำให้ภาคอุตสาหกรรมหันมาให้ความสำคัญกับการประกอบกิจการที่สอดคล้องหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม น้อยที่สุดหรือไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเลย

การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม และสวนอุตสาหกรรมต่างๆ เข้าสู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ของประเทศไทย ได้รับการสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนและต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2553 ซึ่งผลการดำเนินงานในปี 2557 ได้มีการยกระดับนิคมอุตสาหกรรมนำร่อง 15 แห่ง และมีเป้าหมายในการยกระดับทั้งหมดภายในปี 2562 เพื่อเข้าสู่การเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย รวมถึงการจัดทำแผนแม่บทเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2557 - 2561) ของกรมโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ 11 จังหวัดนำร่องของกรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมและกนอ. นอกจากนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศยังได้ขยายวงไปสู่ระดับโรงงานอุตสาหกรรม โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้จัดทำเกณฑ์มาตรฐานโรงงานอุตสาหกรรมเชิงนิเวศเพื่อส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืนในกลุ่มสมาชิกอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ และสอดคล้องกับนโยบายการก้าวสู่เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในภาพรวม



การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน (Sustainable Industrial Development)

ปัจจุบันการพัฒนาในทุกด้านมีเป้าหมายเพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนร่วมกันทั้งภาคธุรกิจ อุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อมและสังคม แนวคิดนิเวศอุตสาหกรรมหรือ Industrial Ecology จึงเป็นแนวคิดใหม่ที่น่าสนใจมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาอุตสาหกรรมแบบยั่งยืนที่มุ่งเน้นความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนา ออกแบบระบบอุตสาหกรรมใหม่ให้คล้ายคลึงกับระบบนิเวศทางธรรมชาติ ที่อยู่บนหลักการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน (Symbiosis) และดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืนเป็นสำคัญ เพื่อคงความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและพลังงานให้ชนรุ่นหลังสืบต่อไปขอบเขต และนิยาม ที่เกี่ยวข้องกับ การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืน ได้แก่

Industrial Ecology (อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ) เป็นแนวคิดทฤษฎีที่เกิดขึ้น เพื่อประยุกต์เข้ากับ การพัฒนาเศรษฐกิจแบบยั่งยืน โดยการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อุตสาหกรรมเชิงนิเวศเริ่มเป็นที่รู้จักกันตั้งแต่ปี 1989 (พ.ศ. 2532) เมื่อ Frosch and Gallopoulos ได้เสนอหลักการนี้ในวารสาร Scientific American อุตสาหกรรมเชิงนิเวศเสนอการปิดวงจร (Closing the loop) เพื่อลดผลกระทบจากกิจกรรมของกระบวนการผลิตแบบ linear flow ที่เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ (end of pipe) Industrial ecology สามารถนำมาประยุกต์ใช้ โดยการที่โรงงานหนึ่งสามารถรับวัตถุดิบ ซึ่งเป็นสิ่งที่เหลือใช้, ผลิตภัณฑ์พลอยได้หรือของเสียจากอีกโรงงานหนึ่ง ซึ่งเป็นการลดการใช้วัตถุดิบที่ต้นทุนสูงด้วย นอกจากนี้ของเสียอุตสาหกรรมที่เกิดจากกระบวนการผลิตก็สามารถได้รับการบำบัดอย่างถูกวิธีหรือ นำมาใช้ใหม่ หมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่



การพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ในประเทศไทย จำแนกตามพื้นที่ สามารถแบ่งได้เป็น 4 ระดับ คือ

1. ระดับโรงงาน (Eco - Factory หรือ Factory Level)
2. ระดับกลุ่มอุตสาหกรรม/นิคมอุตสาหกรรม (Eco - Industrial Group หรือ Eco - Industrial Level)
3. ระดับเมือง (Eco - Town Level)
4. ระดับเมืองใหญ่หรือนคร (Eco - City) หรือกลุ่มเครือข่ายเมืองใหญ่



แนวคิดสำหรับการพัฒนาโรงงานอุตสาหกรรม เชิงนิเวศ สู่เมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

แนวคิดเมืองนิเวศ	องค์ประกอบ
Eco - Factory	โรงงานมีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น วัตถุดิบ น้ำ พลังงาน ที่มีประสิทธิภาพ, มีกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม, นำของเสียกลับไปใช้ประโยชน์, มีการผลิตสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม, มีการเกื้อหนุนชุมชนด้วยการส่งเสริมวิสาหกิจจ้างงานคนในท้องถิ่น, มีการสร้างเครือข่ายการเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
Eco-Industrial Park, Eco - Industrial Zone, Eco - Industrial Complex	มีโรงงานได้รับการรับรอง Eco Factory, นิคมอุตสาหกรรมหรือเขตประกอบการฯ, ปฏิบัติตามกฎหมาย, มีพื้นที่สีเขียว, มีการบริหารจัดการในพื้นที่เป็นไปอย่างมีระบบโดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย, มีการส่งเสริมการพึ่งพาและเกื้อกูลซึ่งกันและกันของอุตสาหกรรม เป็นต้น
Eco - Industrial-Town	โรงงานดำเนินงานตามหลักการEco Factory, ชุมชนโรงเรียนปฏิบัติตามหลักการ 3Rs คือ Reduce (ลดการใช้), Reuse (การนำมาใช้ประโยชน์ใหม่) และRecycle (การแปรรูปของใช้แล้วกลับมาใช้ใหม่), ภาครัฐส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมให้โรงงานชุมชนโรงเรียนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม, หน่วยงานการศึกษาหรือสถาบันวิจัยศึกษาวิจัยเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่ส่งเสริมให้โรงงานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
Eco - City/ Eco - Town	ดำเนินการจากระดับชุมชนสู่การพัฒนาในทุกระดับและทุกภาคส่วนได้แก่ภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวการใช้บริการและการดำเนินการส่วนอื่นๆ ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและเกื้อหนุนระหว่างกัน

การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในประเทศไทย ได้รับความสนใจอย่างกว้างขวาง โดยมีบทเรียนจากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ทำให้ภาคอุตสาหกรรมหันมาให้ความสำคัญกับการประกอบกิจการที่สอดคล้องหรือส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมน้อยที่สุด หรือไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเลย รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ



ที่มา: สถาบันสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรม
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2557

เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2552 ได้เห็นชอบร่วมกับมติคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ ให้ครอบคลุมมิติการพัฒนาอุตสาหกรรม สิ่งแวดล้อม และชุมชน โดยประกอบด้วยหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมอุตสาหกรรมพื้นที่และการเหมืองแร่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศที่ดำเนินการ โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม

กรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักที่ขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรมได้ดำเนินการพัฒนาสวนอุตสาหกรรม/เขตประกอบการอุตสาหกรรม และโรงงานอุตสาหกรรมให้เข้าสู่การพัฒนาในโครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศครอบคลุมพื้นที่เมืองหรืออำเภอที่มีการประกอบอุตสาหกรรมหนาแน่น ในพื้นที่นำร่องในปีงบประมาณ 2557 ประกอบด้วย จังหวัดระยอง สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปราจีนบุรี และฉะเชิงเทรา พร้อมทั้งได้ดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อจัดทำกิจกรรมและแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานและแก้ไขปัญหาเข้าสู่อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และในปีงบประมาณ 2558 กรมโรงงานอุตสาหกรรมได้ขยายพื้นที่นำร่องอีก 10 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ชลบุรี พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี ขอนแก่น นครราชสีมา สระบุรี ราชบุรี สุราษฎร์ธานี และสงขลา

โครงการอุตสาหกรรมเชิงนิเวศที่ดำเนินการ โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นหน่วยงานแรกของประเทศไทยที่ได้ทำแนวคิด การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนบนหลักการ “Eco” มาใช้ ด้วยการดำเนินโครงการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเชิงเศรษฐกิจและเครือข่าย (Development of Eco Industrial Estate & Networks Project: DEE + Net Project) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง กนอ. และ GTZ ประเทศเยอรมนี เมื่อปี พ.ศ. 2542-2547 โดยแบ่ง การดำเนินงานออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้าน Policy Support และ Criteria Development/Capacity Building, New Eco Industrial Estate และดำเนินการในนิคมอุตสาหกรรม นำร่อง 5 แห่ง คือ นิคมฯ มาบตาพุด นิคมฯ บางปู นิคมฯ ภาคเหนือ นิคมฯ อีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) และนิคมฯ อมตะนคร กนอ.ได้จัดทำหลักเกณฑ์ของนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ รวมถึงจัดตั้งคณะทำงานขึ้นมา 3 คณะ คือ คณะทำงานจัดทำนโยบายสำหรับโครงการ, คณะทำงานพัฒนาศักยภาพพนักงาน เผยแพร่อบรมแนวคิด หลักการในเรื่องการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และคณะทำงานโครงการนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พร้อมทั้งดำเนินการส่งเสริมและพัฒนานิคมอุตสาหกรรมทั่วประเทศให้เป็นนิคมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ต่อมาในปี พ.ศ.2550 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยได้เริ่มงานวิจัยเพื่อพัฒนาทั้งพื้นที่ใน 25 จังหวัด (Area-Based Collaborative Research หรือ ABC) ภายใต้โครงการแนวทางการพัฒนาจังหวัดระยองสู่เมืองนิเวศเศรษฐกิจ (Eco - City) โดยมีเป้าหมายในการสร้างข้อมูลความรู้ที่สะท้อนบริบทของพื้นที่ทั้งด้านการพัฒนาคน และสังคมคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจ

ตัวชี้วัดการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศในประเทศไทย

กรมโรงงานอุตสาหกรรม ได้จัดทำข้อกำหนด เกณฑ์ในการพัฒนา 5 มิติหลัก ที่ครอบคลุมการบริหารจัดการของภาคอุตสาหกรรม ทั้งมิติกายภาพ มิติเศรษฐกิจ มิติสิ่งแวดล้อม มิติสังคม และมิติการบริหารจัดการ เพื่อเป็นกรอบแนวทางให้กับผู้ประกอบการได้นำประยุกต์ใช้ และเพื่อให้มีข้อบ่งชี้ได้ว่าผู้ประกอบการได้มีการพัฒนาไปสู่การเป็นอุตสาหกรรมเชิงนิเวศตามข้อกำหนดดังกล่าว ประกอบกับนโยบายของกระทรวงอุตสาหกรรมที่ให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายในการพัฒนาที่มีการดำเนินงานครบกระบวนการ จึงได้กำหนดให้มีการจัดสัมมนาเพื่อกำหนดตัวชี้วัด (Indicator) การพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ (Eco - Industry) ที่เหมาะสมกับประเทศไทย ขึ้น เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2554 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค ผลที่ได้จากการสัมมนาร่างตัวชี้วัดการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ 5 มิติ 22 ด้าน กระทรวงอุตสาหกรรมพัฒนาตัวชี้วัดการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ และมอบหมายให้กรมโรงงานอุตสาหกรรม (กรอ.) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้มีการพัฒนาตัวชี้วัดเกณฑ์การพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมขึ้น โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม มีเกณฑ์ตัวชี้วัดจำนวน 20 ด้าน ในขณะที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีเกณฑ์ตัวชี้วัด จำนวน 22 ด้าน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้



ตัวชี้วัดการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศของ กสอ.	ตัวชี้วัดการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศของ กนอ.
กายภาพ	กายภาพ
1. การวางผังที่ตั้งและการจัดพื้นที่	1. พื้นที่นิคม
2. การออกแบบอาคารและบริเวณโดยรอบ	2. ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
เศรษฐกิจ	3. อาคารของโรงงานในนิคมฯ
3. เศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรม	เศรษฐกิจ
4. เศรษฐกิจของท้องถิ่น	4. เศรษฐกิจของภาคอุตสาหกรรม
5. การตลาด	5. เศรษฐกิจท้องถิ่น
สิ่งแวดล้อม	6. เศรษฐกิจชุมชน
6. การขนส่ง	สิ่งแวดล้อม
7. การจัดการคุณภาพน้ำ	7. การบริหารจัดการทรัพยากร
8. การจัดการคุณภาพอากาศ	8. การบริหารจัดการพลังงาน
9. การจัดการกากของเสียและวัสดุเหลือใช้	9. ระบบการผลิตและผลิตภัณฑ์
10. การจัดการพลังงาน	10. มลภาวะทางน้ำ
11. การจัดการเสียง	11. มลภาวะทางอากาศ
12. กระบวนการผลิต	12. กากของเสีย
13. ประสิทธิภาพเชิงนิเวศ (Eco Efficiency)	13. มลภาวะทางเสียง กลิ่น ฝุ่น ควัน เติร์ดร้อน รังสีความร้อน
14. การจัดการด้านความปลอดภัยและสุขภาพ	14. ความปลอดภัยและสุขภาพ
15. การเฝ้าระวังคุณภาพสิ่งแวดล้อม	15. การพึ่งพาเกื้อกูลซึ่งกันและกันของอุตสาหกรรม
มิติสังคม	มิติสังคม
16. คุณภาพชีวิตและสังคมของพนักงาน	16. คุณภาพชีวิตและสังคมของพนักงาน
17. คุณภาพชีวิตและสังคมของคนในท้องถิ่นโดยรอบ	17. คุณภาพชีวิตและสังคมของชุมชนโดยรอบ
มิติการบริหารจัดการ	มิติการบริหารจัดการ
18. การบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม	18. การบริหารจัดการพื้นที่อย่างมีส่วนร่วม
19. การพัฒนาและรักษาระบบบริหารระดับสากล	19. การยกระดับการกำกับดูแลโรงงาน
20. ข้อมูลข่าวสาร/การรายงาน	20. ส่งเสริมให้โรงงานเข้าสู่ระบบบริหารจัดการระดับสากลและระดับประเทศ
	21. การรณรงค์ส่งเสริมให้โรงงานประยุกต์ใช้นวัตกรรมเครื่องมือการจัดการระบบบริหารจัดการใหม่ๆ
	22. การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารและการจัดทำรายงาน



ตัวชี้วัดการพัฒนาอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ด้านความปลอดภัยและสุขภาพ ของ กนอ. และ กรอ.

เกณฑ์ตัวชี้วัดการจัดการด้านความปลอดภัยและสุขภาพ (Safety&Health Management) ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
(ที่มา: ข้อกำหนดคุณลักษณะและเกณฑ์ตัวชี้วัดการเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ, การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, สิงหาคม 2555)



ตัวชี้วัด	คำเป้าหมาย (เกณฑ์)	ที่มาของข้อมูลหรือเอกสารอ้างอิง
14.1 มีการกำกับดูแลโรงงานในการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยเชิงป้องกันตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	14.1.1 มีเอกสารหรือหลักฐานแสดงการปฏิบัติของโรงงานตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโรงงาน (C)	เอกสาร หลักฐาน หรือรายงานการปฏิบัติของโรงงานตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโรงงาน
	14.1.2 มีการตรวจความปลอดภัย (Safety Audit) ในโรงงานตามกฎหมายที่กำหนด (E)	รายงานผลการตรวจ ความปลอดภัย (Safety Audit)
14.2 นิคมฯ มีการจัดทำฐานข้อมูลสารเคมีโรงงานที่เชื่อมโยงกับความปลอดภัยและสุขภาพ	14.2.1 มีความร่วมมือและประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำฐานข้อมูลสารเคมีโรงงานที่เชื่อมโยงกับความปลอดภัยและสุขภาพ(C)	ฐานข้อมูลสารเคมีโรงงานที่เชื่อมโยงกับความปลอดภัยและสุขภาพ และเผยแพร่ข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เทศบาล โรงพยาบาลสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และภาคการศึกษาวิจัยต่างๆ
	14.2.2 มีการเผยแพร่ข้อมูลสารเคมีโรงงานที่เชื่อมโยงกับความปลอดภัยและสุขภาพแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (C)	เอกสาร หลักฐาน หรือรายงานที่ยืนยันการเผยแพร่ข้อมูลสารเคมีโรงงานที่เชื่อมโยงกับความปลอดภัยและสุขภาพแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
14.3 มีการเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย (อุปกรณ์ดับเพลิง สถานีดับเพลิง)	14.3.1 มีการจัดทำทะเบียนบุคลากรและการเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย (อุปกรณ์ดับเพลิง สถานีดับเพลิง) (C)	ทะเบียนบุคลากรและการเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัย
14.4 แผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินและการซ้อมแผนฉุกเฉินของนิคมฯ	14.4.1 มีแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินและซ้อมแผนฉุกเฉินของนิคมฯอย่างต่อเนื่องและมีการทบทวนแผนทุกปี(C)	แผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินและเอกสาร หลักฐานหรือรายงานการซ้อมแผนฉุกเฉินของนิคมฯ
	14.4.2 มีเครือข่ายความร่วมมือที่มีข้อตกลงร่วมกันว่าด้วยการให้ความช่วยเหลือ (E)	เอกสาร หลักฐาน หรือรายงานที่ยืนยันการมีเครือข่ายความร่วมมือ
	14.4.3 มีแผนฉุกเฉินชุมชน(W)	แผนฉุกเฉินชุมชน
14.5 การร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ในการเฝ้าระวังสุขภาพชุมชน	14.5.1 มีการร่วมมือหรือประสานข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ในการเฝ้าระวังสุขภาพชุมชน (C)	เอกสาร หลักฐาน หรือรายงานที่ยืนยันการร่วมมือหรือประสานข้อมูลการเฝ้าระวังสุขภาพชุมชน
	14.5.2 มีระบบการเฝ้าระวังสุขภาพชุมชน (E)	เอกสาร หลักฐาน หรือรายงานที่ยืนยันการมีระบบการเฝ้าระวังสุขภาพชุมชน ของนิคมฯ
14.6 การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและอัตราการเจ็บป่วยที่รุนแรงที่มีผลกระทบต่อนุชนในรอบหนึ่งปีเป็นศูนย์	14.6.1 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงและอัตราการเจ็บป่วยที่รุนแรงที่มีผลกระทบต่อนุชนในรอบหนึ่งปีเป็นศูนย์ (C)	รายงานอุบัติเหตุร้ายแรง/อัตราการเจ็บป่วยที่รุนแรง

[C] = Eco-Champion [E] = Eco-Excellency [W] = Eco-World Class

เกณฑ์ตัวชี้วัดการจัดการด้านความปลอดภัยและสุขภาพ (Safety&Health Management) ของกรมโรงงานอุตสาหกรรม
(ที่มา:<http://www.iei.or.th/media/wwwคุณลักษณะเมืองอุตสาหกรรมฯ กรอ.pdf>)

ด้าน	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	คุณลักษณะ
14.การจัดการด้านความปลอดภัยและสุขภาพ	เพื่อให้อุตสาหกรรมมีความปลอดภัยต่อคนในพื้นที่	1.อุตสาหกรรมมีความปลอดภัยไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพพนักงานและชุมชน	1. อัตราการเจ็บป่วยและอุบัติเหตุจากการทำงาน
		2. อุบัติเหตุร้ายแรงเป็นศูนย์ (Zero Accident)	2. อัตราการอุบัติเหตุของโรคในพื้นที่เปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของประเทศ อัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงที่มีผลกระทบต่อชุมชน

การนำตัวชี้วัดการจัดการด้านความปลอดภัยและสุขภาพ เป็นข้อกำหนดหนึ่งในเกณฑ์ตัวชี้วัดการเป็นเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้วัตถุดิบและพลังงานและควบคุมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการสนับสนุนให้พนักงานมีสุขภาพอนามัยที่ดี มีความสุขในการทำงาน ซึ่งจะส่งผลต่อประสิทธิภาพและผลผลิตในการทำงานส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กร และการมีส่วนร่วมกับบริษัทและองค์กรอื่นๆ ในการเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาที่ยั่งยืน

ROAD SAFETY



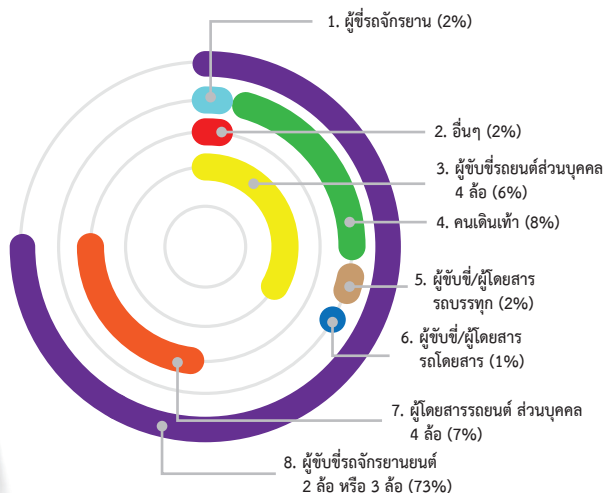
ความปลอดภัย บนท้องถนน

...จิตสำนึกคุณสร้างได้

SAFETY SHE

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันมีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บบนท้องถนนเป็นจำนวนหลายราย และมีทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมากซึ่งในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนทั่วโลกสูงถึง 1.25 ล้านคน จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 (Global Status report on road safety 2015) ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization; WHO) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงถึง 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน (หรือเสียชีวิต 66 คนต่อวัน) ซึ่งสูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลก รองจากนามิเบียที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนถึง 73.4 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน เมื่อพิจารณาสัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่า 3 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ชาย และ 49 % ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ (22%, 4% และ 23% ตามลำดับ) เมื่อทำการจำแนกการเสียชีวิตตามประเภทผู้ใช้ถนนพบว่า ผู้ใช้ถนนที่มีอัตราการตายสูงสุดคือ ผู้ขับขี่ยานยนต์ 2 หรือ 3 ล้อ (73 %) ผู้ใช้ถนนที่มีอัตราการตายน้อยที่สุดคือ คนขับ / ผู้โดยสาร / รถประจำทาง (< 1%) (ดังแสดงในรูปที่ 1) (องค์การอนามัยโลก, 2558 และ 2560; สำนักข่าวสร้างสุข, 2559)





รูปที่ 1 แสดงสัดส่วนของการเสียชีวิตจำแนกตามประเภทผู้ใช้ถนน (องค์การอนามัยโลก, 2560)

นอกจากนี้ยังพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 1 ของโลก (อยู่ที่ 26.3 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน) (มติชนออนไลน์, 2558) และมียอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน (Major causes of road accidents)

จากรายงานและข้อมูลสถิติของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ทำให้พอสรุปได้ว่าสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมี 4 ประการดังนี้

1. บุคคล ผู้ใช้ถนนทุกคน ไม่ว่าจะเป็นคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน คนขี่จักรยานยนต์ คนขับรถโดยสาร ก็สามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ทั้งสิ้น ตัวอย่างพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนมีดังนี้

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด ขับรถไม่ชำนาญ เมาสุรา/ยาบ้า ใช้โทรศัพท์ขณะขับ หลับใน ขับรถย้อนศร ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดหรือแซงในที่คับขัน

พฤติกรรมของผู้เดินเท้า เช่น ไม่ข้ามถนนตรงบริเวณทางม้าลายหรือสะพานลอย วิ่งตัดหน้ารถขณะไฟเขียว ไม่เคารพกฎจราจร คุยโทรศัพท์ขณะเดินข้ามถนน

2. ถนนและสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนมืดไม่มีไฟฟ้า ถนนมีเครื่องกีดขวางมากมาย หรือถนนแคบ ขาดป้ายเตือน ป้ายสัญลักษณ์ติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมและไม่ชัดเจน ฝนตก มีพายุหมอกลง

3. ยานพาหนะ เช่น ไฟเลี้ยวชำรุด ยางระเบิดหรือยางแตก ไม่มีไฟหน้า-หลัง มีการดัดแปลงสภาพรถ เบรกแตก ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยที่ใช้ได้จริง

4. กฎหมาย เช่น ขาดความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่างๆ ให้ประชาชนทุกคนทราบยังไม่ครอบคลุมหรือไม่เพียงพอ

อย่างไรก็ตาม มีบางรายงานสรุปว่าสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมี 3 ประการ คือ

- 1) ผู้ขับขี่ 2) ยานพาหนะ และ 3) ถนนและสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2558)

จากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ค่อนข้างสูง ประเทศไทยได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหานี้และมีความมุ่งมั่นที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนลง โดยได้มีความพยายามที่จะหามาตรการหรือแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างจริงจัง ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยจึงได้ประกาศเข้าร่วมปฏิบัติการขับเคลื่อน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020)” ร่วมกับสมาชิกรถการสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกมาตั้งแต่ปี 2554 โดยยึดหลักการดำเนินการตามแนวทาง 5 เสาหลัก (องค์การอนามัยโลก, 2559) คือ

- เสาหลักที่ 1:** การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road safety management) ยังไม่มีองค์กรได้รับผิดชอบเสาหลักนี้
- เสาหลักที่ 2:** ถนนและการเดินทางปลอดภัย (Safer roads and mobility) องค์กรรัฐที่รับผิดชอบเสาหลักนี้คือ กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท (สังกัดกระทรวงคมนาคม)
- เสาหลักที่ 3:** ยานพาหนะปลอดภัย (Safer vehicle) องค์กรรัฐที่รับผิดชอบเสาหลักนี้คือ กรมการขนส่งทางบก (สังกัดกระทรวงคมนาคม)
- เสาหลักที่ 4:** ผู้ใช้ถนนปลอดภัย (Safer road users) องค์กรรัฐที่รับผิดชอบเสาหลักนี้คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงศึกษาธิการ และกรมควบคุมโรค (สังกัดกระทรวงสาธารณสุข)
- เสาหลักที่ 5:** การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash response) องค์กรรัฐที่รับผิดชอบเสาหลักนี้คือ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

แม้ว่าจะมีการใช้แนวทางของ 5 เสาหลัก มีการศึกษาถึงสาเหตุหรือปัจจัยเสี่ยงของการเกิด มีมาตรการและมีการรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบนถนน

แต่กลับพบว่ายอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2559 ช่วง 7 วันอันตราย (วันที่ 11 – 17 เม.ย. 2559) ของเทศกาลสงกรานต์ เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ถึง 21.43% (จำนวนผู้เสียชีวิตปี 2558 และ 2559 คือ 364 ราย และ 442 ราย ตามลำดับ) มีจำนวนผู้ถูกดำเนินคดีฐานละเมิดกฎหมายจราจรถึง 730,271 ราย และในปี 2560 ในช่วง 7 วันอันตราย (วันที่ 29 ธ.ค. 2559 - วันที่ 4 ม.ค. 2560) ของเทศกาลปีใหม่ เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ถึง 25.79% (จำนวนผู้เสียชีวิตปี 2559 และ 2560 คือ 380 ราย และ 478 ราย ตามลำดับ) ซึ่งเป็นสถิติสูงที่สุดในรอบ 10 ปี (PR MATTER, 2559; กรุงเทพธุรกิจออนไลน์, 2560)

ประเด็นนี้เองทำให้หลายคนมีคำถามต่างๆ นานาว่ามาตรการหรือแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีอยู่แล้วเพียงพอแล้วหรือยัง มีปัจจัยอื่นอีกไหมที่เป็นสาเหตุของเกิดอุบัติเหตุแต่ถูกมองข้าม นอกเหนือจากเมาแล้วขับ หลับใน ขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร แซงรถอย่างผิดกฎหมาย บรรทุกเกินอัตรา ไม่ให้สัญญาณจอด ขับรถโดยประมาท หลายท่านได้ให้ความคิดเห็นว่า การที่สถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนยังคงสูงอยู่นั้น อาจเนื่องมาจาก

- ยังไม่มีหน่วยงานใดที่รับผิดชอบสาเหตุหลักที่ 1
- ไม่มีการหาสาเหตุที่แท้จริง
- เมาแล้วขับ
- ขับรถด้วยความเร็วสูง
- ขาดการกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- บทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิดยังไม่รุนแรงพอ
- การขับรถในเขตเมืองด้วยความเร็ว 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ควรปรับความเร็วสูงสุดในเขตเมืองให้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดความเสี่ยงของการเสียชีวิต
- ผู้ขับรถยนต์ยังเป็นเยาวชน
- สภาพท้องถนน เช่น ไม่มีการปรับปรุงสภาพพื้นถนนที่เป็นหลุม
- จิตสำนึกของผู้ใช้ถนน เช่น การฝ่าฝืนกฎจราจร

สำหรับตัวผู้เขียนเองมีความเห็นว่า การแก้ไขปัญหาลดจำนวน การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างยั่งยืนนั้นเป็นเรื่องที่ยาก ซับซ้อน และใช้ระยะ เวลา ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน และประชา สังคม เมื่อพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนนผู้เขียนมีความเห็นว่า สาเหตุหลักก็คือ “คน” เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากคน ซึ่งหากผู้ใช้รถใช้ถนนยังขาดจิตสำนึกเคารพกฎหมายและไม่เห็นความสำคัญ ของความปลอดภัยบนท้องถนน แม้ว่าจะมีสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและมีบทลงโทษ ที่รุนแรง ก็ไม่สามารถหยุดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ดังนั้น การสร้าง จิตสำนึกความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ทุกคนได้ตระหนักและรับรู้ ถึงผลกระทบ จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างถาวร จึงเป็นสิ่งสำคัญและสามารถแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างยั่งยืน



แหล่งอ้างอิง

1. กรุงเทพมหานครออนไลน์. ข่าวสร้างสุข. สรุป 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ ทบสถิติ 10 ปี. ออนไลน์. แหล่งที่มา. <http://www.thaihealth.or.th/Content/34778-สรุป%207%20%วันอันตรายช่วงปีใหม่%20%ทบสถิติ%2010%20ปี.html> (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2560)
2. องค์การอนามัยโลก. แผนกการจัดการด้านการป้องกันโรคไม่ติดต่อ ความพิการ ความรุนแรง และการบาดเจ็บ. รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2558: สรุป.ประเทศสวิตเซอร์แลนด์. เรียงพิมพ์โดย บริษัท สแกนด-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด พิมพ์ในประเทศไทย. --- 2558. p 1-12. ออนไลน์. แหล่งที่มา <http://www.searo.who.int/thailand/areas/gsr-thai.pdf?ua=1> (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2560)
3. มติชนออนไลน์ (matichon Online). อนามัยโลกชี้ไทยตายบนถนนเป็น ที่ 2 ของโลก เน้นบังคับใช้ กม.จราจรให้เข้มงวด.ออนไลน์. แหล่งที่มาhttp://www.matichon.co.th/news_detail.php?newsid=1446104998 (เข้าถึงเมื่อวันที่ 13 เมษายน 2560)
4. ศูนย์กลางข้อมูล ความรู้ แนวคิดและประสบการณ์ด้านสื่อสารและ ประชาสัมพันธ์ (PR MATTER). อุบัติเหตุสูงสุดในรอบ 10 ปี แทกกฎ จราจรทะเล 7 แสนราย บก.จร. เตรียมจับจริง มูลนิธิฯ วอนขับอย่างมี จิตสำนึก. ออนไลน์. แหล่งที่มา. <https://prmatter.com/2016/04/30ปี-2559-อุบัติเหตุในร/> (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2560)
5. สำนักข่าวสร้างสุข. เผยสถิติอุบัติเหตุทางถนน แนวโน้มดีขึ้น. ออนไลน์. แหล่งที่มา <http://www.thaihealth.or.th/Content/32499-เผยสถิติอุบัติเหตุทางถนน%20แนวโน้มดีขึ้น.html> (เข้าถึงเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2560)
6. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กลุ่มพัฒนาความปลอดภัย. รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทาง ถนน พ.ศ.2557. 2558: หน้า 1-25. ออนไลน์. แหล่งที่มา <http://www.otp.go.th/uploads/files/1471501633-dgyrs-3z11i.pdf> (เข้าถึงเมื่อ วันที่ 12 เมษายน 2560)
7. องค์การอนามัยโลก. การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมาย และเชิงสถาบันประเทศไทย. พิมพ์ในประเทศไทย. 2559: หน้า 1-88. <http://www.searo.who.int/thailand/areas/rs-legal-thai.pdf?ua=1>
8. World Health Organization (WHO). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011- 2020. ออนไลน์. แหล่งที่มา http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/ (เข้าถึงเมื่อ วันที่ 13 เมษายน 2560)
9. World Health Organization (WHO). Strengthening Road Safety in Thailand.ออนไลน์. แหล่งที่มา <http://www.searo.who.int/thailand/areas/roadsafety/en/> (เข้าถึงเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2560)

แนะนำ 10 จป.เครือข่าย

ประวัติ

คุณผ่องพรรณิ แสงน้อย
บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)

- ตำแหน่งปัจจุบัน** หัวหน้าหน่วยงานความปลอดภัย
- ประเภทกิจการ** - ผลิตชิ้นส่วนเครื่องปรับอากาศ (ประเภทคอยล์)
- ประวัติการศึกษา** - ปีการศึกษา 2544 จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ระดับการศึกษาปริญญาตรี วุฒิการศึกษา ศิลปศาสตรบัณฑิต (สารสนเทศศาสตร์)
- ปีการศึกษา 2550 จากมหาวิทยาลัยปทุมธานี ระดับการศึกษา ปริญญาโท วุฒิการศึกษา รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
- รางวัลที่เคยได้รับ** - รางวัลผู้มีผลงานในการส่งเสริมและผลักดันการดำเนินงานของสตรีประจำปี 2557 จังหวัดปทุมธานี
- รางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณ ได้ให้การสนับสนุนและความร่วมมือการจัดการศึกษาระบบสหกิจศึกษา ประจำปีการศึกษา 2554 -2557 จากมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี
- ดำเนินงาน จนทำให้บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัลชมเชยด้านการบริหารและคุ้มครองความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับจังหวัด ปี 2558

- ดำเนินงาน จนทำให้บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล ใบประกาศเกียรติคุณระดับทองแดง กิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ประจำปี 2558 (Zero Accident Campaign 2015)
- ดำเนินงานจนทำให้บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ได้รับใบประกาศเกียรติคุณ “โครงการสถานประกอบการปลอดภัยเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี” จังหวัดปทุมธานี ปี 2558
- ดำเนินงาน จนทำให้บริษัท ซี.ไอ.กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานประจำปี 2559 ระดับจังหวัด

สัมภาษณ์ คุณผ่องพรรณิ แสงน้อย (จป.เครือข่าย)

เหตุใดจึงเลือกเรียนในหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

จากประสบการณ์การทำงานในโรงงานมานานหลายๆ ครั้งที่ต้องมาเจอพนักงานประสบอันตรายและในทุกๆ ครั้งที่พนักงานเกิดเหตุ ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่ได้จบแค่ตัวพนักงาน มันส่งผลกระทบต่อภรรยา ถึงลูก ถึงครอบครัวพนักงานด้วย เดือดร้อนไปตามๆ กัน เราเองก็มาคิดว่าเราไม่ควรอยู่เฉยอีกต่อไปไม่ได้จบจป.มาโดยตรงแต่เมื่อบริษัทเปิดโอกาสให้มีการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และหลักสูตรความปลอดภัยต่างๆ พี่จึงไม่ลังเลที่ขอเข้าร่วมด้วย เพื่อจะได้นำความรู้ที่ได้มาดูแลช่วยเหลือเพื่อนร่วมงานให้มีความปลอดภัยซึ่งมันคือความมุ่งมั่นสูงสุดของพี่



อะไรคือความภูมิใจที่สุดในการประกอบอาชีพด้านความปลอดภัย

จริงๆ พี่บอกไม่ได้หรอกว่าความภูมิใจที่สุดในการทำงานด้านความปลอดภัยคืออะไร แต่ที่พี่บอกได้คือหลังจากที่พี่ได้ทุ่มเทแรงกายแรงใจเต็มกำลังความสามารถเพื่อดูแลงานด้านความปลอดภัยให้กับเพื่อนร่วมงานด้วยในทุกๆ เย็นที่เลิกงาน พี่เห็นเพื่อนร่วมงานของพี่กลับบ้านด้วยอาการครบ 32 ไปหาครอบครัวของพวกเขา พี่ก็ยิ้มได้และมีความสุขที่สุดแล้ว

ท่านมีแนวทางในการบริหารจัดการองค์กรด้านความปลอดภัยอย่างไรให้มีระบบที่ยั่งยืน เพื่อทุกคนจะได้กลับบ้านอย่างปลอดภัยในทุกๆ วัน

การที่จะทำงานด้านความปลอดภัยแบบยั่งยืนได้ เราต้องมุ่งเน้นการให้พนักงานเป็นศูนย์กลางอย่าให้น้อง จป.ทุกคนเข้าใจว่า ถ้าเราต้องบอกพนักงานของเราว่าอะไรคือความเสี่ยงและทำอะไรจึงจะปลอดภัย...มันเพียงแค่ว่าทำให้การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของเราดีขึ้นแต่ไม่มีที่ยั่งยืน..... หากเราต้องการให้งานด้านความปลอดภัยของเรายั่งยืน...เราต้องทำให้พนักงานของเราคิดเองได้...ทำเองได้ในสิ่งที่ถูกต้อง ในสิ่งที่ปลอดภัยมันไม่มีสูตรสำเร็จจะมันขึ้นกับบริบทขององค์กรแต่ละแห่ง แต่แนวทางคือต้องมุ่งเน้นการให้พนักงานเป็นศูนย์กลางค่ะ

ท่านมีแนวทางอย่างไรในการลดอุบัติเหตุจากการทำงานให้ได้ผล

ปัจจุบันเรามีเทคโนโลยี มีเครื่องจักร เครื่องมือที่ทันสมัยมีระบบการป้องกันอันตรายที่ดี ทำให้สัดส่วนการประสบอันตรายจาก unsafe condition หรือสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยลดลง แต่สาเหตุจาก unsafe action หรือพฤติกรรมยังสูงมากขึ้น ดังนั้น แนวทางในการลดอุบัติเหตุเราจึงต้องหันมามุ่งมั่นกับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เราต้องให้ความรู้ที่ถูกต้อง หลังจากนั้นเราต้อง

มีการกำกับดูแลโดยหัวหน้างานให้พนักงานปลอดภัย และพัฒนาต่อไป จนถึงระดับที่พนักงานนำความรู้ที่ถูกต้องไปปฏิบัติเองได้ตลอดระยะเวลาการทำงานนั้นและการลดอุบัติเหตุจึงจะได้ผล

ท่านเห็นว่าวิธีหรือแนวทางไหน ที่น่าจะจัดการกับพฤติกรรมเพื่อให้หยุดอุบัติเหตุจากการทำงานได้อย่างเหมาะสม ซึ่งรวมถึงผลลัพธ์ที่น่าจะออกมาดีที่สุด

อันนี้เป็นเรื่องใหญ่และทำได้ยาก ซึ่งต้องรณรงค์ให้เกิดความร่วมมือจากพนักงานทุกๆ คน ให้พนักงานช่วยกัน หากพบพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้องไม่ดีต้องมีระบบมาดูแลไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น และควบคุมให้พฤติกรรมลดลงเรื่อยๆ จนหมดไป ส่วนพฤติกรรมที่ดีที่ถูกต้อง ต้องได้รับการส่งเสริม ได้รับรางวัลจากนายจ้าง หรือการเชิดชูจากเพื่อนร่วมงาน เพื่อเป็นตัวอย่างให้คนในองค์กรเห็นและพฤติกรรมที่ดีต้องมีให้มากๆ ส่งเสริมให้มีในตัวพนักงานทุกๆ คน ค่ะ

น้อง จป.รุ่นใหม่ ถ้าอยากจะเป็น จป.มืออาชีพ หรือประสบความสำเร็จในวิชาชีพนี้ ควรจะมีแนวทางอย่างไรบ้าง

เราต้องยอมรับว่าปัจจุบันน้องๆ ที่จบใหม่มาจากทุกๆ สถาบัน...เป็นคนที่มีความรู้ในหลักวิชาการดีกว่าในสมัยก่อนค่อนข้างเยอะ เนื่องจากมีเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ทำให้เราเข้าถึงข้อมูลต่างๆ.....เข้าถึงแหล่งความรู้ใหม่ๆ ได้มากมาย..... ทั้งนี้ไม่ได้อยากให้น้องๆ มุ่งมั่นที่จะเป็น จป.มืออาชีพ หรือ จป.ดีเด่น แต่อยากให้น้องๆ มุ่งมั่นทุ่มเทแรงกายแรงใจในการนำความรู้ที่มีไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับองค์การของตนเอง ไม่มีสูตรสำเร็จในการทำงานมีเพียงว่าเรามุ่งมั่นและทุ่มเทความรักให้เพื่อนร่วมงานของเราทุกแค่นั้น เพื่อให้เขาเหล่านั้นปลอดภัยสิ่งไหนดีที่เราคิดค้นขึ้นมาที่แบ่งปันเพื่อนร่วมวิชาชีพให้นำไปใช้..... นำไปปฏิบัติและสร้างเครือข่ายงานด้านความปลอดภัยให้เข้มแข็ง คอยช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เมื่อเราทำสิ่งเหล่านี้ได้ เพื่อนของเราและคนรอบข้างก็จะบอกเองว่าเราเป็น จป.มืออาชีพ หรือ จป.ดีเด่น อย่าท้อในการที่จะทำความดีนะค่ะ ขอขอบคุณค่ะ

11

จป.วัยทัน

คุณชนมนันภา กุศลชาติสถาพร
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา



ประวัติการศึกษา ประวัติการทำงาน



- จบการศึกษาปริญญาตรี จากคณะสาธารณสุขศาสตร์ ภาควิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย รุ่นที่ 43 จากมหาวิทยาลัยมหิดล
- กำลังศึกษาต่อในระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมความปลอดภัย ที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน
- ปี 2555 ได้มีโอกาสเข้าทำงานในตำแหน่ง จป.วิชาชีพ บริษัท มิตรบุษิณี มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด โรงงานแหลมฉบัง ตั้งแต่ปี 2555-2558
- ปี 2558-2559 ได้เข้าทำงานในตำแหน่ง จป.วิชาชีพ บริษัท เติ้นโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด โรงงานบางปะกง
- ปี 2559-ปัจจุบัน ทำงานในตำแหน่ง นักปฏิบัติงานเทคนิค (จป.วิชาชีพ) ที่การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทยา



ทำไมถึงเลือกเรียนอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

เกิดจากตอนที่จะต้อง admission เข้ามหาวิทยาลัยได้ปรึกษาพี่สาว ตอนแรกจะเลือกเรียนด้านวิศวกรรม แต่พี่ได้แนะนำว่าปัจจุบันมีคนเรียนกันเยอะและเริ่มล้นตลาด พี่ก็เลยแนะนำว่าเห็นมีเพื่อนเรียนในสาขานี้และได้ทำงานในหน่วยงานชั้นนำของประเทศ โดยไม่รู้รายละเอียดซักเท่าไร รู้แต่ว่าเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน กับคนในโรงงาน

เราก็เลยลองคิดว่าน่าสนใจ เลยเลือกไว้เป็นอันดับหนึ่ง แล้วก็โชคดีที่ได้ เมื่อเรียนไปจนถึงชั้นปีที่ 3 เริ่มเรียนวิชาเฉพาะของภาควิชานี้ก็เริ่มรู้สึกชอบ อาจารย์จะพูดเสมอว่างาน จป. ก็เป็นงานที่ได้ช่วยเหลือคน หากคนไม่เจ็บป่วย ไม่เกิดอุบัติเหตุก็เป็นเหมือนการทำบุญอย่างหนึ่ง และพอได้มีการฝึกประสบการณ์การทำงานจริง ก็เริ่มรู้สึกชอบและสนุก

ต้องบอกเลยว่างานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยไม่เคยหยุดนิ่งเลยจริงๆ ต้องมีการพัฒนาตนเอง ฝึกฝนและหาความรู้อย่างสม่ำเสมอ

มีการบริหารจัดการองค์กรอย่างไร เพื่อให้เกิดความปลอดภัย

สิ่งที่สำคัญเป็นอย่างแรกคือ ผู้นำขององค์กรจะต้องแสดงถึงวิสัยทัศน์ ด้านความปลอดภัยและทุกคนในหน่วยงานต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุน งานด้านความปลอดภัย ซึ่งผู้ว่าการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคนั้นได้มอบนโยบาย ให้ปี 2560 เป็นปีแห่งการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยอย่างยั่งยืน และมุ่งเน้น ให้มีการพัฒนาคนด้วยนวัตกรรม และพัฒนางานด้วยเทคโนโลยี โดยผู้จัดการ ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพัทธาก็ได้ให้ความสำคัญและพูดกับพนักงาน อยู่เสมอว่าเรื่องความปลอดภัยเป็นเรื่องที่สำคัญ ซึ่งก็ได้รับความร่วมมือ จากทุกคนในหน่วยงานเป็นอย่างดี

มุ่งเน้นให้กวีวิชาการร่วมกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานจัดทำคู่มือหรือวิธีการ ปฏิบัติงาน เพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติงานจริง โดยจะสามารถทำงานได้อย่าง ถูกวิธี ปลอดภัย และเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ต้องมีการฝึกอบรมให้ความรู้ รวมไปถึงการเสริมสร้างทักษะการปฏิบัติงานจริงให้กับพนักงานอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งงานของ กฟภ.เป็นงานลักษณะ ที่มีความพิเศษ พนักงานที่ปฏิบัติงานบางส่วนจะสามารถทำงานได้โดยวิธีการ ปฏิบัติงานแบบไม่ดับไฟ โดยพนักงานกลุ่มนี้จะเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกฝนเฉพาะ ทางที่โรงเรียนช่างการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค



แนวทางในการลดอุบัติเหตุในการทำงาน

ต้องมีการฝึกฝนให้พนักงานปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยจนเป็นนิสัย รู้ว่าแหล่งอันตรายคืออะไร เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ถ้าทุกคนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยที่ดีก็จะทำให้โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุลดลง

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น หน่วยงานจะต้องมีการเก็บสถิติอุบัติเหตุและรายละเอียดให้ชัดเจน เพื่อนำไปสู่การค้นหาและวิเคราะห์สาเหตุที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเราพบว่าบางครั้งการที่ไม่ได้พูดความจริงมักจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะแบบเดิมขึ้นมาอีก

การปรับปรุงกิจกรรมเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานเพื่อให้ก้าวสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคได้ให้ความสำคัญในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับพนักงาน โดยจัดกิจกรรมที่เรียกกันว่า PEA Safety Culture เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นให้ผู้บริหารและพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโดยมีการ Warm up เช็กความพร้อมของร่างกายก่อนเริ่มปฏิบัติงาน การทำ Safety Talk และการทำ KYT โดยมุ่งเน้นให้ทุกชุดปฏิบัติงานจะต้องมีการทำ KYT ก่อนเริ่มปฏิบัติงานทุกครั้ง

พนักงานทำงานเหมือนคนในครอบครัวเดียวกัน จะต้องมีการย้าเตือนเมื่อเจออันตรายหรือสิ่งผิดปกติไปจากเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งหัวหน้าชุดปฏิบัติงานต้องช่วยกำชับและดูแลสุขภาพ เครื่องมือ วิธีการทำงาน ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือและช่วยเหลือกันดูแล เพราะในฐานะ จป.วิชาชีพ เราก็อาจจะดูแลได้ไม่ใกล้ชิดเท่าที่ควร



ความภาคภูมิใจที่สุดในการทำงาน

การวางระบบด้านความปลอดภัยเริ่มเป็นรูปเป็นร่างมากขึ้น และสิ่งที่เราตั้งใจทำไปให้กับพนักงานและคนในองค์กรของเราไม่เกิดอุบัติเหตุ มีความสุข ไม่เจ็บป่วย มีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ปลอดภัยใช้งาน ทำให้คำว่า “ความปลอดภัย” แทรกซึมในชีวิตประจำวันของพนักงาน เพียงแค่นี้ก็ทำให้ จป.วิชาชีพ อย่างเรามีความสุขแล้ว

นอกจากการจัดการความปลอดภัยแล้วยังต้องจัดการความเครียดในการทำงานด้วย

ไม่ว่าจะเป็นงานที่ทำในสำนักงานหรืออยู่ภายนอกสำนักงานก็ล้วนแต่มีความเครียดเหมือนกัน จึงจำเป็นต้องมีการจัดสถานที่ทำงานเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับพนักงาน รวมไปถึงการจัดช่วงเวลาการพักการทำงานเพื่อให้พนักงานได้มีการผ่อนคลายมากขึ้น

มุมมองและบทบาทของ จป.วิชาชีพ ในอนาคต

หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนจะให้ความสำคัญในงานด้านความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มี จป. เพิ่มจำนวนขึ้นมากกว่าเดิม ดังนั้น จป.ทุกคนก็จะต้องมีการพัฒนาศักยภาพของตนเองให้ก้าวทันต่อโลก มีการพัฒนาด้านภาษาเพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสาร รวมทั้งต้องรักษาคุณภาพในการปฏิบัติงานของตนเองและตั้งใจปฏิบัติงานตามหน้าที่ให้ดีที่สุด



12

ภัยอันตราย ! ในงานจ้างเหมา



การจ้างเหมางานในสถาน
ประกอบกิจการ

ตอน ประเภทกิจการอุตสาหกรรม

วิทย ลักธิวิบูลย์

ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย และกฎหมายแรงงาน

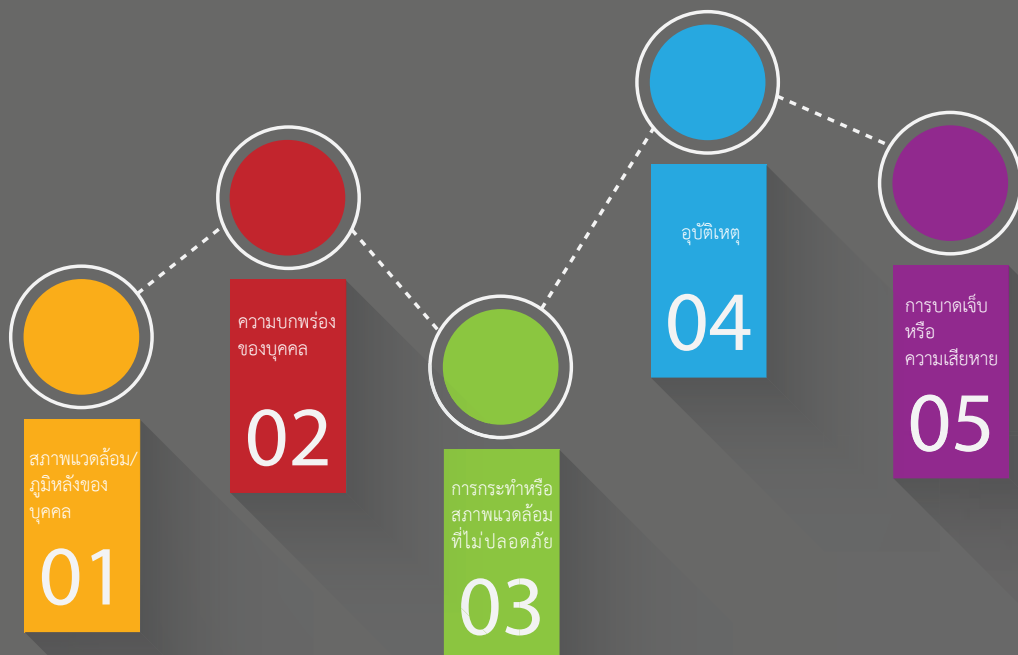
ในองค์กร นอกจากนี่ยังประสบปัญหาข้อจำกัดในการคัดเลือกผู้รับเหมาเข้ามาทำงานในสถานประกอบการกิจการของตนเอง เพราะขาดความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์การทำงานด้านความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับผู้รับเหมาส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการทำงานตามสัญญาจ้างงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยไม่ได้ให้ความสำคัญงานความปลอดภัยเท่าที่ควร จึงมีแนวโน้มทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดความสูญเสียแก่สถานประกอบการอย่างมาก ทั้งนี้เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุหลัก

แนวคิดของสาเหตุอุบัติเหตุ

วารสารฉบับนี้ผู้เขียนต้องการมุ่งเน้นแนวทางการบริหารจัดการจ้างเหมางานเฉพาะประเภทกิจการอุตสาหกรรม ตาม พ.ร.บ. ความปลอดภัยฯ พ.ศ. 2554 ในกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยฯ พ.ศ. 2549 ข้อ 1 (2) ซึ่งปัจจุบันต้องยอมรับความจริงว่าประเทศไทยยังมีข้อจำกัดในการจ้างเหมางานในกิจการอุตสาหกรรมดังกล่าวข้างต้นค่อนข้างมาก จึงต้องพยายามหาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพในเชิงรุกและเป็นรูปธรรม ซึ่งแนวคิดหนึ่งที่น่าสนใจและนำมาใช้เทียบเคียงให้เหมาะสมกับสถานการณ์จ้างเหมางานในปัจจุบันได้อย่างชัดเจนก็คือ ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) โดยได้อธิบายว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทำให้มีการบาดเจ็บและเกิดความเสียหาย เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบได้เสมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มตามกันไปด้วยเป็นลูกโซ่ ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) โดยได้อธิบายว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้มีการบาดเจ็บและเกิดความเสียหาย เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ และอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)
2. ความบกพร่องของบุคคล (Defects of Person)
3. การกระทำหรือสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)
4. อุบัติเหตุ (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือความเสียหาย (Injury/Damages)



ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีผู้เรียกชื่อใหม่เป็น “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ (Accident Chain)” อธิบายได้ว่า สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง (สภาพครอบครัว ฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม) ก่อให้เกิดความบกพร่อง ผิดปกติของคนนั้น (มีทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ขอบเสีย มั่งง่าย) ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเสียหาย

ดังนั้น หากเจ้าของสถานประกอบกิจการใด ต้องการขจัดหรือกำหนด มาตรการป้องกันและควบคุมอันตรายดังกล่าวข้างต้น จำเป็นต้องบริหารจัดการ ความปลอดภัยตัวโดมิโนที่ 3 อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดความเสี่ยงจาก การทำงานของผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ และลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ หรือ ความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

จากหลักการแนวคิดตามทฤษฎีโดมิโนดังกล่าว ผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของสถาน ประกอบกิจการต้องมีหน้าที่จัดการ กำหนดแนวปฏิบัติในการบริหารจัดการ ความปลอดภัยฯ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สถานประกอบกิจการได้กำหนด ไว้ สำหรับผู้รับเหมาหรือผู้รับเหมาช่วง โดยจัดให้มีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยฯ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัยฯ ในขั้นตอนการคัดเลือก การเข้า ปฏิบัติงาน และการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมา
2. จัดให้มีการสื่อสารและการประสานงานอย่างสม่ำเสมออย่างมี ประสิทธิภาพ ระหว่างผู้รับเหมากับเจ้าของสถานประกอบกิจการ ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน รวมทั้งแจ้งข้อมูลอันตราย และมาตรฐาน ป้องกันและควบคุมของสถานประกอบกิจการ
3. สร้างความตระหนักกับลูกจ้าง และให้มีการฝึกอบรม ด้านความปลอดภัยฯ ให้กับผู้รับเหมาและลูกจ้าง ของผู้รับเหมาก่อนเริ่มงานและระหว่างการ ดำเนินการ โดยเฉพาะที่กฎหมายความปลอดภัยฯ กำหนดไว้
4. มีการเตรียมการด้านการรายงานการ ประสบอันตรายและอุบัติเหตุ จากการดำเนินงานที่เกิดกับ ลูกจ้างของผู้รับเหมาที่เข้ามา ปฏิบัติงาน

5. มีการตรวจและติดตามผลการปฏิบัติงานเป็นประจำในด้านความปลอดภัยฯ เช่น กิจกรรมต่าง ๆ ที่ลูกจ้างผู้รับเหมาต้องดำเนินการในพื้นที่ปฏิบัติงาน อย่างเคร่งครัด
6. ผู้รับเหมาจะต้องปฏิบัติตามสัญญาจ้างและขั้นตอนการดำเนินงาน และ การเตรียมการด้านความปลอดภัยฯ ในพื้นที่ปฏิบัติงานอย่างจริงจัง และจริงจัง
7. กรณีที่ผู้รับเหมามีการรับเหมาช่วง ต้องแจ้งให้เจ้าของสถานประกอบกิจการ ทราบ โดยสถานประกอบกิจการก็ต้องมั่นใจว่าข้อกำหนดต่าง ๆ ด้านความ ปลอดภัยฯ ได้ครอบคลุมถึงผู้รับเหมาช่วงทราบ

ในกรณีเกิดอุบัติเหตุให้ผู้รับเหมา มอบหมายผู้รับผิดชอบของผู้รับเหมา รายงานการเกิดอุบัติเหตุให้เจ้าของสถานประกอบกิจการผ่านทาง จป. หัวหน้า งาน หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายของผู้ว่าจ้างทราบทันที โดยให้ปฏิบัติตาม ระเบียบปฏิบัติงาน เรื่องการรายงานและสอบสวนอุบัติเหตุจากการทำงาน โดย มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ประสบเหตุ ผู้เห็นเหตุการณ์ ต้องเข้าระงับเหตุการณ์ หาก ดำเนินการได้ แต่ถ้าไม่สามารถเข้าระงับเหตุการณ์ได้ให้แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อ ดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป
2. เมื่อเหตุการณ์ถูกระงับแล้ว ให้แจ้งไปยัง จป.หัวหน้างานในพื้นที่ทราบ เพื่อดำเนินการค้นหาสาเหตุเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุต่อไป
3. จป. หัวหน้างาน ต้องเข้าดำเนินการเก็บรวบรวมหลักฐานในที่เกิด เหตุ เพื่อนำข้อมูลไปวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุตามแบบ ฟอร์มรายงานที่กำหนดไว้
4. ข้อมูลที่ได้จากการค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ได้ สามารถนำไปสู่การวิเคราะห์สาเหตุพื้นฐาน (Basic Cause) รวมถึงการกำหนดมาตรการการปรับปรุงแก้ไขที่เหมาะสม เพื่อนำไปสู่การป้องกันปัญหาต่อไป
5. ผลของการสอบสวนและวิเคราะห์อุบัติเหตุดัง กล่าวคณะกรรมการความปลอดภัยในสถาน ประกอบกิจการต้องทราบและร่วมกันพิจารณา ให้ข้อเสนอแนะแก่นายจ้างทราบเพื่อดำเนิน การโดยไม่ชักช้าตามที่กฎหมายกำหนดไว้



6. ข้อมูลที่ได้รับการพิจารณาแก้ไขและนายจ้างได้เห็นชอบแล้วต้องเสนอและแจ้งให้ผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานในพื้นที่ดำเนินการแก้ไขตามข้อสั่งการ

7. ผู้ที่รับผิดชอบในการดำเนินการแก้ไขในพื้นที่คือ จป. บริหาร เมื่อดำเนินการแก้ไขแล้วให้รายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับ รวมทั้งคณะกรรมการความปลอดภัยฯ

เพื่อประกันว่ามีการใช้ข้อกำหนดด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานกับผู้รับเหมาและคนงานของผู้รับเหมาที่นายจ้างหรือสถานประกอบกิจการได้พิจารณาคัดเลือกให้เข้ามาปฏิบัติงานในสถานที่ทำงานของนายจ้าง โดยการจัดทำข้อกำหนดและมาตรการด้าน ความปลอดภัยฯ สำหรับผู้รับเหมาและคนงานของผู้รับเหมา รวมทั้งการเตรียมการสำหรับควบคุมผู้รับเหมาที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ เช่น กำหนดระเบียบปฏิบัติงาน การควบคุมผู้รับเหมา และกฎระเบียบเฉพาะงาน เป็นต้น

ระเบียบปฏิบัติของผู้รับเหมา (Standard Procedure)

1. ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมายและระเบียบวิธีปฏิบัติของบริษัทฯ
2. ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของบริษัท
3. รับผิดชอบต่อการกระทำผิดกฎหมายหรือข้อกำหนดของบริษัท อันเกี่ยวเนื่องจากความผิดพลาดของลูกจ้างตัวแทนและผู้รับเหมาย่อยของตน
4. ก่อนเริ่มดำเนินงาน บันทึกและปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการทำงานเพื่อป้องกันพนักงานจากอันตราย โดยการปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงาน การฝึกฝน และการตรวจสอบสถานที่ทำงาน วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือและการปฏิบัติงาน
5. อบรมลูกจ้างให้มีความตระหนักในการหลีกเลี่ยงสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย หรือละเมิดต่อข้อกำหนด เพื่อที่จะควบคุมและกำจัดอันตรายอันอาจทำให้เกิดการเจ็บป่วยและบาดเจ็บ และเก็บบันทึกประวัติการออบรบไว้ตรวจสอบได้
6. จัดเตรียมอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่เหมาะสมแก่ลูกจ้างตามข้อกำหนดของบริษัท และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
7. จัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานให้ปลอดภัย ถ้าเครื่องมือและ/หรือ อุปกรณ์นั้นกำหนดให้มีการสอบเทียบต้องมั่นใจว่าได้ปฏิบัติตาม
8. จัดหาวัสดุและอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานนอกจากสัญญาจะระบุไว้เป็นพิเศษ
9. รับผิดชอบต่อทรัพย์สินของผู้รับเหมาเอง (ตัวอย่างเช่นเครื่องมือ อุปกรณ์วัสดุ เป็นต้น) ขณะที่ยังถูกใช้งานหรือเก็บอยู่ที่บริษัทให้อยู่สภาพดีเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอันตราย หรือการรั่วไหลออกสู่สิ่งแวดล้อม
10. รับผิดชอบในการแจ้งของข้อกำหนดของบริษัท ต่อลูกจ้างของผู้รับเหมารายย่อย

การควบคุมผู้รับเหมา

1. ฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องแจ้งวัน เวลา ที่ผู้รับเหมาจะเข้ามาปฏิบัติงานให้ จป. ระดับเทคนิคชั้นสูงหรือวิชาชีพ ทราบล่วงหน้า
2. จป. ระดับเทคนิคชั้นสูงหรือวิชาชีพจัดอบรมชี้แจงผู้รับเหมาและคนงานผู้รับเหมาทุกคนก่อนอนุญาตให้ปฏิบัติงาน โดยมี จป. หัวหน้างานในหน่วยงานนั้นๆ เข้าร่วมอบรมด้วย เนื้อหาอบรมอย่างน้อยต้องประกอบด้วย
 - 2.1 กฎความปลอดภัย ขั้นตอนการปฏิบัติงาน วิธีการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย
 - 2.2 กำหนดพื้นที่อนุญาตให้เข้า – ออก ได้ และพื้นที่ไม่อนุญาตให้เข้า
 - 2.3 กรณีเกิดอุบัติเหตุ/เกิดเหตุฉุกเฉิน
3. ให้บันทึกรายชื่อผู้รับเหมา คนงานผู้รับเหมา ลงในใบทะเบียนรายชื่อผู้รับเหมาและพนักงานรับเหมา ที่เข้าร่วมประชุม/อบรม/ปฐมนิเทศ
4. ในระหว่างปฏิบัติงานในพื้นที่ของผู้อ้าง จป. หัวหน้างาน ต้องตรวจสอบดูแล ควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับเหมา คนงานของผู้รับเหมา โดยการประสานงานร่วมกับหัวหน้างานของผู้รับเหมา
5. การปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยง พื้นที่ก่อให้เกิดประกายไฟ ที่อับอากาศ ผู้รับเหมาต้องขอใบอนุญาตให้ทำงาน (Work permit) จากเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิคชั้นสูงหรือวิชาชีพตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและให้ผู้รับเหมา คนงานผู้รับเหมาปฏิบัติตามวิธีการปฏิบัติงานในพื้นที่เสี่ยง
6. การปฏิบัติกับเครื่องจักรกลใดๆ ผู้รับเหมาต้องอนุญาตให้เฉพาะคนงานผู้รับเหมาที่มีคุณสมบัติเฉพาะตามที่กฎหมาย ข้อบังคับของรัฐ หรือ กฎระเบียบความปลอดภัยของบริษัทกำหนดไว้เท่านั้น
7. คุณสมบัติเฉพาะและการตรวจสอบเครื่องจักรกลใดๆ ต้องเป็นไปตามเกณฑ์ที่กฎหมาย ข้อบังคับของรัฐกำหนดไว้ โดยผู้รับเหมาต้องแสดงเอกสารดังกล่าวและสำเนาให้ผู้ว่าจ้างในวันที่ทำสัญญาจ้าง
8. กรณีเกิดอุบัติเหตุ ให้หัวหน้างานของผู้รับเหมา รายงานการเกิดอุบัติเหตุให้ จป. หัวหน้างาน หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายของผู้อ้างทราบทันที โดยให้ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติงาน เรื่อง รายงานอุบัติเหตุและการสอบสวนอุบัติเหตุ



การจัดทำกฎระเบียบเฉพาะงานที่เกี่ยวข้องในข้อบังคับว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงาน โดยพิจารณาจากขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยแต่ละงาน เพื่อควบคุมมิให้มีการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการทำงาน เช่น

งานขนส่งหรือถ่ายเอกสารเคมี

- ผู้รับเหมาต้องกระทำตามขั้นตอนและวิธีปฏิบัติงานที่บริษัทได้กำหนด ข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัย รวมทั้งข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
- จัดให้มีการฝึกอบรมกับลูกจ้างขับรถ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสารเคมี ตามที่กำหนดในกฎหมายและตรวจสอบใบขับขี่ตาม พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 อย่างถูกต้อง
- ยานพาหนะของผู้รับเหมา ต้องมีสภาพที่ปลอดภัยและถูกต้องตามกฎหมาย มีมาตรการป้องกันการหนีการหกหรือรั่วไหล
- ยานพาหนะที่บรรทุกสารเคมีต้องผ่านประตูทางเข้าที่ทางบริษัทกำหนดไว้ เท่านั้น และต้องจอดในพื้นที่ที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีการป้องกันการเคลื่อนที่ของยานพาหนะด้วยที่กันล้อทุกครั้งที่จะจอด
- ลูกจ้างที่ทำหน้าที่ถ่ายเอกสารเคมี จะต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ขณะปฏิบัติงานตามที่กฎหมายกำหนด
- บริษัทต้องมอบหมายหน้าที่ลูกจ้างของตน เช่น จป. วิชาชีพ ควบคุม ดูแล การปฏิบัติงานของลูกจ้างผู้รับเหมาตลอดเวลาให้เป็นไปตามขั้นตอน และวิธีปฏิบัติงานที่กำหนดไว้

งานเจียรและงานกัดหรืองานที่ก่อให้เกิดประกายไฟ

- ตรวจสอบสภาพการทำงาน เครื่องเจียร เครื่องตัด และอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยก่อนการลงมือปฏิบัติงาน
- ต้องสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล เช่น หน้ากากใส หรือแว่นตานิรภัย ถุงมือหนัง รองเท้านิรภัย และผ้ากันเศษโลหะตลอดเวลาการทำงาน
- ก่อนการเริ่มปฏิบัติงาน ผู้รับเหมาหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ต้องตรวจสอบพื้นที่ว่าได้มีการควบคุมหรือป้องกันเกี่ยวกับวัสดุติดไฟ และจะต้องได้รับใบอนุญาตทำงานก่อน
- ทำงานตามขั้นตอนและวิธีการทำงานที่กำหนดอย่างเคร่งครัด
- กำกับ ดูแลให้ผู้ปฏิบัติงานดังกล่าวปฏิบัติตามข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงาน
- กรณีเปลี่ยนหินเจียรทุกครั้งต้องปิดสวิทช์เครื่องและดึงปลั๊กไฟออก ในกรณีที่เป็นเครื่องลมก็ให้ปิดวาล์วตัวเครื่องพร้อมทั้งปลดสายออกจากตัวจ่ายลม
- ให้ทำความสะอาดเครื่องเจียร อุปกรณ์แล้วจัดเก็บให้เรียบร้อย
- ให้ทำความสะอาดพื้นที่บริเวณปฏิบัติงานให้สะอาดเรียบร้อยก่อนออกจากที่ทำงาน และมั่นใจว่าปราศจากภาวะการณติดไฟได้ในพื้นที่

เพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติงานของผู้รับเหมาและจะเป็นเครื่องมือที่ดีในการบันทึกผลการปฏิบัติงานต่างๆ เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทำให้มีมาตรการตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลการทำงานของผู้รับเหมาอย่างเป็นรูปธรรม โดยกำหนดแบบฟอร์มต่างๆ ขึ้นมา เช่น

- ใบทะเบียนรายชื่อผู้รับเหมาและลูกจ้างผู้รับเหมา
- บันทึกประวัติลูกจ้างผู้รับเหมา
- บันทึกประวัติลูกจ้างที่ผ่านการอบรม
- แบบรายงานและสอบสวนอุบัติเหตุจากการทำงาน
- ใบอนุญาตให้ทำงานที่ต้องใช้ความร้อน
- ใบอนุญาตให้ทำงานกับสารเคมีอันตราย

จากข้อมูลแนวทางและแนวปฏิบัติในการจัดทำระบบการจัดการความปลอดภัยดังกล่าวข้างต้น จะทำให้สถานประกอบการประเภทอุตสาหกรรมต่างๆ ได้เล็งเห็นความสำคัญ และตระหนักเรื่องมาตรการในการป้องกันและควบคุมอันตรายจากการจ้างเหมางานทุกรายในสถานประกอบการตนเอง โดยต้องทบทวนและพิจารณามาตรการควบคุมความเสี่ยงที่มีอยู่ หรือได้กำหนดเป็นแผนงานความปลอดภัยดำเนินการเพียงพอหรือยัง



13

แรงงานกับโศกนาฏกรรม

ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
โดย นายแพทย์ธนະพงศ์ จินวงษ์

วิเคราะห์ชั่วโมงการทำงานของแรงงานกับโศกนาฏกรรมสยองปีใหม่

ระบบการขนส่งรถโดยสารประจำทางถือเป็นปัจจัยหลักสำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ได้เข้าถึงแหล่งงานและแหล่งกิจกรรมต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ อีกทั้งเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตในยุคปัจจุบันอย่างมาก ดังนั้นจึงมีการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางพบว่า มีผู้โดยสารใช้บริการเพื่อการเดินทางโดยสารสาธารณะ(รถตู้) ในปี พ.ศ. 2554 จำนวนทั้งสิ้น 7,881 คนต่อเที่ยวหรือต่อวัน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 43% ของจำนวนผู้เดินทางทั้งสิ้นจากทั่วประเทศ (วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข., เมษายน – มิถุนายน 2554.15) อีกทั้งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นซึ่งเป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทย ด้วยเหตุนี้จึงมีผู้ประกอบการเข้ามาทำกิจการรถโดยสารประจำทางเพื่อให้บริการแก่ประชาชน เนื่องจากรถทัวร์โดยสารประจำทางมีจำนวนไม่เพียงพอต่อผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ อีกทั้งเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สามารถสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการและก่อให้เกิดการจ้างงานอาทิเช่น คนขับรถตู้รับจ้าง และรถตู้ร่วมบริการโดยมีผู้ขับเป็นเจ้าของ หากแต่ผู้ประกอบการยังขาดความเอาใจใส่ในมาตรฐานและการให้บริการโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งหวังเพียงผลกำไรเพียงด้านเดียว ในด้านกฎหมายยังคงมีช่องว่างให้ผู้ประกอบการสามารถประกอบธุรกิจการเดินทางได้ ดังนั้นจึงมีปัญหาด้าน

ด้านต่างๆเกิดขึ้นมากมาย ดังนี้ ปัญหาด้านความปลอดภัยเนื่องจากรถตู้บางคันรับผู้โดยสารเกินกว่าที่นั่งกำหนด ปัญหาชั่วโมงการทำงานที่คนขับในบางรายขับรถโดยสารเกินกว่าสภาพร่างกายจะรับไหว ปัญหาการจ้างรถตู้ร่วมบริการที่มีผู้ขับเป็นเจ้าของเพื่อเข้ามาเป็นรถเสริมในช่วงเทศกาล ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ และปัญหาการลักลอบให้บริการรถตู้โดยสารอย่างผิดกฎหมาย เป็นต้น

กรณีศึกษาที่จะทำการกล่าวถึงในที่นี้คือกรณีของอุบัติเหตุรถตู้ประสานงานรถปิกอัพและเกิดไฟลุกไหม้ท่วมทั้งคันรถตู้และรถปิกอัพและไฟไหม้ร่างกายผู้โดยสารทั้งสองคน ทำให้มีผู้เสียชีวิตทันทีจำนวน 25 ศพ และบาดเจ็บ 2 ราย เหตุเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 2 ม.ค. 2560 กิโลเมตรที่ 26 – 27 บนถนนสาย 344 หมู่ 1 ตำบลหนองอิรุณ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นจุดที่เกิดประสานงานกันบริเวณเขาเข้าสู่จังหวัดระยอง ซึ่งรถคันเหตุ คือรถตู้โดยสารสาย กทม.-จันทบุรี เสียหลักพลิกตกข้างทางที่เป็นเกาะกลางถนนมีลักษณะเป็นหลุมลึก ประมาณ 1 เมตร และพลิกขึ้นข้ามเกาะกลางถนนไปประสานงานกับรถปิกอัพ ทำให้มีผู้เสียชีวิตดังกล่าวจากรถตู้จำนวน 14 รายและจากรถปิกอัพจำนวน 11 ราย ผู้เห็นเหตุการณ์เชื่อมั่นว่ารถตู้คันต้นเหตุจะต้องขับมาด้วยความเร็วสูงอย่างแน่นอน เพราะแม้ว่าคูน้ำจะมีความลึกประมาณ 1 เมตร แต่รถยังกระแทกและกระเด็นออกมาได้ในระยะที่ไกลมากขนาดข้ามเกาะกลางถนนได้

ประกอบกับลักษณะทางกายภาพถนน ณ บริเวณจุดเกิดเหตุเป็นเส้นทางที่เดินทางเดียวและมี 2 ช่องจราจรโดยมีเกาะกลางถนนที่มีลักษณะเป็นเนินลาดลงกันระหว่างกลางวิ่งแบบสวนทางกันกับฝั่งตรงข้ามที่เดินทางแบบทางเดียวมี 2 ช่องจราจรดังแสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1: ภาพแสดงตำแหน่งและเหตุการณ์บริเวณจุดเกิดเหตุ
ที่มา: รวบรวมจากภาพข่าวและgoogle maps



รูปที่ 2 ภาพเหตุการณ์รถตู้ไฟไหม้
ที่มา : หนังสือพิมพ์ข่าวสด วันที่ 2 มกราคม 2560

จากภาพแสดงในรูปที่ 1 จะเห็นได้ว่าบนเส้นทางที่รถตู้คันนี้เคลื่อนมานั้นมีลักษณะเป็นทางตรง อีกทั้งสภาพของกายภาพถนนที่เห็นนั้นมีเส้นแบ่งช่องจราจรที่ชัดเจนและผิวทางมีลักษณะเรียบ ประกอบกับคำบอกเล่าของผู้เห็นเหตุการณ์ที่คาดว่าคนขับนั้นขับรถมาด้วยความเร็วสูง หลายฝ่ายสงสัยในสาเหตุของการเกิดเหตุซึ่งจากการเปิดเผยข้อมูลโดยนายเชิดชัย สนธิศรีสาร รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ให้สัมภาษณ์ภายหลังการตรวจสอบข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุว่า จากการตรวจสอบประวัติรถตู้คันดังกล่าวทราบว่าเป็นรถตู้โดยสารสาธารณะส่วนบุคคลร่วมบริการของบริษัท ขนส่งจำกัด (บขส.) เจ้าของคือนายสมน เอี่ยมสมบัติ ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถคันดังกล่าวและมีรถไว้ให้บริการเพียงคันเดียวและเป็นเจ้าของรถเอง โดยปกติรถคันดังกล่าวจะวิ่งให้บริการ

ในเส้นทาง กทม.- จันทบุรี -กทม. วันละ 3 เที่ยวในช่วงเทศกาลปีใหม่ ก่อนวันเกิดเหตุ นายสมนเป็นผู้ขับเพียงคนเดียว 2 วันติดต่อกันโดยไม่ได้หยุดพัก หรือมีคนขับคนอื่นผลัดเปลี่ยน โดยมีรอบเวลาการวิ่งรถนับตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2560 เที่ยวแรกออกจากจังหวัดจันทบุรีเวลา 04.00 น. เที่ยวที่สองออกจากกรุงเทพฯ เวลา 11.30 น. และเที่ยวที่ 3 ออกจากจันทบุรีเวลา 18.00 น. ถึงกรุงเทพฯ เวลา 22.00 น. วันที่ 2 ม.ค. 2560 เที่ยวแรกออกจากกรุงเทพฯ เวลา 05.00 น. เที่ยวที่สองออกจากจันทบุรีเวลา 11.30 น. จนกระทั่งมาถึงรอบเวลาเกิดเหตุ (ข่าวสด: วันที่ 4 มกราคม 2560) นั้นหมายความว่าคนขับรถตู้ทำการขับรถจำนวนทั้งหมด 5 เที่ยวภายในระยะเวลา 31 ชั่วโมง ประกอบกับนายสมนคนขับรถตู้มีอายุ 64 ปี อีกหนึ่งปัญหาของสาเหตุการเกิดเพลิงไหม้รถตู้คันนี้นั้นจากการตรวจสอบข้อเท็จจริงโดยคำกล่าวแถลงของนายเชิดชัยเกิดจากการลุกไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในระบบสตาร์ทเครื่องยนต์ไม่ใช่เกิดจากถังแก๊สติดรถยนต์ เพราะว่าจากการตรวจสอบถังแก๊สพบว่ายังอยู่ในสภาพปกติไม่มีการระเบิดหรือฉีกขาดแต่อย่างใด อีกทั้งรถคันดังกล่าวยังไม่ได้รับการติดตั้งจีพีเอส (GPS) จึงทำให้ไม่สามารถตรวจจับความเร็วได้

ในส่วนของผู้ประกอบการผู้ให้บริการรถตู้โดยสารคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัดพลอยหยก มีรถให้บริการจำนวน 18 คันโดยที่รถทุกคันจะมีผู้ขับเป็นเจ้าของรถและ

มีผู้จัดการคิวรถตู้คือนายภัทรพงษ์ ได้เปิดเผยข้อมูลว่ามีการเช็คสภาพร่างกายคนขับรถตู้ทุกรายก่อนขับ และรถทุกคันมีใบอนุญาตผ่านมาตรฐานขนส่ง อีกทั้งมีการทำประกันภัยคุ้มครองทั้งภาคบังคับและสมัครใจ และให้การยืนยันว่าผู้ขับรถตู้คันนี้ไม่ได้มีความเป็นไปได้ว่าจะหลับในเนื่องจากก่อนออกจากคิวรถถึงปลายทางจะให้พักผ่อนทันทีพร้อมกับแจ้งผู้โดยสารในการเลื่อนเวลาออกไป นอกจากนี้มีการตรวจปัสสาวะเพื่อหาสารเสพติดทุกคนด้วย (ไทยรัฐ: วันที่ 2 ม.ค. 2560)

จากเหตุการณ์อุบัติเหตุดังกล่าวที่เกิดขึ้นสามารถสรุปผลได้ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนี้มีต้นเหตุมาจากชั่วโมงการทำงานที่หักโหมมากเกินไป และสัมพันธ์กันกับอายุของผู้ขับคือ 64 ปีที่จัดอยู่ในวัยผู้สูงอายุ และทำการขับรถด้วยความเร็วสูง อีกทั้งการตรวจสอบสภาพทางกายภาพถนนและยานพาหนะประกอบกับคำบอกเล่าของผู้เห็นเหตุการณ์ จึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ขับรถตู้ในสภาพเหนื่อยล้า ดังนั้นภาคส่วนของกฎหมายที่ยังคงมีช่องว่างให้ผู้ประกอบการเดินทางโดยสารประจำทางที่มุ่งหวังผลกำไรมากเกินไปจนทำให้ขาดความเอาใจใส่ในมาตรฐานและการให้บริการ ควรจะมีการเข้มงวดกวดขันด้านบทลงโทษตามกฎหมายและความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนโดยผู้ประกอบการนั้นเป็นผู้ดำเนินการ จากบทสัมภาษณ์ที่ผู้ประกอบการได้ให้สัมภาษณ์ไปนั้นชี้ให้เห็นว่าผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎหมายแล้วในบางส่วน ซึ่งกรณีที่เกิดขึ้นนี้จะละเอียดไม่ได้ในเรื่องของชั่วโมงการทำงานของคนขับรถตู้ การเข้มงวดกวดขันด้านกฎหมาย และการจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานขับรถตู้

ด้านกฎหมาย

ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาว่าด้วยกฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ว่าด้วยอำนาจตามความในมาตรา 6 และมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ตามข้อกฎหมายกำหนดไว้ดังนี้

ข้อที่ 1 ในกฎกระทรวงนี้"งานขนส่งทางบก" หมายความว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของด้วยยานพาหนะขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นทั้งนี้ ไม่รวมถึงการเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสัตว์ที่เจ็บป่วย และการขนส่งในงานดับเพลิงหรืองานบรรเทาสาธารณภัย

ข้อ 2 ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกวันหนึ่งไม่เกินแปดชั่วโมง

ข้อ 3 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะทำงานล่วงเวลาเว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้างในกรณีที่ได้รับความยินยอมจากลูกจ้างตามวรรคหนึ่งแล้ว นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกินสองชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร

ข้อ 4 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะมีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่งไม่น้อยกว่าหนึ่งชั่วโมง หลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกินสี่ชั่วโมงนายจ้างและลูกจ้างตามวรรคหนึ่งอาจตกลงกันให้มีเวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงก็ได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละยี่สิบนาที และเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง

ข้อ 5 ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวันทำงานถัดไปก่อนครบระยะเวลาสิบชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว

ข้อ 6 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างในงานขนส่งทางบกทำงานล่วงเวลาในวันทำงานและทำงานล่วงเวลาในวันหยุด ให้นายจ้างจ่ายค่าตอบแทนเป็นเงินเท่ากับอัตราค่าจ้างต่อชั่วโมงในวันทำงานตามจำนวนชั่วโมงที่ทำ เว้นแต่นายจ้างตกลงจ่ายค่าล่วงเวลาหรือค่าล่วงเวลาในวันหยุดให้แก่ลูกจ้างดังกล่าว

สรุปผลปัญหาด้านกฎหมาย

ข้อกำหนดมีการระบุถึงชั่วโมงการทำงานไว้ดังข้อกำหนดข้อที่ 1 มีการกำหนดชั่วโมงการทำงานล่วงหน้าดังข้อที่ 3 ผลสรุปรวมชั่วโมงการทำงานจะต้องไม่เกิน 10 ชั่วโมง/วัน หากแต่ยังมีช่องว่างที่เว้นไว้ว่า “เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุหรือปัญหาการจราจร” ที่อาจเป็นข้ออ้างให้กับผู้ประกอบการได้ให้ผู้ปฏิบัติงานเกินกว่าเวลาที่กฎหมายกำหนดได้

ข้อกำหนดข้อ 4 มีการระบุให้ผู้ขับขี่ที่มีเวลาพักไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงหลังปฏิบัติงานไปแล้วไม่เกิน 4 ชั่วโมง หากแต่ยังมีช่องว่างที่เว้นไว้ว่า “ลูกจ้างตามวรรคหนึ่งอาจตกลงกันให้มีเวลาพักครั้งหนึ่งน้อยกว่าหนึ่งชั่วโมงได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าครึ่งละยี่สิบนาทีและเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่น้อยกว่าวันละหนึ่งชั่วโมง” ขาดข้อกำหนดว่าด้วยการให้บริการร่วมโดยผู้ประกอบการมิได้เป็นผู้ครอบครองยานพาหนะ หากแต่เป็นไปด้วยการให้บริการร่วมโดยผู้ขับเป็นเจ้าของ ซึ่งสอดคล้องกับเหตุการณ์อุบัติเหตุครั้งนี้ว่าใครคือผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นระหว่าง ผู้ประกอบการ ผู้ขับที่เป็นเจ้าของรถ (ที่เสียชีวิตไปแล้ว) และบริษัทประกันภัยรถ

การปรับหรือเพิ่มข้อกำหนดต่อการปรับตัวให้เป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจและวิถีความเป็นอยู่ให้ทันยุคสมัยที่เปลี่ยนไป อีกทั้งเข้มงวดกวดขันบทลงโทษที่มีใช้เพียงแคโทษปรับสถานเดียว เพื่อเป็นมาตรการป้องกันไม่มีความเกรงกลัวต่อกฎหมาย

จากข้อกำหนดว่าด้วยกฎกระทรวงยังมีช่องว่างทำให้ผู้ประกอบการสามารถประกอบกิจการโดยมุ่งหวังผลกำไรเพียงอย่างเดียว อีกทั้งข้อกำหนดยังไม่ได้มีการปรับหรือเพิ่มมาตรการเพื่อให้ทันยุคและสมัยตามสภาพเศรษฐกิจและจำนวนของผู้โดยสารที่มีการใช้รถโดยสารสาธารณะเพิ่มมากขึ้นทุกปี ดังนั้นควรมีการปรับเพิ่มข้อกำหนดเพื่อกำกับและดูแลผู้ประกอบการและจัดทำมาตรฐานด้านความปลอดภัยในผู้ปฏิบัติงานขับรถดังจะแสดงไว้ในหัวข้อมาตรการด้านความปลอดภัยในผู้ปฏิบัติงานขับรถโดยเฉพาะการกำหนดชั่วโมงการทำงานและเวลาปฏิบัติงานในต่างประเทศต่อไป

มาตรการกำหนดเวลาทำงานและชั่วโมงทำงานที่เอื้อต่อความปลอดภัยในต่างประเทศ

การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการควบคุมกำกับดูแลกำหนดชั่วโมงการทำงานและเวลาทำงานในระบบขนส่งทางบกโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับรถโดยสารประจำทางในต่างประเทศ จะมีฐานข้อมูล

ในการศึกษาถึงตัวอย่างการกำหนดชั่วโมงทำงานทั้งในผู้ประกอบการและระบบขนส่งทางบกของผู้ขับรถ ซึ่งบทวรรณกรรมต่างประเทศฉบับนี้เป็นคู่มือที่ได้รับการออกแบบเพื่อให้อ่านและเข้าใจง่ายต่อกฎและข้อบังคับของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป ชื่อ “European Union (EU) rules on drivers’ hours and working time” โดย Driver & Vehicle Standards Agency. หน่วยงาน Department for Transport.

กฎและข้อบังคับนี้ทำการกำหนดขึ้นเพื่อควบคุมและกำกับดูแลชั่วโมงการทำงานของผู้ทำงานขับรถขนส่งสินค้า รถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากกว่า 3.5 ตัน และคนขับรถโดยสารประจำทางที่มีที่นั่งผู้โดยสารจำนวนไม่น้อยกว่า 9 ที่หรือมากกว่า กฎและข้อบังคับจะครอบคลุม 3 ด้านดังนี้ ระยะเวลาสูงสุดในการทำงาน เวลาทำงาน ระยะเวลาต่ำสุดสำหรับช่วงพักระหว่างปฏิบัติงาน และช่วงเวลาพักก่อนการเริ่มต้นงานในวันถัดไป กฎระเบียบว่าด้วยเรื่องชั่วโมงทำงานของคนขับรถและระยะเวลาในการทำงานถูกแสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยชั่วโมงทำงานและระยะเวลาทำงานในคนขับรถ

ชั่วโมงการทำงาน (Regulation (EC) 561/2006)	ระยะเวลาทำงาน (Directive 2002/15/EC)
ชั่วโมงขับรถ <ul style="list-style-type: none"> จำกัดชั่วโมงทำงานจำนวน 9 ชั่วโมง/วัน (สามารถเพิ่มได้ถึง 10 ชั่วโมง จำนวน 2 ครั้ง/สัปดาห์) ชั่วโมงทำงานสูงสุด 56 ชั่วโมง/สัปดาห์ ชั่วโมงทำงานสูงสุด 90 ชั่วโมง/รายปี 	ระยะเวลาทำงาน <ul style="list-style-type: none"> ระยะเวลาเฉลี่ยจะต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง/สัปดาห์ ระยะเวลาทำงานสูงสุดคือ 60 ชั่วโมง/สัปดาห์(เฉลี่ยชั่วโมงทำงานต้องไม่เกินไปกว่านี้) ระยะเวลาจะต้องไม่เกิน 10 ชั่วโมงในช่วงเวลากลางคืน
ช่วงพักระหว่างขับรถ <ul style="list-style-type: none"> พักช่วง 45 นาทีหลังจากทำงานเป็นระยะเวลา 4.5 ชั่วโมงขับรถ พักช่วงสามารถปรับแบ่งออกเป็น 2 ช่วงโดยช่วงแรกมีเวลาพักอย่างน้อย 15 นาทีและช่วงที่ 2 มีเวลาพักอย่างน้อย 30 นาที (จะต้องเสร็จสิ้นการขับรถเป็นเวลา 4.5 ชั่วโมง) 	ระยะเวลาเฉลี่ยรวมช่วงพัก <ul style="list-style-type: none"> ไม่สามารถทำงานเกินกว่า 6 ชั่วโมงโดยปราศจากเวลาพัก โดยควรมีช่วงพักอย่างน้อย 15 นาที ควรมีช่วงพักแรก 30 นาทีในระหว่างการขับรถ 6 – 9 ชั่วโมง ควรมีเวลาพักช่วง 45 นาทีในระหว่างการขับรถที่มีชั่วโมงการขับมากกว่า 9 ชั่วโมง
เวลาพักผ่อน <ul style="list-style-type: none"> พักผ่อน 11 ชั่วโมง/ประจำวัน สามารถลดลงที่ 9 ชั่วโมงและลดลงได้ไม่มากกว่า 3 ชั่วโมง (หรือแบ่งช่วงเวลาพักผ่อนออกเป็น 3 ชั่วโมง + 9 ชั่วโมง ได้บ่อยครั้งตามที่ต้องการ) พักผ่อน 45 ชั่วโมง/สัปดาห์ สามารถลดลงที่ 24 ชั่วโมง จะต้องจัดสรรเวลาพักผ่อนให้เต็มที่เป็นรายปี(15 วันใดหนึ่ง อีกทั้งควรมีเวลาพักผ่อนไม่เกิน 6 ช่วงจำนวน 24 ชั่วโมงภายในระยะเวลาพักระหว่างสัปดาห์) 	เวลาพักผ่อน <ul style="list-style-type: none"> เท่ากันกับชั่วโมงการปฏิบัติงานขับรถ

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

กฎและข้อบังคับเรื่องชั่วโมงทำงาน ชั่วโมงพักและระยะเวลาพักผ่อน

กฎและข้อบังคับในเรื่องชั่วโมงทำงาน ชั่วโมงพักและระยะเวลาพักผ่อน ที่ทำการทบทวนนี้จะเป็นพื้นฐานข้อมูลหรือตัวอย่างการกำหนดชั่วโมงทำงาน เพื่อให้ผู้ขับรถมีการวางแผนและประเมินสภาพร่างกายตนเองและยานพาหนะให้มีความปลอดภัยต่อการให้บริการ อีกทั้งเพื่อเป็นการควบคุมและกำกับไม่ให้ผู้ประกอบการให้บริการโดยสารประจำทางโดยมุ่งหวังแค่เพียงผลกำไรเพียงอย่างเดียว หากแต่ควรจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยทั้งผู้ขับและผู้โดยสาร การนำเสนอกฎและข้อบังคับจะทำการนำเสนอออกเป็นรูปภาพและแปลผลออกเป็นข้อความซึ่งสัญลักษณ์และความหมายจะเป็นส่วนช่วยให้เข้าใจในแผนภาพที่แสดงไว้ในกฎและข้อบังคับในตารางที่ 2 ดังนี้

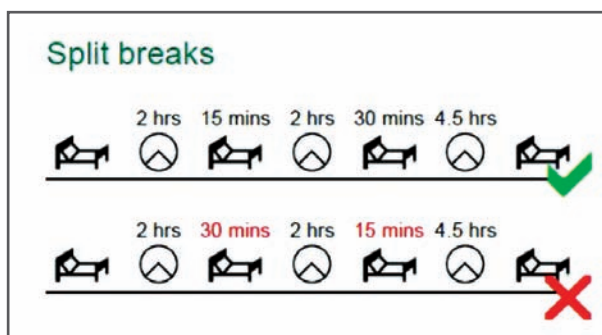
ตารางที่ 2 สัญลักษณ์และความหมายของกฎและข้อบังคับ

สัญลักษณ์	ความหมาย
	ขับรถ (Driving)
	ระยะเวลาพักผ่อน (Break or rest period)
	งานอื่นๆ (Other)
	ช่วงเวลาว่าง (Period of availability (POA))

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

1) กฎและข้อบังคับในการแบ่งช่วงเวลาหยุดพักในขณะที่ปฏิบัติงานขับรถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทาง

เนื่องจากในการขับรถบรรทุกหรือรถโดยสารประจำทางมีความยากในการควบคุมและบังคับยานพาหนะมากกว่ายานพาหนะสี่ล้อทั่วไป ดังนั้น กฎและข้อบังคับจึงถูกกำหนดขึ้นให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังตัวอย่างรูปภาพแสดงในรูปที่ 2 แสดงช่วงเวลาในการกำหนดเวลาหยุดพักระหว่างปฏิบัติงานที่เหมาะสมในการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นคือ ในช่วงของการทำงานจำนวน 9 ชั่วโมงของการขับรถจะต้องแบ่งช่วงเวลาเมื่อเริ่มต้นขับรถไปแล้วจำนวน 2 ชั่วโมง ให้ทำการหยุดพักระหว่างทางจำนวน 15 นาที จากนั้นทำการขับรถต่อไปอีกจำนวน 2 ชั่วโมงจะต้องหยุดพักจำนวน 30 นาที และทำการขับรถต่อไปในช่วงระยะเวลา 4.5 ชั่วโมง ซึ่งกฎและข้อบังคับนี้เป็นการหยุดพักที่ถูกต้องและเหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและรักษาสภาพร่างกายของคนขับให้อยู่ในสภาวะที่ประเมิณตนเองได้อีกรูปแบบของการแบ่งช่วงเวลาพักที่ไม่ถูกต้องแสดงไว้ในรูปที่ 2 คือเมื่อเริ่มต้นทำการขับรถไปแล้วจำนวน 2 ชั่วโมง จึงทำการหยุดพัก จำนวน 30 นาที และทำการขับรถต่อไปจำนวน 2 ชั่วโมง จากนั้นหยุดพักจำนวน 15 นาที และจึงขับต่อไปในระยะเวลา 4.5 ชั่วโมง ซึ่งเป็นวิธีการที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายและข้อบังคับ



รูปที่ 3 กฎและข้อบังคับในการแบ่งช่วงเวลาหยุดพักในขณะที่ปฏิบัติงานขับรถที่ถูกต้องและไม่ถูกต้อง

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

2) กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงทำงานต่อหนึ่งสัปดาห์

กฎและข้อบังคับของชั่วโมงการทำงานในผู้ขับรถของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปกำหนดว่าต้องมีชั่วโมงการทำงานไม่เกินไปกว่า 56 ชั่วโมงและหากเกินกว่า 56 ชั่วโมงนั้นว่าผิดข้อบังคับ อีกทั้งการกำหนดชั่วโมงการทำงานประจำวันจะต้องทำการกำหนดให้เป็นไปตามมาตรฐานคือ ในวันเริ่มต้นทำงานขับรถวันแรกของรอบสัปดาห์จะต้องทำการขับรถไม่เกิน 9 ชั่วโมง วันที่ 2 ของการทำงานขับรถจะต้องมีกำหนดระยะเวลาการทำงานไม่เกิน 10 ชั่วโมง วันที่ 3 ของการทำงานขับรถจะต้องมีระยะเวลาในการทำงานไม่เกินไปกว่า 9 ชั่วโมง วันที่ 4 ของการทำงานขับรถจะต้องมีระยะเวลาในการปฏิบัติงานไม่มากไปกว่า 10 ชั่วโมง วันที่ 5 ของการทำงานขับรถจะต้องมีกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานไม่มากไปกว่า 9 ชั่วโมง และวันที่ 6 ของการทำงานขับรถจะต้องมีกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานไม่มากไปกว่า 9 ชั่วโมง ข้อบังคับชั่วโมงทำงานที่ถูกต้องแสดงในรูปที่ 3 กฎและข้อบังคับของชั่วโมงทำงานต่อหนึ่งสัปดาห์ที่ถูกต้อง



รูปที่ 4 กฎและข้อบังคับของชั่วโมงทำงานต่อหนึ่งสัปดาห์ที่ถูกต้อง

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

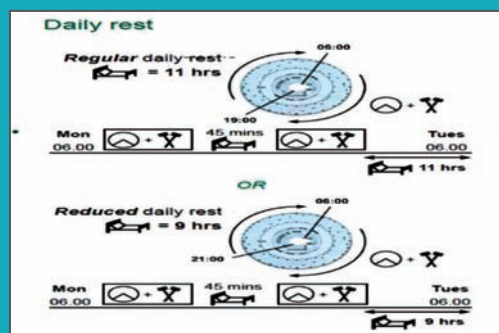
3) กฎและข้อบังคับของชั่วโมงพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นปฏิบัติงานขับรถในวันใหม่

กฎและข้อบังคับของชั่วโมงพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นปฏิบัติงานขับรถในวันใหม่ของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปได้กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานขับรถให้มีการพักผ่อนประจำวันก่อนการเริ่มงานแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบดังนี้

รูปแบบที่ 1 กำหนดให้มีเวลาพักผ่อน (นอนหลับ) ประจำวัน ก่อนการเริ่มทำงานในวันใหม่ทั้งหมดจำนวน 11 ชั่วโมงโดยมีกำหนดระยะเวลาพักเริ่มต้นตั้งแต่ 19.00 – 06.00 น. และมีเวลารวมพักระหว่างปฏิบัติงานทั้งหมดจำนวน 45 นาที และภายใน 45 นาทีนี้สามารถแบ่งช่วงเวลาการพักที่ถูกต้องแสดงไว้ในหัวข้อที่ 1 แล้ว

และช่วงเวลาของการพักผ่อนแสดงไว้เป็นแผนภาพในรูปที่ 4 กฎและข้อบังคับของการกำหนดระยะเวลาพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นงานวันใหม่

รูปแบบที่ 2 กำหนดให้มีเวลาพักผ่อน (นอนหลับ) ประจำวัน ก่อนการเริ่มทำงานในวันใหม่ทั้งหมดจำนวน 9 ชั่วโมง โดยมีกำหนดระยะเวลาพักเริ่มต้นตั้งแต่ 21.00 – 06.00 น. และมีเวลารวมพักระหว่างปฏิบัติงานทั้งหมดจำนวนทั้งสิ้น 45 นาที และภายใน 45 นาทีนี้สามารถแบ่งเป็นช่วงเวลาพักที่ถูกต้องได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ 1 แล้ว อีกทั้งช่วงเวลาของการพักผ่อนแสดงไว้เป็นแผนภาพในรูปที่ 4



รูปที่ 5 กฎและข้อบังคับของการกำหนดระยะเวลาพักผ่อนก่อนการเริ่มต้นงานวันใหม่

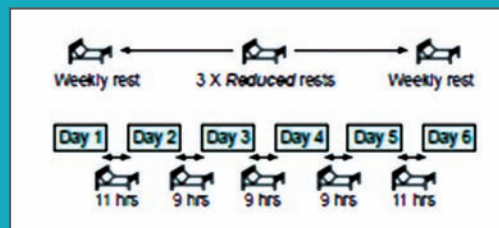
ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

4) กฎและข้อบังคับของการกำหนดระยะเวลาในการพักผ่อน (นอนหลับ) ก่อนการเริ่มต้นงานในวันใหม่

ภายในระยะเวลา 1 สัปดาห์กฎและข้อบังคับของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปกำหนดให้มีการพักผ่อน

(นอนหลับ) ก่อนการเริ่มงานในวันใหม่ให้มีการนอนหลับพักผ่อนโดยแบ่งชั่วโมงการนอนหลับดังนี้ วันแรกของการทำงานให้มีการพักผ่อน (นอนหลับ) จำนวน 11 ชั่วโมง จากนั้นสามารถทำการลดจำนวนชั่วโมงลงให้เหลือลงเพียง

9 ชั่วโมง/วันเป็นระยะเวลา 3 วันติดต่อกัน และเพิ่มจำนวนชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) เป็นจำนวน 11 ชั่วโมงอีกครั้งในวันที่ 5 ของการทำงานเป็น 11 ชั่วโมง และวันที่ 6 เป็นวันที่สิ้นสุดการทำงานของสัปดาห์ ซึ่งจำนวนชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) ทั้งสิ้น 46 ชั่วโมง/สัปดาห์ดังแสดงไว้ในแผนภาพของรูปที่ 5 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อนประจำวันต่อสัปดาห์

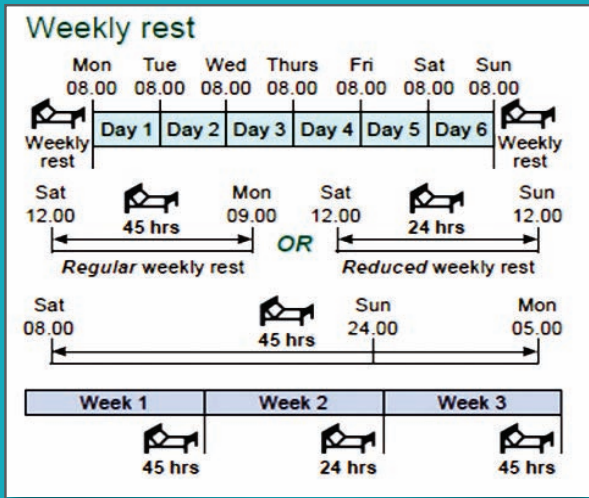


รูปที่ 6 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อนประจำวันต่อสัปดาห์

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

5) กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน(นอนหลับ)ต่อสามสัปดาห์

กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ)ในกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป กำหนดให้มีการเพิ่มหรือลดชั่วโมงการพักผ่อนได้ภายใน 3 สัปดาห์หากจะต้องจัดตารางการทำงานและการพักผ่อนให้มีความสมดุลต่อการทำงานและการพักผ่อนดังแสดงไว้ในแผนภาพรูปที่ 6 โดยชั่วโมงการพักผ่อน/สัปดาห์แบบเต็มคือ จำนวน 45 ชั่วโมงและ แบบลดจำนวนคือ 24 ชั่วโมง หากแต่รูปแบบการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) จะต้องทำการกำหนดให้ สัปดาห์แรกมีจำนวนชั่วโมงพักผ่อนทั้งสิ้นจำนวน 45 ชั่วโมง และสามารถลดจำนวน ชั่วโมงพักผ่อน(นอนหลับ)ในสัปดาห์ที่ 2 คงเหลือคือ 24 ชั่วโมง และทำการเพิ่มจำนวนชั่วโมงพักผ่อน(นอนหลับ)ในสัปดาห์ที่ 3 เป็นจำนวน 45 ชั่วโมงดังแสดงไว้ในรูปที่ 6 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน (นอนหลับ) ภายในระยะเวลา 3 สัปดาห์



รูปที่ 7 กฎและข้อบังคับของการกำหนดชั่วโมงพักผ่อน(นอนหลับ)ภายในระยะเวลา 3 สัปดาห์

ที่มา: (Driver & Vehicle Standards Agency, 2014)

อ้างอิง

ข่าวสด. (2560). แบบนี้เ็นเรื่อง! แฉโซเฟอร์ขับรถตู้กม.-จันทบุรีขับทั้งวัน 2 วัน ติดเพื่อนจوارับศพหนีคดีแพทยสลด. ข่าวสดออนไลน์. (04 ม.ค. 2560). สืบค้นเมื่อ 03 มีนาคม 2560 จาก https://www.khaosod.co.th/special-stories/news_170190

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2554). ผู้โดยสารใช้บริการเพื่อการเดินทางโดยสารสาธารณะ.วารสารนโยบาย

การขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2554. 15 ไทยรัฐ. (2560). ดับ 25 ศพ! “รถตู้ประสานงาปีกอล์ฟที่บ้านบึงไฟลุกท่วมสยอง”. ไทยรัฐออนไลน์. (02 ม.ค. 2560).

สืบค้นเมื่อ 03 มีนาคม 2560 จาก <http://www.thairath.co.th/content/826537>

พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. ๒๕๔๑

Driver & Vehicle Standards Agency, 2014. “European Union (EU) Rules on Drivers’ Hours and Working Time. Department for Transport.

Driver & Vehicle Standards Agency, 2014. “European Union (EU) Rules on Drivers’ Hours and Working Time Simplified Guidance.”. Department for Transport.

สรุปผล

จากเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นชี้ให้เห็นถึงช่องว่างของกฎหมายที่ไม่สามารถหาผู้รับผิดชอบต่อความสูญเสียทั้งทางชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดขึ้นบนท้องถนน อีกทั้งบทลงโทษทางกฎหมายที่ยังมีเพียงแค่โทษสถานเบาคือโทษปรับ ซึ่งจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นสามารถสรุปปัญหาช่องว่างทางกฎหมายได้ดังนี้

- ⊙ กฎและข้อบังคับว่าด้วยชั่วโมงการทำงาน ชั่วโมงการพักและระยะเวลาในการพักก่อนวันเริ่มต้นทำงานของคนขับรถโดยสารประจำทางเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ขับ
- ⊙ กฎและข้อบังคับเพื่อกำกับและควบคุมการประกอบการโดยสารประจำทางกรณีให้คนขับรถที่เป็นเจ้าของรถเข้ามารับช่วงต่อโดยการให้บริการในนามของผู้ประกอบการ (Sub-contract)
- ⊙ บทลงโทษรุนแรงและปรับในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุควรให้ผู้ประกอบการเป็นผู้รับผิดชอบหลัก

14 อุบัติเหตุ

วาณิชชา ไชมพัฒน์

ค่าใช้จ่าย
และการปฏิบัติตามกฎหมาย
ขององค์กร



การปรับตัวด้านความปลอดภัยขององค์กร เพื่อให้เข้ากับนโยบาย Thailand 4.0 (วิฑูรย์ สิมะโชคดี, 2560) ซึ่งเป็นการปรับตัวในเชิงการบริหารความปลอดภัยยุคใหม่ (Modern Safety Management) นอกจากผู้บริหารสูงสุดจะต้องมีวิสัยทัศน์ในการบริหารด้านความปลอดภัย (Safety Vision) แล้ว หลักการเบื้องต้นในเรื่องความปลอดภัย (Basic Safety Principle) ก็ยังเป็นสิ่งที่ผู้บริหารไม่สามารถมองข้ามได้เช่นกัน โดยหลักการเบื้องต้นด้านความปลอดภัยที่สำคัญมากๆ คือการให้ความสำคัญต่อแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Correction) และเมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้ว องค์กรจะต้องมีการป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ (Accident Prevention) อย่างมีประสิทธิภาพเช่นเดียวกัน เนื่องจากเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ความสูญเสียย่อมเกิดขึ้น นั่นคือค่าใช้จ่าย ขององค์กรก็เกิดขึ้นนั่นเอง

แล้วจะลดความสูญเสียซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายขององค์กรได้อย่างไร

เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุในรูปแบบใดๆ ย่อมส่งผลให้เกิดความสูญเสีย ทั้งที่คำนวณค่าใช้จ่ายเป็นตัวเงินได้ และคำนวณเป็นตัวเงินไม่ได้ เช่นหากเกิดอุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บต่อส่วนต่างๆ ของร่างกาย เช่น ตา มือ แขน ขา เป็นต้น ความสูญเสียที่คำนวณเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บ ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสมรรถภาพของร่างกายจนกว่าจะกลับมามีทักษะในการทำงานได้เหมือนเดิม นอกจากนี้หากเกิดอุบัติเหตุที่มีการบาดเจ็บที่มีความรุนแรงถึงขั้นที่มีเลือดออกหรือชิ้นส่วนของร่างกายของผู้บาดเจ็บปนเปื้อนไปยังเครื่องจักร ยังมีค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพเครื่องจักรให้มีความพร้อมในการผลิตอีกครั้ง ส่งผลให้เกิดการสูญเสียกำลังการผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งโรงงานประเภทผลิตอาหาร และเครื่องดื่ม ซึ่งให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของอาหาร(Food Safety) โดยเมื่อมีอุบัติเหตุที่มีการปนเปื้อนไปถึงชิ้นส่วนของเครื่องจักรที่สัมผัสโดยตรงต่อผลิตภัณฑ์ ต้องใช้เวลาในการตรวจสอบความสะอาดและยืนยันการไต่กลับจากฝ่ายประกันคุณภาพ ซึ่งมีขั้นตอนหลายขั้นและต้องใช้เวลาในขั้นตอนดังกล่าว เป็นต้น สำหรับค่าความสูญเสียที่ส่งผลกระทบต่อพนักงานที่เกิดอุบัติเหตุโดยตรง ได้แก่ การสูญเสียรายได้จากการทำงานล่วงเวลา เป็นต้น

ตัวอย่างการคำนวณความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

- 1 ชั่วโมง ผลิตได้ _____ ชิ้น ราคาขายต้นละ _____ บาท ถ้าเกิดอุบัติเหตุ ต้องเสียเวลา 3 ชั่วโมง (ยังไม่รวมค่าเสียโอกาส) คิดเป็นเงิน xxx บาท
- พนักงานมีเงินเดือน 15,000 บาท คิดเป็นค่าแรงเฉลี่ยวันละ 300 บาท คิดเป็น 300/8 ชั่วโมงเกิดอุบัติเหตุ ต้องเสียเวลา 3 ชั่วโมงในการปฐมพยาบาล คิดเป็นเงิน xxx บาท
- หัวหน้างานมีเงินเดือน 50,000 บาท คิดเป็นค่าแรงเฉลี่ยวันละ xxx บาท คิดเป็น xxx/8 ชั่วโมงเกิดอุบัติเหตุ ต้องเสียเวลา 3 ชั่วโมง ในการต้องพาพนักงานไปปฐมพยาบาล + ต้องเสียเวลาสอบสวนอุบัติเหตุ คิดเป็นเงิน xxx บาท
- อุปกรณ์และเครื่องจักร ชำรุดเสียหาย ต้องซ่อมบำรุง คิดเป็นเงิน xxx บาท
- เครื่องจักรเบี่ยงทำให้ต้องทำความสะอาดป้องกันการปนเปื้อนไปที่ผลิตภัณฑ์ ต้องใช้พนักงานมาทำความสะอาด และต้องใช้น้ำยาในการทำความสะอาด คิดเป็นเงิน xxx บาท
- ฝ่ายประกันคุณภาพมีเงินเดือน xx,000 บาท คิดเป็นค่าแรงเฉลี่ยวันละ xxx บาท คิดเป็น xxx/8 ชั่วโมงต้องใช้เวลาในการตรวจสอบความสะอาดและยืนยันการไต่กลับเป็นเวลารวม 4 ชั่วโมง คิดเป็นเงิน xxx บาท
- ต้องมีการกำจัด ขยะหรือเศษวัสดุที่ชำรุดเสียหาย ค่ากำจัดคิดเป็นเงิน xxx บาท
- ต้องจ่ายโอที เพื่อให้สามารถผลิตสินค้าให้ทันตามความต้องการของลูกค้า คิดเป็นเงิน xxx บาท
- ค่าอบรมพนักงานใหม่ เพื่อให้มีทักษะเท่ากับพนักงานที่เกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นเงิน xxx บาท
- Etc.
- รวมเป็นค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น xxx,xxx บาท

ส่วนความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่คำนวณเป็นตัวเงินไม่ได้ ได้แก่ ค่าเสียเวลา ค่าเสียขวัญและกำลังใจ ของพนักงานที่ประสบอุบัติเหตุ ความรู้สึกผิดและความสูญเสียด้านจิตวิทยาสังคมต่อเพื่อนร่วมงานหรือ เพื่อนายจ้าง ค่าเสียโอกาสทางการค้าเนื่องจากความล่าช้าในการผลิต ทำให้เสียโอกาสในการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าหรือส่งของให้ลูกค้าไม่ทันตามเวลาที่กำหนด เป็นต้น นายจ้างหรือองค์กรยังต้องมีการระงับการต้องจ่ายค่าจ้างในขณะที่พนักงานลาป่วยด้วยอุบัติเหตุจากการทำงาน ในขณะที่พนักงานพักฟื้นพักรักษาตัวและไม่สามารถมาทำงานได้ตามปกติ นอกจากนี้ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยในปัจจุบัน การส่งข่าวสารการเกิดอุบัติเหตุจากบุคคลหนึ่งไปหาอีกหลายๆคนในสังคมผ่านทางเครือข่ายทางสังคม(Social network) เช่น ไลน์(Line) เฟซบุ๊ก(Facebook) เป็นไปได้โดยง่ายและรวดเร็ว เมื่อข่าวสารการเกิดอุบัติเหตุขององค์กรถูกส่งไปหาลูกค้า คู่แข่งชั้น หรือสังคมภายนอก ย่อมเกิดการสูญเสียภาพลักษณ์องค์กร ในที่สุดก็ย่อมส่งผลต่อยอดขายขององค์กรซึ่งเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้

ดังนั้นหากองค์กรใดๆ ไม่ได้พิจารณาความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุหรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้ว ไม่ได้ให้ความสำคัญในการค้นหาสาเหตุที่เป็นสาเหตุรากหญ้า เพื่อนำกำหนดมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำที่มีประสิทธิภาพ องค์กรนั้นๆก็จะประสบกับความสูญเสีย เสียค่าใช้จ่ายจากการเกิดอุบัติเหตุซ้ำแล้วซ้ำเล่านั่นเอง

จะเริ่มต้นอย่างไร เมื่อต้องการลดค่าใช้จ่ายของการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อผู้บริหารสูงสุดเริ่มเห็นความสำคัญของลดความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายจากการเกิดอุบัติเหตุ จากการทำงาน สิ่งที่จะเป็นความยากลำดับถัดไป คือแล้วจะเริ่มต้นอย่างไร คำถามนี้ตอบไม่ยากเลย เพราะตามกฎหมายกระทรวงแรงงานกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2559 ได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบให้กับเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับต่างๆ ที่จะมาช่วยเป็นผู้นำหน้าที่สนับสนุนภาระกิจดังกล่าวแล้ว กล่าวคือ

- พนักงานระดับหัวหน้างาน ซึ่งเป็น เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างานตามที่กฎหมายกำหนด มีหน้าที่รายงานการประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญ อันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้างต่อนายจ้าง และแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค ระดับเทคนิคขั้นสูง หรือระดับวิชาชีพ สำหรับสถานประกอบกิจการที่มีหน่วยงานความปลอดภัย ให้แจ้งต่อหน่วยงานความปลอดภัยทันทีที่เกิดเหตุ ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่า พนักงานระดับหัวหน้างาน เป็นบุคคลกลุ่มแรกที่ใกล้ชิดการทำงาน ของพนักงาน มีโอกาสเห็นเหตุการณ์ตั้งแต่ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งหลังเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้างานจะเป็นผู้ที่แสดงบทบาทสำคัญ ตั้งแต่การกำหนดมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน ทั้งในด้านพฤติกรรมไม่ปลอดภัยหรือพฤติกรรมเสี่ยง ตรวจสอบสภาพการณ์ทำงานที่ไม่ปลอดภัย และเป็นผู้กำหนดวิธีการทำงานเพื่อความปลอดภัยให้กับพนักงาน เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้น หัวหน้างานจะต้องเป็นผู้มีบทบาทในการไปถึงที่จุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว โดยใช้เทคนิค GO SEE THINK DO กล่าวคือ GO เพื่อไปยังสถานที่เกิดเหตุจริง โดย

ในขั้นตอนนี้หัวหน้างานจะมีบทบาทอีกบทบาทที่สำคัญคือ หากหัวหน้างานมีทักษะการปฐมพยาบาล ก็จะช่วยลดระดับของการบาดเจ็บให้มีความรุนแรงน้อยลง, SEE เพื่อตรวจสอบหน้างานจริงและค้นหาข้อมูลจากสภาพการณ์จริง ซึ่งในการเก็บข้อมูลต้องใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 (Senses) , เทคนิคการสัมภาษณ์(Interview) , การวาดภาพประกอบ(Skate) , การถ่ายภาพ(Photo taking) และหากจำเป็นอาจจะต้องมีการให้แสดงซ้ำ(Repeat scenario) หากสามารถทำได้อย่างปลอดภัย โดยหลังการเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้างานต้องเป็นผู้ที่จะทำหน้าที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นในการรายงาน ซึ่งประกอบไปด้วยหลักการ 4W(What: เกิดอะไร, When: เกิดเมื่อไหร่, Where : เกิดที่ไหน, Why: เกิดได้อย่างไร), 1 H(How much/How Many : เกิดผลกระทบมากน้อยแค่ไหน) มี 3 P(People Injury: มีผู้บาดเจ็บ, Property Damaged : มีทรัพย์สินได้รับความเสียหาย , Process Breakdown : ทำให้กระบวนการหยุดชะงัก) หรือไม่ เพื่อนำข้อมูลใช้ในการสอบสวนหรือวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เทียบกับมาตรการป้องกันที่มีอยู่ก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้น , THINK เพื่อเปรียบเทียบหรือวิเคราะห์ว่า มาตรการป้องกันที่มีอยู่ ว่ามีข้อผิดพลาดหรือบกพร่องในประเด็นใด เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Acts)ของพนักงานในประเด็นไหน หรือมีสภาพการณ์ทำงานที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Conditions)ประเด็นใด ที่ไม่ได้รับการแก้ไข หรือมีวิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Instructions) ของพนักงานข้อใด ที่ยังไม่ได้กำหนดวิธีการทำงานที่ปลอดภัย(Safety Operation) ให้ครอบคลุมลักษณะการทำงานของพนักงานในปัจจุบัน สุดท้ายคือ DO เพื่อให้หัวหน้างานสามารถนำมาตรการต่างๆที่ได้จากการวิเคราะห์ไปดำเนินการต่อไป

ดังนั้นหากหัวหน้างานเข้าใจหลักการของการป้องกันอุบัติเหตุในการทำงาน เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น หัวหน้างานก็จะสามารถวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ นำไปสู่มาตรการป้องกันการเกิดซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งช่วยลดความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายให้กับองค์กรต่อไป นอกจากนี้หากหัวหน้างานผู้ที่ทำหน้าที่ประสานงานกับพนักงานทั้งในภาวะการทำงานปกติ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้างานและพนักงานก็จะมีความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกัน ซึ่งเป็นผลพลอยได้ ในเรื่องการทำงานเป็นทีม(Team working) ได้อีกด้วย



- พนักงาน ซึ่งเป็น เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับเทคนิค หรือ เทคนิคขั้นสูง หรือวิชาชีพ ตามที่กฎหมายกำหนด มีหน้าที่ตรวจสอบหาสาเหตุ และวิเคราะห์การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุ เดือดร้อน ร้ายกาจอันเนื่องมาจากการทำงาน และรายงานผล รวมทั้งเสนอแนะต่อนายจ้าง เพื่อป้องกัน การเกิดเหตุโดยไม่ชักช้า, รวบรวมสถิติ วิเคราะห์ข้อมูล จัดทำ รายงาน และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประสบ อันตราย การเจ็บป่วย หรือ การเกิดเหตุเดือดร้อนร้ายกาจอันเนื่องมาจากการทำงานของลูกจ้าง ซึ่งหน้าที่ตามที่กฎหมายระบุนี้ สอดรับกับการทำงานของพนักงานระดับหัวหน้างาน กล่าวคือ เมื่อได้รับรายงานการเกิดอุบัติเหตุ ต้องทำหน้าที่ในการสอบสวนหาสาเหตุ วิเคราะห์ร่วม และกำหนดมาตรการจำเป็นในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ที่มีประสิทธิภาพ พนักงาน ซึ่งเป็น เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับเทคนิค หรือ เทคนิคขั้นสูง หรือวิชาชีพ จึงต้องมีทักษะ ความรู้ และความสามารถอย่างเพียงพอและเหมาะสมในการนำเทคนิคในการวิเคราะห์ ในรูปแบบต่างๆ มาใช้เพื่อค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ต้องมีการตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น (Check Point) ร่วมกับหัวหน้างาน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ต้องนำมาตรวจสอบได้แก่ มาตรฐานการทำงานปัจจุบัน(Safety Operation Standard), ผลการประเมินความเสี่ยง(Risk assessment), พนักงานปฏิบัติตามมาตรฐานดังกล่าวหรือไม่(Do/Does they/he/She follow the standard?) , มีการอบรมหัวข้อดังกล่าวให้กับพนักงานหรือไม่(Are there any training record?) , มาตรฐานการทำงานง่ายต่อความเข้าใจหรือไม่(Is standard easy to understand?) , คุณสมบัติของเครื่องมือที่ใช้ในการทำงาน (Specification of tools) คุณสมบัติของอุปกรณ์ป้องกันภัยในใช้ระหว่างการทำงาน(Specification of Personal Protective Equipment's) รวมทั้งรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่นเช่น รายงานการบำรุงรักษาเครื่องจักร (Machine Preventive Maintenance Report) รายงานผลการตรวจสอบความปลอดภัย(Safety Inspection Report) เป็นต้น

เทคนิคในการค้นหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานโดยทั่วไป ที่เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเทคนิค เทคนิคขั้นสูง หรือวิชาชีพมักจะใช้ ได้แก่ Cause and Effect Analysis tool หรือที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า การวิเคราะห์สาเหตุ-ผลกระทบโดยใช้แผนภาพผ้งก้างปลา หรือ Why-Why analysis หรือใช้เทคนิคคำถามทำไม-ทำไม เป็นต้น จนได้สาเหตุที่แท้จริง โดยเมื่อทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริงแล้ว จึงนำมากำหนดเป็นมาตรการแก้ไข และป้องกันต่อไป

นำมาตรการแก้ไขและป้องกันที่ได้จากการวิเคราะห์ไปดำเนินการอย่างไร

เมื่อทราบสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ก็จะถึงขั้นตอนการนำมาตรการแก้ไขและป้องกัน ที่ได้จากการวิเคราะห์ไปดำเนินการต่อ ซึ่งโดยทั่วไป มาตรการแก้ไขและป้องกันมี 3 ประเภทได้แก่

- หลักวิศวกรรม(Engineering) : เป็นการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยใช้หลักทางด้านวิศวกรรมเป็นการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในด้านสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Conditions) ซึ่งถือเป็นการแก้ไขที่ดีที่สุดในเชิงลดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Acts) ด้วย ตัวอย่างของการแก้ไขหลังการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้หลักวิศวกรรม ได้แก่ การติดการคดลอบจุดหมุนของเครื่องจักร การจัดท่าระบบ Preventive Maintenance ที่มีการตรวจสอบหลังการบำรุงรักษา เพื่อให้มั่นใจว่า การคดลอบจุดหมุนของ

เครื่องจักรถูกนำไปติดตั้งคืนเมื่อช่างบำรุงรักษาทำงานแล้วเสร็จ ส่วนการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำเช่น การออกแบบเครื่องจักรลักษณะเดียวกันให้มีการติดตั้งแต่เริ่มแรกของการติดตั้งเครื่องจักรใหม่ เพื่อให้แผนกจัดซื้อได้นำไปใช้ในการสรรหาผู้ส่งมอบ(Supplier) การกำหนดให้หัวหน้างาน ต้องตรวจสอบสภาพความปลอดภัยของเครื่องจักรและรายงานให้ผู้มีหน้าที่แก้ไข เป็นต้น การแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มักจะใช้งบประมาณ และต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการนานกว่าวิธีอื่น แต่เป็นวิธีที่ได้ผลที่สุด

- **หลักการให้ความรู้และความตระหนัก(Education) :** เป็นการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้หลักทางด้านการเพิ่มทักษะ ความรู้ ความตระหนัก เพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำในด้านการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) ซึ่งได้แก่ การจัดการอบรมเพื่อให้พนักงานมีความเข้าใจลักษณะงาน มีการรับรู้ความเสี่ยงของงานที่ต้องทำกับเครื่องจักร รับทราบผลของการประเมินความเสี่ยง มีความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน เห็นความสำคัญของการัด และมีความตระหนักว่าหากมีพฤติกรรมหรือการกระทำใดๆที่เป็นข้อห้ามเช่นยื่นมือเข้าไปในจุดหมุนของเครื่องจักรผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ มีการติดป้ายเตือนจุดหมุนหรือป้ายระวังอันตรายของเครื่องจักรที่จุดเสี่ยงทุกจุด เป็นต้น ถึงแม้การแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยหลักการให้ความรู้และความตระหนักเป็นการดำเนินการที่ลงทุนน้อยที่สุด และทำได้ทันทีโดยไม่ต้องรอ แต่มันจะได้ผลน้อยกว่าการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้หลักการทางด้านวิศวกรรม
- **หลักการบังคับใช้หรือให้ปฏิบัติตามกฎ(Enforcement) :** เป็นการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้หลักทางด้านการบังคับให้พนักงานปฏิบัติตามขั้นตอนหลักการทำงานที่ปลอดภัย มาตรฐาน กฎหรือระเบียบปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Acts) และต้องมีการทบทวนลักษณะงานของพนักงาน ก่อนจะนำมากำหนดการบังคับใช้ดังกล่าว ซึ่งจะช่วยลดวิธีการทำงานที่ไม่ปลอดภัย(Unsafe Instructions) เช่น การกำหนดให้ต้องมีการออกแบบเครื่องจักรที่ปลอดภัยในการทำโครงการ เครื่องจักรที่สั่งซื้อต้องมีการพิจารณาคุณลักษณะด้านความปลอดภัย มีการตรวจสอบว่าได้มีการติดตั้งการคั่นจุดหมุนเรียบร้อยแล้ว ก่อนนำมาให้พนักงานใช้งานจริง มีการกำหนดให้มีการตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยของเครื่องจักรโดยพนักงานก่อนการทำงานทุกครั้ง ทั้งนี้ก่อนนำหลักการบังคับใช้หรือให้ปฏิบัติ

ตามกฎไปใช้ ต้องมีการสื่อสาร หรือมีการอบรมให้พนักงานเข้าใจและเห็นความสำคัญของการบังคับใช้หรือการให้ปฏิบัติตามกฎด้วย มิเช่นนั้นจะเกิดการต่อต้านหรือไม่ปฏิบัติตาม เนื่องจากเป็นมาตรการบังคับ ผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำในประเด็นนี้ ได้แก่ หัวหน้างาน เพราะเป็นผู้ที่ใกล้ชิดและเข้าใจวิธีการทำงานของพนักงานมากที่สุด หัวหน้างานต้องสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงานเทียบกับมาตรฐานหรือวิธีการปฏิบัติงานที่กำหนด เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในลำดับต่อไป รวมทั้งในขั้นตอนนี้จะช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างหัวหน้างานกับพนักงานได้ด้วย

- อีกบทบาทหนึ่ง สำหรับพนักงานระดับบริหาร ซึ่งเป็น เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับบริหาร ตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งมีหน้าที่เสนอแผนงาน โครงการด้านความปลอดภัยในการทำงานในหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อนายจ้าง, ส่งเสริม สนับสนุน และติดตามการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ให้เป็นไปตามแผนงานโครงการเพื่อให้มีการจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงาน ที่เหมาะสมกับสถานประกอบกิจการ, กำกับ ดูแล และติดตามให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อความปลอดภัยของลูกจ้างตามที่ ได้รับรายงานหรือตามข้อเสนอแนะของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการ หรือ หน่วยงานความปลอดภัยนั้นหมายความว่า หากมีการรายงานการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และมาตรการแก้ไขและป้องกัน ผู้บริหารต้องส่งเสริม สนับสนุนเพื่อให้มั่นใจว่ามาตรการที่เสนอมานั้น ได้มีการนำไปใช้จริง

จะเห็นได้ว่า การนำหลักการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุมาใช้ได้ การกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิภาพ จะสามารถช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุซ้ำอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งช่วยลดความสูญเสียหรือค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองให้องค์การได้ ที่สำคัญ หากบุคคลากรในองค์กรมีความเข้าใจ มีทักษะและมีความสามารถในเรื่องดังกล่าว ยังเป็นการส่งเสริมบทบาทการทำหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ระดับหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยเทคนิคขั้นสูง ระดับวิชาชีพและระดับบริหารอีกด้วย ผลพลอยได้คือเกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับพนักงาน เนื่องจากหากพนักงานไม่เกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน เครื่องจักรอยู่ในสภาพที่ดีและปลอดภัย กระบวนการผลิตเกิดความต่อเนื่องก็จะสามารถทำ ผลผลิตได้ตามเป้าหมายที่กำหนด นั่นคือ ผลตอบแทนขององค์กรนั่นเอง



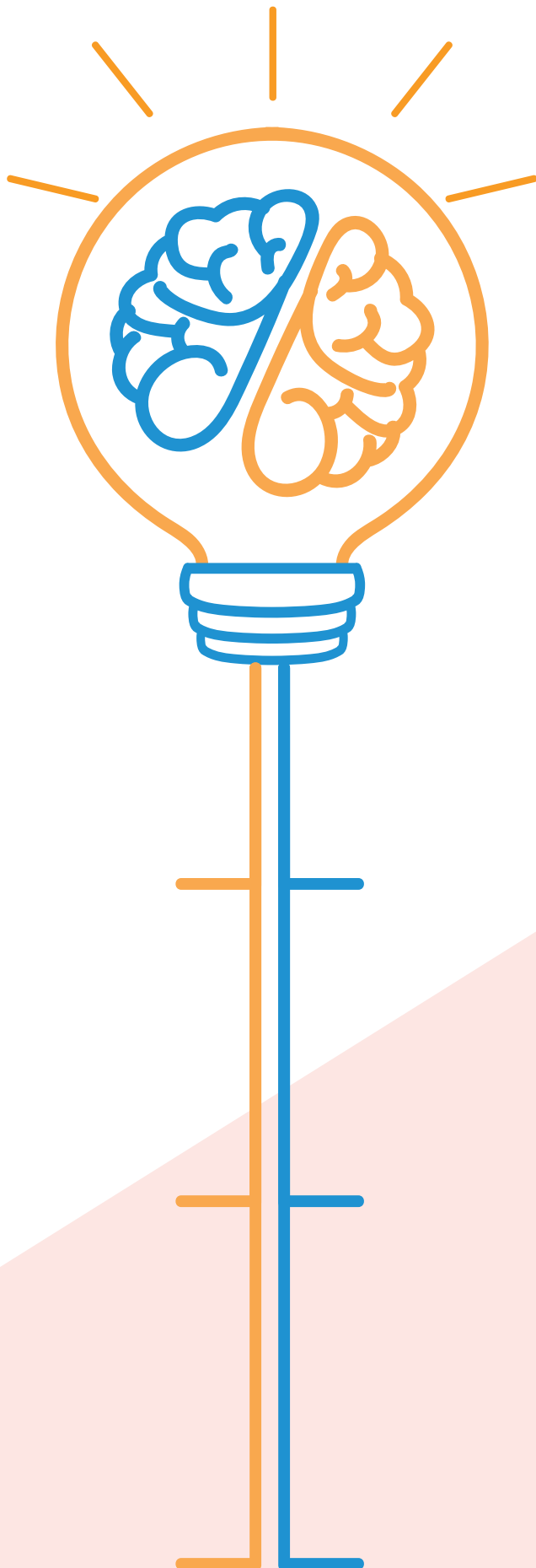
Psychosocial risk factors in the workplace

15

ปัจจัยเสี่ยงจิตสังคม ในสถานที่ทำงาน

ดร.บพินทร์ นานคงแบบ "วงศ์กร บู่สามสาย"



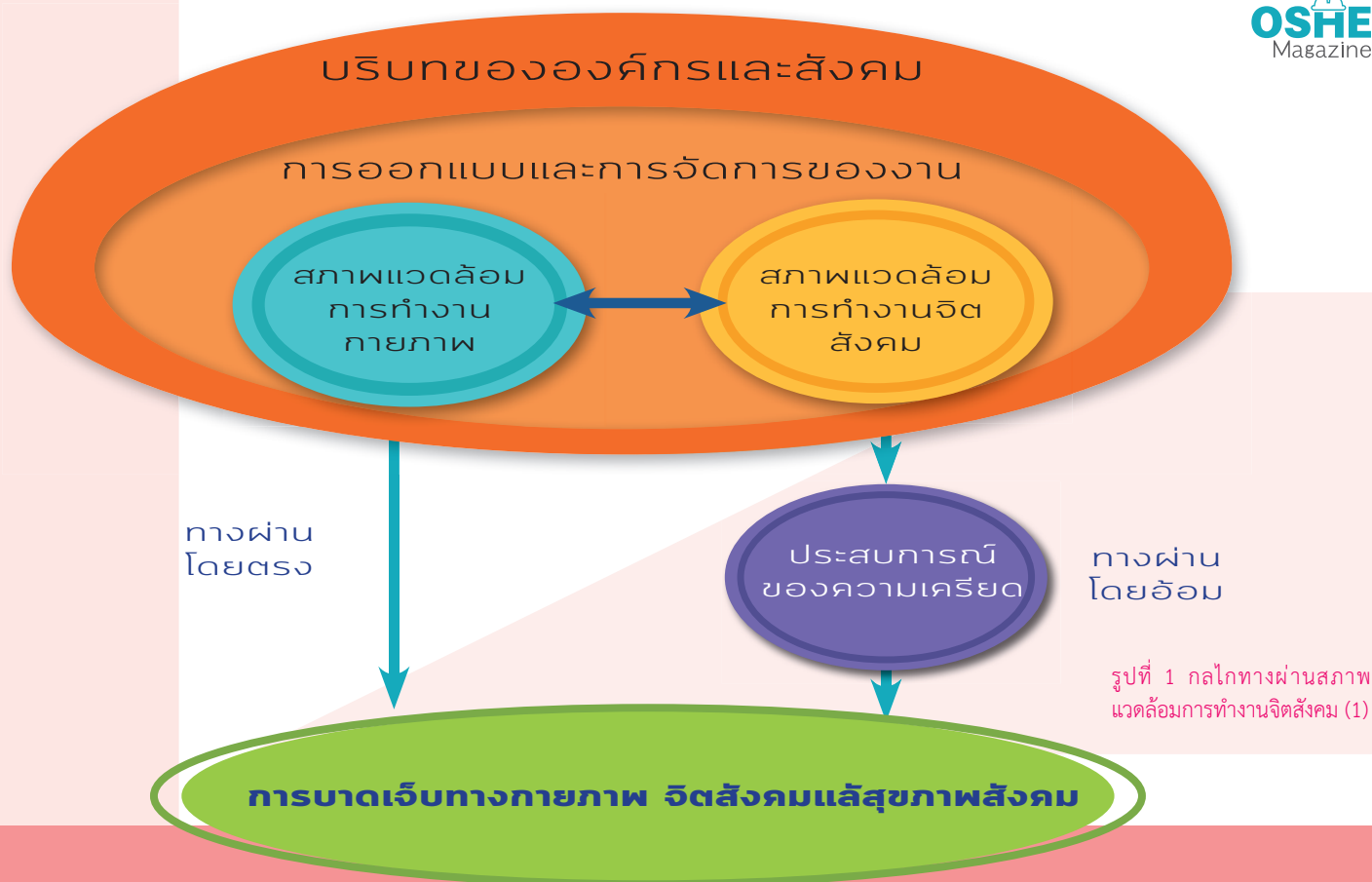


ลดองค์ประกอบของ การทำงานที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ เพื่อให้พนักงาน และคนงานในสถานประกอบการ มีความสุขดี และเพิ่มผลผลิต ในสถานประกอบการ

จิตสังคม (Psychosocial) ของมนุษย์ประกอบด้วย 2 ส่วนสำคัญ ประกอบด้วยส่วนที่หนึ่งคือ จิตวิทยา (Psychology) ที่จะพิจารณาพฤติกรรม และทัศนคติของมนุษย์ ส่วนที่สองคือ สังคมวิทยา (Sociology) ที่พิจารณาพฤติกรรมทางสังคม ซึ่งมีผลกระทบในทางบวกและทางลบต่อสุขภาพ (Health) และสุขภาวะ (Well-being) เป็นรายบุคคล โดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization: ILO) ให้คำจำกัดความของปัจจัยเสี่ยง จิตสังคม เป็นความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมในการทำงานของการทำงาน สภาพขององค์กร และพนักงานหรือคนงานที่พิจารณาถึง ความสามารถในการ ทำงาน ความต้องการ วัฒนธรรม การพิจารณาเฉพาะบุคคล ที่ส่งผลต่อการ รับรู้และประสบการณ์การทำงานและผลกระทบต่อสุขภาพ รวมถึงประสิทธิภาพ การทำงานและความพึงพอใจในการทำงาน จะเห็นได้ว่าจิตสังคมประกอบด้วย องค์ประกอบหลายอย่าง นอกจากนั้นคำจำกัดความถูกปรับให้เข้ากับสภาพการ ทำงานมากขึ้น ดังนั้นปัจจัยจิตสังคมที่มีผลต่อสุขภาวะของคนงานโดยปัจจัยหลัก เกี่ยวข้องกับการทำงานในองค์กร ปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์กับงาน รวมไปถึงการ จัดการองค์กรและการจัดการของงาน (1)

กลไกของจิตสังคม

จากการศึกษาเพื่อเข้าใจกลไกของจิตสังคมแสดงดังรูปที่ 1 กลไกทาง ผ่านสภาพแวดล้อมการทำงานจิตสังคมแสดงให้เห็นความสัมพันธ์ที่ทำให้เกิด อันตรายหรือผลกระทบต่อสุขภาพจากการทำงานในสถานที่ทำงาน รูปแบบทาง ผ่านที่ทำให้เกิดอันตรายและการบาดเจ็บ ซึ่งประกอบด้วยส่วนแรกทางผ่าน โดยตรงซึ่งมาจากสภาพแวดล้อมการทำงานทางกายภาพซึ่งมีผลต่อสุขภาพ ร่างกายของพนักงานหรือลูกจ้าง ส่วนที่สองทางผ่านความเครียดซึ่งเป็นทาง อ้อมซึ่งเกิดมาจากสภาพแวดล้อมการทำงานจิตสังคมซึ่งทำให้เกิดความเครียด ผลของทางผ่านโดยตรงและโดยอ้อมทำให้เกิดอันตรายหรือการบาดเจ็บของ พนักงานทางกายภาพ จิตสังคมและสุขภาพสังคม (1)



ปัจจัยเสี่ยงทางจิตสังคม

หน่วยงาน The European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA) ได้กำหนดองค์ประกอบของการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงทางจิตสังคม โดยแบ่งเป็นกลุ่มรูปแบบการทำงาน และกลุ่มบริบทของการทำงานโดยสองกลุ่มแบ่งองค์ประกอบของการทำงานทั้งหมด 10 ด้านที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงทางจิตสังคมซึ่งทำให้เกิดอันตรายหรือการบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน เช่นเดียวกันกับองค์การอนามัยโลก (The world Health Organization: WHO) มีการระบุว่าปัจจัยเสี่ยงหรืออันตรายทางจิตสังคมในการทำงานส่งผลกระทบต่อสุขภาพพนักงานเช่นกัน (1) โดยองค์ประกอบของการทำงานมีดังต่อไปนี้

รูปแบบของการทำงาน

รูปแบบการทำงานประกอบด้วย 4 ด้านที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงทางจิตสังคมประกอบด้วย

1 รูปแบบงาน การทำงานรูปแบบคงที่หรือรอบการทำงานระยะเวลาสั้น ความเสี่ยงจิตสังคมที่เกิดขึ้นจากการใช้ทักษะในการทำงาน ซึ่งพบว่าปัจจัยเสี่ยงนี้มีความสัมพันธ์กับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง (Musculoskeletal disorders) ในงานวิจัยของ Mohammad K และคณะ ได้ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างพยาบาลพบว่ารูปแบบงานมีความสัมพันธ์กับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง (2) ในขณะที่ Zekerian SA และ Subramaniam ID ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างคนใช้คอมพิวเตอร์ไม่พบความสัมพันธ์ดังกล่าว (3) ซึ่งปัจจัยตัวนี้ต้องการการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อยืนยันความสัมพันธ์

2 ปริมาณงานและเวลาสำหรับการทำงาน ปริมาณงานที่มากเกินไป และเวลาการทำงานน้อยเกินไป เช่น การทำงานร่วมกับการเดินเครื่องจักรเพื่อการผลิต ต้องทำให้ทันกับปริมาณการสั่งซื้อที่มีปริมาณมาก มีความกดดันเนื่องจากต้องทำให้ทันเวลาที่กำหนด โดยมีการผลิตอย่างความต่อเนื่อง เป็นต้น ในงานวิจัย Chiung YC, Yea SH และ Rong JC ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างใช้คอมพิวเตอร์สำนักงานซึ่งพบความสัมพันธ์ระหว่างการใช้คอมพิวเตอร์ในปริมาณงานที่สูงกับการปวดเมื่อยหลังส่วนล่าง (4) นอกจากนี้ในการศึกษาอื่นก็พบความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณงาน และความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง

3 ตารางงาน การจัดแบ่งเวลาสำหรับการทำงานซึ่งจะรวมไปจำนวนชั่วโมงในการทำงานต่อวันที่มีปริมาณสูงหรือทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน งานกะงานที่ตารางงานไม่ยืดหยุ่นและชั่วโมงการทำงานที่ไม่สามารถกำหนดได้ ในงานวิจัยของ Mohammad K และคณะ ได้ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างพยาบาลพบว่าการทำงานยาวนานจนรู้สึกเหนื่อยมีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญซึ่งพบในกลุ่มพยาบาลที่มาทำงานวันหยุด (2) เช่นเดียวกับการศึกษาอื่นที่พบว่าชั่วโมงในการทำงานอย่างยาวนานมีความสัมพันธ์กับความเครียดเช่นกัน

4 การควบคุมและเครื่องมือ ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและเครื่องมือการทำงาน โดยทั่วไปจะเกิดจากการใช้อุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสมกับงานที่ทำ พื้นที่ทำงานคับแคบขาดพื้นที่ในการทำงาน แสงสว่างไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เสียงดังรบกวน และอื่นๆ ปัจจัยเหล่านี้มีความสัมพันธ์กับการยศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับท่าทางการทำงานและการออกแรงที่มากเกินไปของร่างกาย เช่น การบิดเอี้ยวตัวมากเกินไปของคอหรือหลัง การยกหรือแบกน้ำหนักที่มากเกินไป นอกจากนี้ทำให้เกิดความเครียดยังเชื่อมโยงกับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อ

เนื้อและกระดูกโครงร่างจากทางผ่านโดยอ้อม ในการศึกษาของ Zekerian SA และ Subramaniam ID ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างคนใช้คอมพิวเตอร์พบว่าสภาพแวดล้อมและเครื่องมือสัมพันธ์กับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง

บริบทของการทำงาน

รูปแบบบริบทของการทำงานประกอบด้วย 6 ด้านที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงทางจิตสังคมประกอบด้วย

1 การควบคุม เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นสิทธิและอำนาจของผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจสำหรับการควบคุมการทำงาน ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการออกแบบงานและการจัดองค์กรเพื่อการทำงานที่เหมาะสม ตัวอย่างของความเสี่ยงที่เกิดจากการควบคุมการทำงาน เช่น การไม่มีส่วนร่วมหรือมีส่วนร่วมน้อยในการตัดสินใจสำหรับการทำงานซึ่งทำให้ไม่สามารถควบคุมปริมาณงานที่ได้รับเข้ามาได้ ในการศึกษาของ Cantley LF และคณะโดยศึกษากลุ่มตัวอย่างที่ทำงานในสถานประกอบการพบว่าความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่างเพิ่มสูงขึ้นสัมพันธ์กับการควบคุมการทำงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ เช่นเดียวกับการศึกษาของ Zekerian SA และ Subramaniam ID ก็พบความสัมพันธ์ของการควบคุมการทำงานกับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง

2 วัฒนธรรมองค์กรและหน้าที่ ลักษณะบรรทัดฐานและวิถีปฏิบัติภายในองค์กร การสื่อสารที่ไม่ดี ขาดการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนหรือการมีความคิดเห็นร่วมกันเพื่อกำหนดเป้าหมายขององค์กร กระบวนการแก้ปัญหามองบุคคลรวมถึงการพัฒนาบุคคลไม่มีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการแสดงภาวะผู้นำของผู้บริหารในองค์กร อย่างไรก็ตามปัจจัยด้านวัฒนธรรมองค์กรนี้มีความเชื่อมโยงต่อการเกิดความเครียดในที่ทำงาน และอาจมีความสัมพันธ์ของความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง ในการศึกษาของ Parker DF และ DeCotiis TA พบว่าการเปิดโอกาสให้มีการสื่อสารในองค์กรมีความสัมพันธ์ผกผันกับความเครียดที่เกิดขึ้น (8)

3 ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในที่ทำงาน สื่อถึงปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หัวหน้างาน เพื่อนร่วมงาน ผู้ใต้บังคับบัญชา และส่วนงานอื่นๆในที่ทำงาน ซึ่งลักษณะที่ไม่ดีของปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในที่ทำงาน เช่น การแยกตัว ความขัดแย้งระหว่างบุคคล ขาดการสนับสนุนจากสังคมในการทำงาน การรังแกกัน การล่วงละเมิด ความรุนแรง อาจเป็นสิ่งที่แสดงถึงโอกาสที่จะเกิดความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง ในการศึกษาของกลุ่มพนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศของ Mehta RK และ Parijat P พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญระหว่างการขาดการสนับสนุนจากเพื่อนร่วมงานและหัวหน้างานกับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง

4 บทบาทหน้าที่ในองค์กร พิจารณาจากสถานที่ทำงานที่ไม่มีความชัดเจนขององค์กร และขัดแย้งกันของบทบาทหน้าที่ให้การทำงาน เกิดการมอบหมายงานและภาระงานที่ผิดพลาดส่งผลต่อการรับรู้ของบุคคล บางครั้งเกิดความขัดแย้งของผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งนำไปสู่ความไม่พึงพอใจในงานและความเครียดที่ตามมา จากการศึกษาของ Ismail M, Tessa K และ Jodi O และการศึกษา

ของ Amir L และคณะ ที่ศึกษาในกลุ่มพนักงานสำนักงานพบว่าความพึงพอใจในงานมีความสัมพันธ์กับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่างอย่างมีนัยสำคัญ

4 การพัฒนาหรือความก้าวหน้าในอาชีพ เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหรือความก้าวหน้าในอาชีพของบุคคลที่ทำงานซึ่งมีทั้งด้านบวกและด้านลบสำหรับด้านลบ เช่น ความไม่มั่นคงในอาชีพการงาน ความเหนื่อยล้าจากการทำงาน ไม่ได้รับการเลื่อนขั้นหรือเลื่อนตำแหน่ง คุณค่าในงานต่อสังคมในการทำงานอยู่ระดับต่ำ รวมไปถึงการประเมินการทำงานที่ไม่ชัดเจนและไม่เป็นธรรม สิ่งเหล่านี้ส่งผลต่อความเครียดและความพึงพอใจในการทำงาน

5 ความสมดุลของชีวิตครอบครัวกับการทำงาน ลักษณะปฏิสัมพันธ์ของชีวิตครอบครัวและการทำงาน ความไม่สมดุลที่อาจเกิดขึ้น เช่น ความขัดแย้งในความต้องการของที่ทำงานและครอบครัว ขาดการสนับสนุนจากครอบครัว ปัญหาจากการทำงานและครอบครัว ลักษณะต่าง ๆ นี้อาจส่งผลให้เกิดความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง ซึ่งมีการศึกษาที่แสดงถึงความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญในปัจจัยด้านความสมดุลของชีวิตครอบครัวและการทำงานกับความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่าง

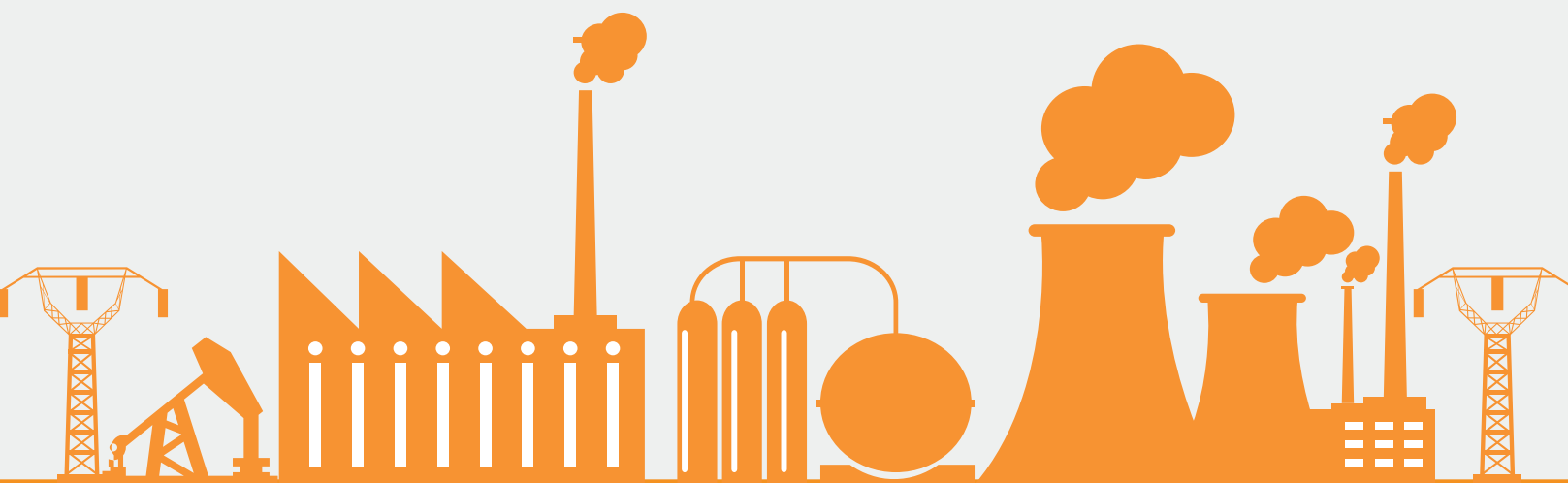
การทราบปัจจัยเสี่ยงจิตสังคมในสถานที่ทำงานและองค์ประกอบของการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงจิตสังคมที่ส่งผลต่อการบาดเจ็บทางกายภาพ จิตสังคมและสุขภาพสังคม รวมไปถึงปัญหาความผิดปกติของระบบกล้ามเนื้อและกระดูกโครงร่างซึ่งเกิดขึ้นกับพนักงาน คนงานในสถานประกอบการ เพื่อให้เกิดการตระหนัก และเฝ้าระวังด้วยการประเมินจากองค์ประกอบการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงทางจิตสังคม และกำหนดมาตรการควบคุมเพื่อจำกัด หรือลดองค์ประกอบของการทำงานที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ เพื่อให้พนักงาน และคนงานในสถานประกอบการมีสุขภาพดี และเพิ่มผลผลิตในสถานประกอบการ



16

THAI OSHNET

สามนต์ สังข์ทอง



ข่าวกิจกรรม

เครือข่าย ความปลอดภัย

ภาคกลางตอนล่าง

ดูงานบริษัทสยามสตีล

27 กุมภาพันธ์ 2560 ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคกลางตอนล่าง จัดศึกษาดูงาน ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ณ บริษัท ศูนย์บริการเหล็กสยาม จำกัด (มหาชน) เลขที่ 51/3 ถนนปู่เจ้าสมิงพราย ตำบลบางหญ้าแพรก อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นบริษัทฯ ที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับในเรื่องการจัดทำระบบด้านความปลอดภัยในโรงงาน จนได้รับรางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานประจำปี 2559 ระดับประเทศติดต่อกัน 9 ปี



ดูงานบริษัทอายโนโมะโตะ

29 พฤษภาคม 2560 ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคกลางตอนล่าง จัดอบรมความรู้ของหลักสูตร “5ส เพื่อการเพิ่มผลผลิตและความปลอดภัย” ณ ห้องประชุม ชั้น 4 ศูนย์ความปลอดภัยในการทำงาน เขต 10 จังหวัดสมุทรปราการ ในภาคเช้า และจัดศึกษาดูงานกิจกรรม 5ส จริง ณ บริษัท อายโนโมะโตะ จำกัด ซอยสุขสวัสดิ์ 43 อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ในภาคบ่าย มีผู้เข้าร่วมงานครั้งนี้จำนวน 70 คน



ดูงานประเทศมาเลเซีย

“ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานภาคกลางตอนล่าง” จัดศึกษาดูงานด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยในการทำงานที่ต่างประเทศ ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย เพื่อเป็นการศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยในการทำงานเชิงเปรียบเทียบในแถบภาคพื้นเอเชีย 10 ประเทศ ของบริษัทชั้นนำทางด้านการผลิตอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลที่มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการผลิต



ภาคเหนือตอนบน

3-4 กรกฎาคม 2560 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดลำปาง โดย นายอุดมศักดิ์ หิรัณยตระกูล ผู้จัดการ กฟภ.ลำปางจัดโครงการอบรมการปฏิบัติงานตัดต้นไม้แบบบูรณาการ ให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานด้านการตัดต้นไม้ภายในสังกัด การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเขต 1 ภาคเหนือ โดยมีผู้เข้ารับการอบรมทั้งสิ้น 60 คน นับเป็นการฝึกอบรมครั้งแรกในประเทศไทยของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคโดยมี คุณพิกุล สัจจามรรค ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคเหนือตอนบน ร่วมสังเกตการณ์



27-28 กรกฎาคม 2560 การอบรม จป บริหาร “อบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร” จัดโดย ..ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดลำปางโดย..คุณพิกุล สัจจามรรค ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จังหวัดลำปาง จำนวนผู้เข้ารับการอบรม 60 ท่าน ณ โรงแรมบุษยน้ำทองลำปาง

2-4 สิงหาคม 2560 อบรม จป เทคนิค “อบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค” จัดโดย ..ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดลำปาง โดย..คุณพิกุล สัจจามรรค ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จังหวัดลำปาง จำนวนผู้เข้ารับการอบรม 60 ท่าน ณ โรงแรมเอเชียลำปาง



3 สิงหาคม 2560 หลังจากเสร็จการอบรมชมรม เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จังหวัดลำปางพาคณะผู้เข้าอบรม จป เทคนิค ที่มาจากต่างจังหวัด นั่งรถม้าชมโบราณสถานในตัวเมืองลำปาง เข้าไหว้สักการะครุฑเจ้าเกษม เขมโก เกจิอาจารย์ แห่งเมืองลำปาง เพื่อเป็นสิริมงคลแก่ตัวเองและครอบครัว

17-18 สิงหาคม 2560 การอบรม จป หัวหน้างาน “อบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน” จัดโดย ..ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดลำปางโดย..คุณพิกุล สัจจามรรค ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน จังหวัดลำปาง จำนวนผู้เข้ารับการอบรม 60 ท่าน ณ โรงแรมบุษยน้ำทองลำปาง



ภาคใต้ตอนบน

30 มกราคม 2560 การประชุมใหญ่และ
เลี้ยงสังสรรค์ประจำปี 2560 (ชมรมลุ่มน้ำตาปี)
ณ โรงแรมวังใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี



24-25 มีนาคม พ.ศ.2560 จัดอบรม
หลักสูตรจป.รุ่นที่ 26 ระดับหัวหน้างาน
49 คน คณะกรรมการฯ 26 คน
ณ โรงแรมบรรจงบุรี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

21-22 กรกฎาคม 2560 จัดอบรมหลักสูตรจป.รุ่นที่ 27 ระดับ
บริหาร จำนวน 26 คนระดับหัวหน้างาน 56 คน คณะกรรมการฯ 35
คน ณ โรงแรมไดมอนด์พลาซ่า จังหวัดสุราษฎร์ธานี



ภาคใต้ตอนบน

โครงการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดภูเก็ต

10-11 สิงหาคม 2560 กลุ่มงานอาชีวเวชกรรม โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ร่วมกับ สำนักโรคจากการประกอบอาชีพและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมโรค สำนักงานประกันสังคมจังหวัดภูเก็ต สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดภูเก็ต และชมรมความปลอดภัยจังหวัดภูเก็ตจัดโครงการอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดภูเก็ต โดยมีนายแพทย์ที่ปณ สัมปทณรัชช์ รองผู้อำนวยการกลุ่มภารกิจด้านผลิตบุคลากรทางการแพทย์ รพ.วชิระภูเก็ต เป็นประธานในพิธีเปิดการอบรมฯ แพทย์หญิงอมรรัตน์ ตันติพิทยพงศ์ หัวหน้ากลุ่มงานอาชีวเวชกรรม รพ.วชิระภูเก็ต เป็นผู้กล่าวรายงาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ทบทวนความรู้ความสามารถและเพิ่มพูนทักษะด้านการประเมินและการจัดการความเสี่ยงในสถานประกอบการ
2. รู้บทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และกฎหมายความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน
3. ส่งเสริมความรู้ด้านการยศาสตร์ การจัดทำทางการทำงาน การยกของหนักและการเคลื่อนย้ายสิ่งของที่ถูกวิธี

การอบรมในครั้งนี้ มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน บริหาร และระดับวิชาชีพ ร่วมไปสังเกตสถานประกอบการจังหวัดภูเก็ตที่สนใจเข้าร่วมจำนวน 100 คน ณ ห้องประชุมราชพลฤกษ์ อาคารบ้านคุณพุ่ม โรงพยาบาลวชิระภูเก็ต



สถาบันส่งเสริมความปลอดภัยในการทำงาน

วันแรงงานแห่งชาติจังหวัดภูเก็ต ประจำปี 2560 สร้างจิตสำนึกประชาชนและแรงงานรักษาสีเสื้อแดงให้ปราศจากขยะ "Safety to Phuket nursing home and Big cleaning"

1 พฤษภาคม 2560 นางศิวพร ฉั่วสวัสดิ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต เป็นประธานเปิดงาน วันแรงงานแห่งชาติจังหวัดภูเก็ต ประจำปี 2560 "Safety to Phuket nursing home and Big cleaning" ณ ศูนย์พัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุจังหวัดภูเก็ต (บ้านพักคนชราป่าคลอก) อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต

นางศิวพร ฉั่วสวัสดิ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต กล่าวว่า รัฐบาลทุกรัฐบาลต่างตระหนักถึงความสำคัญในบทบาทของผู้ใช้แรงงาน ซึ่งเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสร้างสรรค์ความเจริญรุ่งเรืองให้กับประเทศชาติตลอดมา จึงได้กำหนดให้วันที่ 1 พฤษภาคมของทุกปี เป็นวันที่มีความสำคัญของบรรดาพี่น้องผู้ใช้แรงงานไทยและผู้ใช้แรงงานทั่วโลก และสนับสนุนให้มีการจัดงานในวันแรงงานแห่งชาติขึ้น ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคสำหรับการจัดงานวันแรงงานแห่งชาติจังหวัดภูเก็ต ในปีนี้ ได้น้อมสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ ของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช แสดงความจงรักภักดีและร่วมกันบำเพ็ญ คุณงามความดี เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระองค์ท่าน โดยบำเพ็ญประโยชน์ให้กับผู้สูงอายุ และเก็บขยะบริเวณหาดท่าหลา ตามนโยบาย "ภูเก็ตสวยด้วยมือและใจเรา" (Keep Phuket Clean by our hands and hearts) ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวได้สะท้อนให้เห็นถึงความร่วมมือกันระหว่างนายจ้าง ลูกจ้าง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ที่ร่วมกันดูแลใส่ใจช่วยเหลือซึ่งกันและกันในสังคม รวมทั้งรักษาสีเสื้อแดงให้ปราศจากขยะจนเป็นกิจนิสัย ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งดี ๆ ที่ต้องร่วมกันปลูกฝังให้มีตลอดไป

ด้านนายธนพงศ์ อรชร นักวิชาการแรงงานชำนาญการพิเศษ รักษาการแทน สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดภูเก็ต ในนามคณะทำงาน ได้กล่าวว่า กิจกรรมต่างๆ ที่จัดในวันนี้ เกิดจากความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วน ซึ่งประกอบด้วย ลูกจ้างทั้งในภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ ผู้แทนองค์กรลูกจ้าง ตัวแทนองค์กรนายจ้าง สหพันธ์แรงงานธุรกิจโรงแรมและบริการภูเก็ต ชมรมบริหารงานบุคคลจังหวัดภูเก็ต ชมรมความปลอดภัยจังหวัดภูเก็ต ศูนย์พัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุจังหวัดภูเก็ต สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัดภูเก็ต หน่วยงานในสังกัดกระทรวงแรงงาน

นายธนพงศ์ อรชร นักวิชาการเลี้ยงอาหารกลางวัน และรับประทานอาหารร่วมกับผู้สูงอายุ การสาธิตการใช้ถังดับเพลิงให้แก่ผู้สูงอายุ และเจ้าหน้าที่ศูนย์พัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุจังหวัดภูเก็ต โดยชมรมความปลอดภัยจังหวัดภูเก็ต การมอบอุปกรณ์ดับเพลิงให้กับศูนย์พัฒนาการจัดสวัสดิการสังคมผู้สูงอายุจังหวัดภูเก็ต เพื่อไว้ใช้สำหรับป้องกันระงับเหตุอัคคีภัยเบื้องต้น การตรวจสอบอุปกรณ์ไฟฟ้า (ระบบแสงสว่าง เต้ารับ เต้าเสียบและการเก็บขยะบริเวณหาดท่าหลา ตามนโยบาย "ภูเก็ตสวยด้วยมือและใจเรา" (Keep Phuket Clean by our hands and hearts) โดยกิจกรรมเป็นไปด้วยความเรียบร้อย



ภาคอีสานตอนบน

ชมรมภาคอีสานตอนบน และชมรม จป.จังหวัดขอนแก่น
ระหว่างเดือน เม.ย.-ส.ค.2560

6 - 8 มกราคม 2560 ชมรม จป. ภาคอีสาน
ตอนบน จัดกิจกรรม Safety to school โรงเรียน
กุมภวาปี อ.กุมภวาปี จ.อุดรธานี



12 มิถุนายน 2560 จัดกิจกรรม
Safety to school โรงเรียนมุกดาวิทย
อ.เมือง จ.มุกดาหาร



12 มิถุนายน 2560 ประชุมกำหนด
แผนงาน Safety Thailand ชมรม
จป.ภาคอีสานตอนบน จังหวัดมุกดาหาร



14-15 สิงหาคม 2560 อบรมการจัดการสาร
เคมีอันตราย และการทำงานบนที่สูง



16 สิงหาคม 2560 ออกสำรวจแนะนำความปลอดภัย
สถานประกอบการในตัวเมืองสกลนคร (ภายหลังน้ำลด)



17 สิงหาคม 2560 ประชุม MOU หน่วยงานพื้นที่
6 กระทรวงขับเคลื่อน Safety Thailand จังหวัดขอนแก่น
กับมาตรการ 3-3-2

ภาคอีสานตอนล่าง



17 กุมภาพันธ์ 2560 ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนำทีมงานสอนการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุในพื้นที่อับอากาศและฝึกซ้อมการไต่ตัวจากที่สูง ซึ่งเกิดจากสารเคมีรั่วไหล ณ หอประชุมอำเภอเลิงสาง จังหวัดนครราชสีมา

22 สิงหาคม 2560 ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เข้าร่วมกิจกรรมกับพนักงาน บริษัท แอ่งน้ำเอี่ยมเฮงอุตสาหกรรม จำกัด ร่วมใจปลูกดอกดาวเรือง เพื่อแบ่งปันในงานวันพ่อแห่งชาติ ประจำปี 2560



ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างลงตรวจสอบพื้นที่ และร่วมวิเคราะห์อันตรายจากสารเคมีที่เกิดจากเหตุเพลิงไหม้ร้านค้าวัสดุทางการเกษตร โดยร่วมกับทีมโรงพยาบาลและเจ้าหน้าที่ของเทศบาล อำเภอเลิงสาง จังหวัดนครราชสีมา

20 กรกฎาคม คุณกฤษณพงษ์ ครองสกุล ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ร่วมเป็นวิทยากรพิเศษ บรรยายเรื่อง ความปลอดภัยให้กับสมาชิก อปพร. องค์การบริหารส่วนตำบลเลิงสาง จังหวัดนครราชสีมา



ภาคตะวันตก



1 สิงหาคม 2560 ดร.มนตรี วรภัทรทรัพย์ ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดเพชรบุรี และ รองประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานภาคตะวันตก ร่วมในการตรวจความปลอดภัยของคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ (คปอ.) ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.)

5 สิงหาคม 2560 ดร.มนตรี วรภัทรทรัพย์ ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดเพชรบุรี และ รองประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานภาคตะวันตก ร่วมงานการสัมมนาวิชาการเรื่อง “จป.วิชาชีพในยุค Thailand 4.0” ณ โรงแรมรอยัลริเวอร์ กรุงเทพมหานคร จัดโดยสมาคมอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ส.อ.ป.)



18 สิงหาคม 2560 ดร.มนตรี วรภัทรทรัพย์ ประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดเพชรบุรี และ รองประธานชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานภาคตะวันตก ร่วมบรรยายในการสัมมนาและศึกษาดูงาน ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ประจำปี 2560 ณ โรงแรมโนโวเทล หัวหิน เซาธ์บีช รีสอร์ท แอนด์ สปา อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี



WWW.THAIPPE.COM

ベストセーフ
BESTSAFE

The Highest Quality Safety Products

บริษัท อนุสรณ์ เบสเซฟ จำกัด

- สำนักงาน : ระยอง [สำนักงานใหญ่]
60/1 ม.5 ต.ทับมา อ.เมือง จ.ระยอง 21000
60/1 Moo 5 T.Tubma, A.Muang, Rayong 21000 Thailand
Tel : 038-949850 [50คู่สาย] 038-694492, 038-694315-6
Fax : 038-694493
Email : RY@thaippe.com
- สำนักงาน : ออยุธยา ปทุมธานี สระบุรี ลพบุรี สุพรรณบุรี
44 ม.4 ต.คู้แลน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา 13160
44 moo.4 T.Konglan A.Amphoe Bang Pa-In, Ayutthaya, 13160 Thailand
Tel : 035-802-182 Fax: 035-750582
Email : SA@thaippe.com
- สำนักงาน : นครราชสีมา - ขอนแก่น - ปราจีนบุรี
319 ม.5 ถ.ราชสีมา-ปักธงชัย ต.ปรุใหญ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา 30000
319 Moo.5 Ratchasima-Pak Thong Chai T.Pruyai, A.Muang
Nakhon Ratchasima, 30000
Tel : 044-211949 Fax: 044-211950
Email : NE@thaippe.com , NK@thaippe.com , PA@thaippe.com
- สำนักงาน : ชลบุรี - สมุทรปราการ
47/5-6 ม.10 ต.นาป่า อ.เมือง จ.ชลบุรี 20000
47/5-6 Moo.10 T.Napa A.Muang, Chonburi 20000
Tel : 038-284270 Fax : 038-284271
Email : CH@thaippe.com

TOSH NEWS



World Day for Safety and Health at Work 2017 วันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล

๒๘ เมษายน ถือเป็นวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล ซึ่งองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้เริ่มให้มีการกำหนดวันความปลอดภัยฯ เมื่อปี ๒๕๔๕ เพื่อการรณรงค์ส่งเสริมแนวคิดในการสร้างและก่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยอย่างยั่งยืน แนวคิดนี้ก็เพื่อเป็นวันที่มีการระลึกถึงแรงงาน ซึ่งบรรดาแรงงานในสหรัฐอเมริกาและแคนาดาได้ริเริ่มขึ้นเมื่อปี ๒๕๓๒ เพื่อรำลึกถึงคนงานที่เสียชีวิตและบาดเจ็บ โดยกำหนดให้เป็นวันที่ ๒๘ เมษายนของทุกปีสหพันธ์สหภาพแรงงานเสรีนานาชาติและสมาพันธ์สหภาพแรงงานโลก ได้ขยายผลของกิจกรรมนี้ในระดับโลก โดยได้เน้นการรณรงค์เพื่อความยั่งยืนในการทำงาน เป็นวันระลึกถึงแรงงานผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บนานาชาติ (International Commemoration Day for Dead and Injured Workers) ได้กลายเป็นวันสำคัญในประเทศต่างๆ มากกว่า ๑๐๐ ประเทศ จึงนับว่าวันความปลอดภัยและอาชีวอนามัยสากล





ร่วมจัดงานงานวันแรงงานแห่งชาติ ประจำปี 2560

เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานเปิดงานวันแรงงานแห่งชาติประจำปี ๒๕๖๐ ภายใต้ หลักการ "แรงงานรู้รักสามัคคี สดุดีจักจื๋วงค์ รณรงค์เศรษฐกิจพอเพียง" ณ สนามกีฬาไทย-ญี่ปุ่นดินแดง ในงานดังกล่าว สสพ.ได้ร่วมกับหน่วยงานจากภาครัฐและเอกชน จัดนิทรรศการและกิจกรรม โดยมีผู้ใช้แรงงานและประชาชน เข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก

สสพ.ร่วมแถลงข่าวฐานแรงงานก่อสร้างรถไฟฟ้า

4 พฤษภาคม 2560 จากอุบัติเหตุการก่อสร้างทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สิน วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงแรงงาน สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) สสพ. และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยต่อพี่น้องประชาชน เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียจากงานก่อสร้างอีก ซึ่งมีมาตรการด้านกฎหมาย มาตรฐาน และการอบรมให้ความรู้เป็นที่รับทราบโดยทั่วกัน

นายชัยธนา ไชยมงคล สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสพ. กล่าวว่า สถาบันส่งเสริมความปลอดภัยฯ หรือที่เรียกว่า สสพ. เป็นองค์การมหาชนภายใต้กระทรวงแรงงาน โดยมีบทบาทในการให้บริการทางวิชาการ ส่งเสริมพฤติกรรมความปลอดภัย และแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมถึงการส่งเสริมสนับสนุนการเพื่อเพิ่มศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย ให้ความรู้และความสามารถและความชำนาญในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน





เปิดงาน ๑๐ พฤษภาคมวันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ประจำปี ๒๕๖๐

นายบุญเลิศ ธีระตระกูล รองปลัดกระทรวงแรงงาน เป็นประธานในพิธีเปิดงาน “๑๐ พฤษภาคม วันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ ประจำปี ๒๕๖๐” ณ อาคารกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (ส่วนแยกตลิ่งชัน) โดยกล่าวว่า ในทุกปีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานได้จัดงานวันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ เพื่อรำลึก ย้ำเตือนและสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน เนื่องจากเมื่อ ๑๙ ปีที่แล้ว เกิดเหตุเพลิงไหม้โรงงานผลิตตุ๊กตา เคเดอร์ จังหวัดนครปฐม จนเป็นเหตุ

ให้ลูกจ้างเสียชีวิต ๑๘๘ ราย และบาดเจ็บเกือบ ๕๐๐ ราย ซึ่งเหตุการณ์ในครั้งนั้นทำให้เด็กกำพร้าพ่อแม่อีกกว่า ๖๐ คน ทั้งนี้ หากทุกคนไม่ช่วยกันสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยก็จะเกิดการสูญเสียและผลกระทบตามมาอีกมากมาย อาทิ การสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ ทำให้ร่างกายพิการ แม้กระทั่งอนาคตของเด็กที่พ่อแม่เสียชีวิต ภาครัฐจะต้องใช้งบประมาณเยียวยาเป็นจำนวนมาก เป็นต้น สำหรับความปลอดภัยในการทำงานสามารถป้องกันได้ โดยการมีระบบความปลอดภัยที่ดี โดยได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการใช้ชีวิตด้วยความระมัดระวังและไม่ประมาท ซึ่งการมองเรื่องความปลอดภัย จึงต้องมองให้ครอบคลุมประกอบเพื่อป้องกันปัญหาไม่ให้เกิดขึ้น

สสพท. จัดประชุมวิชาการด้านความปลอดภัย ครั้งที่๑

เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๐ สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ได้ดำเนินการจัดประชุมวิชาการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ครั้งที่ ๑ ณ โรงแรมเซ็นทารา บายเซ็นทารา ศูนย์ราชการและคอนเวนชันเซ็นเตอร์ แจ้งวัฒนะ โดยมีหน่วยงานสถาบันศึกษาด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยจากทั่วประเทศ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยและทุนวิจัย อาทิ เช่นสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) สำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน และกระทรวงสาธารณสุข เข้าร่วมกำหนดกรอบการวิจัยด้านความปลอดภัยฯ ระยะ ๕ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ ซึ่งในพิธีเปิด นายชัยธนา ไชยมงคล ผู้อำนวยการ สสพท. ได้บรรยายเรื่องบทบาทของงานวิจัยต่อการพัฒนาด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในประเทศไทยยุค ๔.๐ ในการนี้ สสพท. ได้เชิญผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยฯ จำนวน ๔ ท่าน ได้แก่ ดร.ชัยยุทธ ขวลิทธินิติกุล คณบดีคณะสาธารณสุขศาสตร์ ม.ธรรมศาสตร์ รศ.ดร.วันทนีย์ พันธุ์ประสิทธิ์ หัวหน้าภาควิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ ม.มหิดล รศ.ดร.อนามัย เทศกะทีก ภาควิชาสุขศาสตร์อุตสาหกรรมและความปลอดภัยคณะสาธารณสุขศาสตร์ ม.บูรพา และคุณวัฒนา สมานจิตร ผู้อำนวยการโปรแกรมการคมนาคมขนส่งระบบราง ฝ่ายบริหารคลัสเตอร์และโปรแกรมวิจัย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ บรรยายเรื่องช่องว่างการวิจัยด้านความปลอดภัยฯ และร่วมการอภิปราย การสร้างกรอบวิจัยด้านความปลอดภัยฯ



ประชุมเชิงปฏิบัติการการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยการก่อสร้างรถไฟฟ้า

๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เวลา ๐๘.๓๐ น. นายชัยธนา ไชยมงคล ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และนายธเนศ วีระศิริ นายกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ทำพิธีลงนามความร่วมมือในทางวิชาการ และวิชาชีพด้านวิชาชีพวิศวกรรม ณ โรงแรมเซ็นทารา บายเซ็นทารา แจ้งวัฒนะ กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสนับสนุนเพิ่มศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัยให้มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญในด้านความปลอดภัย และอาชีวอนามัย ในรายละเอียดความร่วมมือประกอบด้วย การสนับสนุนด้านวิชาการและวิชาชีพด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรมความปลอดภัย และงานด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง การสนับสนุนการสร้างมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรมความปลอดภัย การส่งเสริมพัฒนาองค์ความรู้แก่บุคลากรในสถานประกอบการ ให้มีความรู้ ความเข้าใจที่เกี่ยวกับงานวิศวกรรมความปลอดภัย และมีจิตสำนึกในการทำงาน รวมทั้งแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางวิชาการ และวิชาชีพวิศวกรรมระหว่างทั้งสององค์กร เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการปฏิบัติงานโดยมีระยะเวลาความร่วมมือ ๓ ปี และในวันนี้นอกจากพิธีลงนามความร่วมมือแล้วสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน(องค์การมหาชน) จัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยการก่อสร้างรถไฟฟ้า” โดยได้รับความร่วมมือจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน สภาวิศวกร ระบบขนส่งทางรางไทย และสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการระดมความคิดเห็นในเรื่องมาตรการการป้องกันอันตรายงานก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า เพื่อนำข้อสรุปมาใช้เป็นข้อมูลสำหรับการจัดทำโครงการความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างระบบรางรถไฟฟ้า



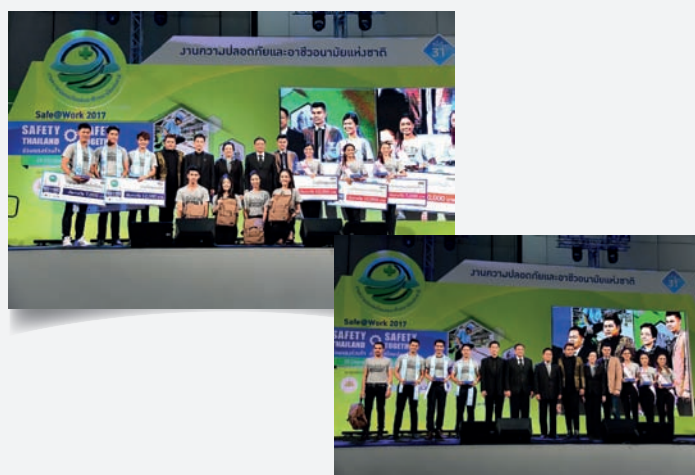
ผลการประกวด Safety Smart & Smile Contest 2017 รอบชิงชนะเลิศ

ตามที่สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ได้จัดกิจกรรมการประกวด Safety Smart & Smile Contest ๒๐๑๗ เพื่อเป็นตัวแทนประชาสัมพันธ์งานด้านการรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยอาศัยผู้ที่มีองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยฯ เป็นผู้แทนในการนำเสนอข้อมูลต่างๆ ในการจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริม การพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัย ของสถาบันฯ

คณะกรรมการตัดสินการประกวด Safety Smart & Smile Contest ๒๐๑๗ ได้ดำเนินการจัดประกวดเสร็จสิ้น โดยให้มีการแข่งขันรอบชิงชนะเลิศ ในงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๑ วันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐ ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร จึงขอประกาศผลการประกวด ดังนี้

การประกวดประเภทที่ 1 :Young Safety Smart & Smile 2017

- * ผู้ได้รับตำแหน่งชนะเลิศ “Young Safety Smart 2017”
(ผู้ชาย จำนวน ๑ รางวัล) นายชินนทร์ ทนคง
- * ผู้ได้รับตำแหน่งชนะเลิศ “Young Safety Smile 2017”
(ผู้หญิง จำนวน ๑ รางวัล) นางสาวปภาวศรี สมณะ
- * ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๑ “Young Safety Smart 2017”
(ผู้ชาย จำนวน ๑ รางวัล) นายกฤษดา คุณเวียง
- * ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๑ “Young Safety Smile 2017”
(ผู้หญิง จำนวน ๑ รางวัล) นางสาวศรวณีย์ บุญหา
- * ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๒ “Young Safety Smart 2017”
(ผู้ชาย จำนวน ๑ รางวัล) นายรวี เดชชัยพิทักษ์
- * ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๒ “Young Safety Smile 2017”
(ผู้หญิง จำนวน ๑ รางวัล) นางสาวทพย์รัตน์ ศรีจันทิก



รางวัลสำหรับการประกวดประเภทที่ 2 : Safety Smart & Smile 2017

ผู้ได้รับตำแหน่งชนะเลิศ "Safety Smart 2017"
(ผู้ชาย จำนวน ๑ รางวัล) นายภัทรพล แสงนาค
ผู้ได้รับตำแหน่งชนะเลิศ "Safety Smile 2017"
(ผู้หญิง จำนวน ๑ รางวัล) นางสาวชัชฎา มะพล
ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๑ "Safety Smart 2017"
(ผู้ชาย จำนวน ๑ รางวัล) นายไตรภูมิ สุลลจิตร์
ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๑ "Safety Smile 2017"
(ผู้หญิง จำนวน ๑ รางวัล) นางสาวสรวิศา บุญฤทธิ์
ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๒ "Safety Smart 2017"
(ผู้ชาย จำนวน ๑ รางวัล) นายภูษิต ช่างแก้วมณี
ผู้ได้รับตำแหน่งรองชนะเลิศอันดับ ๒ "Safety Smile 2017"
(ผู้หญิง จำนวน ๑ รางวัล) นางสาวศุภวรรณ ทองสี



ผลการประกวดผลงานนวัตกรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ประจำปี ๒๕๖๐

ตามที่สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ได้ประกาศเชิญชวนสถานประกอบการกิจการเข้าร่วมส่งผลงานนวัตกรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (OSH Innovation Awards) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย สำหรับป้องกันการประสบอันตรายจากการทำงานของลูกจ้าง และเป็นการสร้างขวัญกำลังใจให้กับบุคคลหรือ คณะผู้คิดค้นและจัดทำผลงานนวัตกรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย นั้น บัดนี้ คณะทำงานพิจารณาผลงานนวัตกรรมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยได้ดำเนินการพิจารณาจากผลงานที่ส่งเข้าประกวดทั้งหมด จำนวน ๑๗ ผลงาน แล้ว จึงขอประกาศผลการพิจารณา ดังต่อไปนี้

๑. ผลงานดีเด่น (Best OSH Innovation) : ไม่มีผู้ได้รับรางวัล
๒. ผลงานดี (Good OSH Innovation) : มีผู้ได้รับรางวัลจำนวน ๕ ผลงาน



ผลงาน "Twinkl Karakuri"
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
(โรงงานบ้านโพธิ์)



ผลงาน "การถอด-ประกอบประตูไขว้เรื่องยาก"
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
(โรงงานบ้านโพธิ์)



ผลงาน "อุปกรณ์ลดความเสี่ยงจากการถูกหนีบกับโดย Rotary Cam"
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
(โรงงานบ้านโพธิ์)



ผลงาน "ให้เพื่อนช่วยยก"
บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
(โรงงานบ้านโพธิ์)



ผลงาน "การกำจัดไฟฟ้าสถิตเครื่องพิมพ์สี"
บริษัท เทคนิคราเวียร์ จำกัด



ภาพบรรยากาศการตัดสิน การประกวดผลงานนวัตกรรมความปลอดภัย และอาชีวอนามัย ประจำปี ๒๕๖๐

การประกวดชุดโปสเตอร์ความปลอดภัยในการทำงาน (Infographic)

ตามที่สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ได้จัดกิจกรรมการประกวดชุดโปสเตอร์ความปลอดภัยในการทำงาน (Infographic) เพื่อเป็นการรณรงค์เรื่องความปลอดภัยในการทำงานโดยผ่านกิจกรรมการประกวดโปสเตอร์ความปลอดภัยในการทำงาน และเป็นการสร้างสื่อต้นแบบสำหรับนำไปใช้ในการรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อกระตุ้นเตือนและปลูกจิตสำนึกเพื่อให้สถานประกอบการสามารถนำสื่อประชาสัมพันธ์ชุดโปสเตอร์ไปใช้รณรงค์ความปลอดภัยในสถานประกอบการ คณะกรรมการตัดสินการประกวดชุดโปสเตอร์ความปลอดภัยในการทำงาน (Infographic) ได้ดำเนินการประชุมพิจารณาตัดสิน จากผลงานที่ส่งเข้าประกวดทั้งหมด ในวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ ณ ห้องประชุมสถาบันส่งเสริมความปลอดภัยฯ จึงขอประกาศผลการตัดสิน ดังนี้

รางวัลชนะเลิศ จำนวน ๑ รางวัลนางสาวปิยะนุช ไสยกิจ



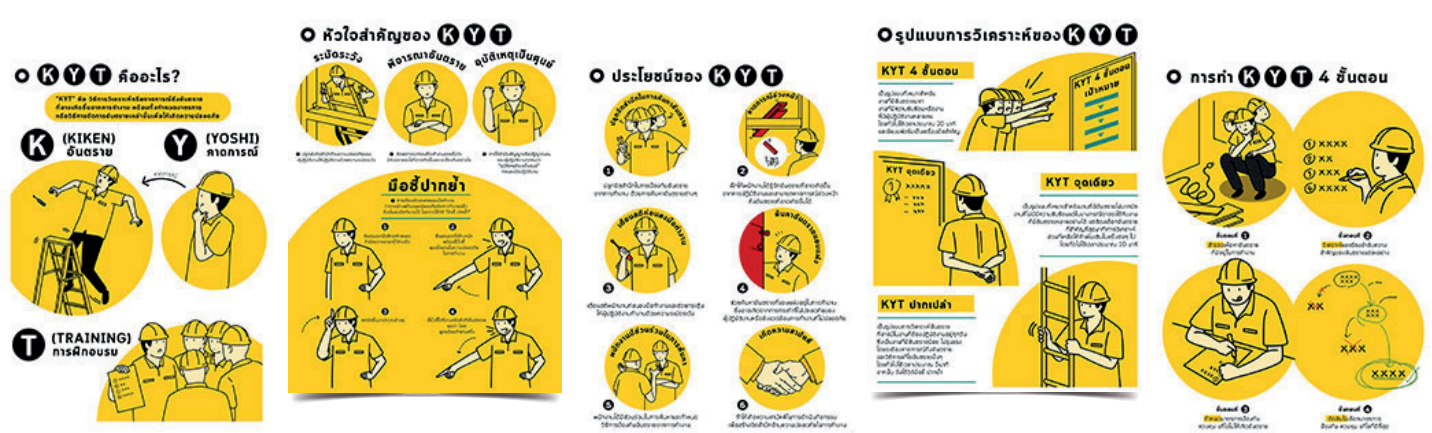
รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ ๑ จำนวน ๑ รางวัล นางสาวปิยะนุช ไสยกิจ



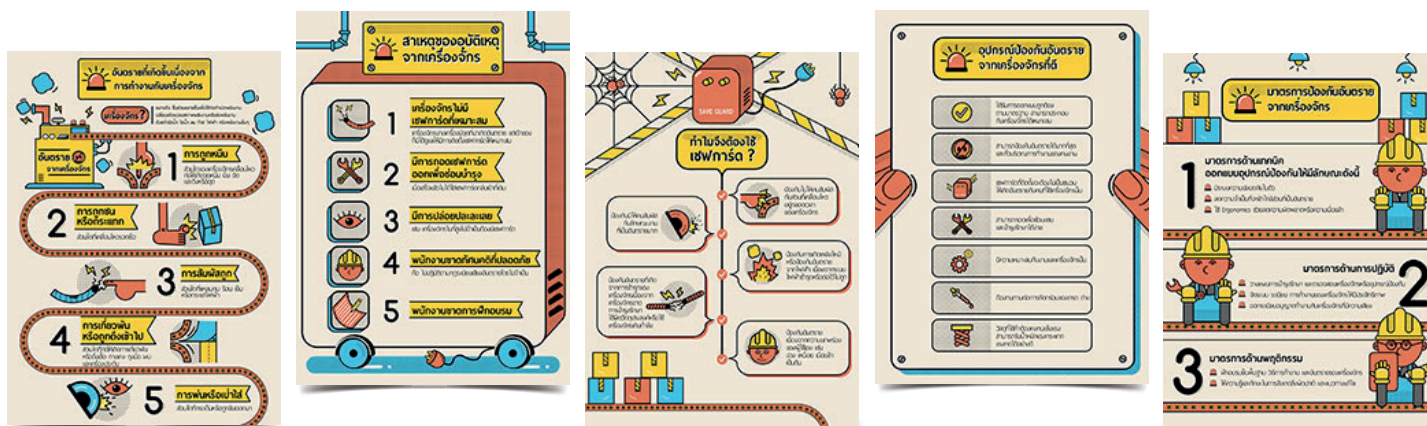
รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ ๒ จำนวน ๑ รางวัล นางสาวศักติยา ตรีธยาภิวัฒน์



รางวัลชมเชย ๑ จำนวน ๒ รางวัล นายปราชญ์นิรันดร์ คงโพธิ์รอด



รางวัลชมเชย ๒ นางสาววิไลรัตน์ คำบุษ



สสพท.เข้าร่วมจัดนิทรรศการในงาน Safety Commitment Ceremony ครั้งที่ ๑๒

๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ สสพท.เข้าร่วมจัดนิทรรศการในงาน Safety Commitment Ceremony ครั้งที่ ๑๒ ซึ่งจัดโดย บริษัท Thai SHIMIZU จำกัด โดยในช่วงบ่าย นายสุเมธ มโหสถ อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ร่วมเป็นเกียรติพร้อมบรรยายพิเศษ เรื่อง “สถานการณ์ความปลอดภัย และมาตรการ ๓-๓-๒ โครงการ Safety Thailand ปี ๒๕๖๐ ภาคเอกชนจะต้องเตรียมตัวอย่างไร” ผู้ร่วมงานประกอบด้วย ผู้รับเหมาช่วงของบริษัท Thai SHIMIZU จำกัด และผู้เกี่ยวข้อง รวมกว่า ๒๐๐ คน ณ โรงแรมนารายณ์ สีสม กรุงเทพฯ



งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยภาคใต้ตอนล่าง ปี 2560 จังหวัดสงขลา

6 – 8 กันยายน 2560 สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ร่วมกับชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานภาคใต้ตอนล่าง จัดงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยภาคใต้ ปี 2560 ขึ้น ณ โรงแรมทรасса เจบี หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยมี นายนาอนุรัฐ ไทยตรง รองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา ให้เกียรติเป็นประธานเปิดงาน พร้อมคณะผู้บริหารระดับสูงของกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน และหัวหน้าส่วนราชการในจังหวัด



ผู้แทนหน่วยงานที่ผู้ทำคุณประโยชน์
ด้านความปลอดภัยในการทำงานรับมอบใบประกาศเกียรติคุณ
งาน ๑๐ พฤษภาคม “วันความปลอดภัยในการทำงานแห่งชาติ” ประจำปี ๒๕๖๐



- | | | | |
|--|---------------------------|--------------------------|------------------------|
| 1. นายชาญณรงค์ เนตรสว่าง | 2. นายอดิศร ตีปานธรรม | 3. นายสมศักดิ์ ศรีบัวรอด | 4. นายสามารถ จิตตศิชัย |
| 5. นายสุวรรณ ภูักิตติพันธ์ | 6. นายสุวรรณ หมู่เฮง | 7. นายมนตรี วรภัทรทรัพย์ | 8. นายณพด ศุขนิคม |
| 9. นายมนตรี ทองแสง | 10. นายวิชัย ศักดิ์สุริยา | 11. นายวชิรวิทย์ บุญเดิม | 12. นายรุ่ง เกลยไทร |
| 13. สมาคมความปลอดภัยในการทำงาน
จังหวัดระยอง | | | |



งานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติ

**SAFETY
THAILAND**



**SAFETY
TOGETHER**

ร่วมแรงร่วมใจ ประเทศไทยปลอดภัย