



## รายงานการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

ในการทำงานระดับหัวหน้างาน

**Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for  
Supervisory Level**

โดย

นางสาว อรพรรณ ตำราญอ่อง 5704400015

รายงานเล่มนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา สหกิจศึกษา

ภาควิชา การโรงแรมและการท่องเที่ยว

คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม

ภาคการศึกษา 2 ปีการศึกษา 2561

หัวข้อโครงการ การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย  
ในการทำงานระดับหัวหน้างาน  
Perception of Employee toward Safety Officer Curriculum for  
Supervisory Level

รายชื่อผู้จัดทำ นางสาว อรพรรณ สำราญอ่อง

ภาควิชา การโรงแรมและการท่องเที่ยว

อาจารย์ที่ปรึกษา ดร. นันทิรา ภูขาว สนใจ

อนุมัติให้โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา ภาควิชาการ โรงแรมและ  
การท่องเที่ยว คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม ภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2561

คณะกรรมการสอบโครงการ

.....  
.....อาจารย์ที่ปรึกษา  
(ดร. นันทิรา ภูขาว สนใจ)

.....  
.....พนักงานที่ปรึกษา  
(นาย กิตติพล กัญญาคำ)

.....  
.....กรรมการกลาง  
(อาจารย์ ชาญชัย ประคินกิจ)

.....  
.....ผู้ช่วยอธิการบดีและผู้อำนวยการสำนักสหกิจศึกษา  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. มารุจ ลิ้มปะวัฒน์)

ชื่อโครงการ	: การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for Supervisory Level
หน่วยกิต	: 5 หน่วยกิต
ผู้จัดทำ	: น.ส. อรพรรณ สำราญอ่อง
อาจารย์ที่ปรึกษา	: ดร. นันทิรา ภูขาว สนใจ
ระดับการศึกษา	: ปริญญาตรี
สาขาวิชา	: การโรงแรม
คณะ	: ศิลปศาสตร์
ภาคการศึกษา / ปีการศึกษา	: 2 / 2561

#### บทคัดย่อ

ผู้จัดทำได้ปฏิบัติงาน ในโครงการสหกิจศึกษาและศึกษาโครงการเรื่องการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน โดยมีจุดประสงค์ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน 2) เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ในการทำงานทุกประเภทนั้นสามารถเกิดความเสี่ยงต่อการทำงานขึ้นอยู่กับลักษณะของงาน อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุเมื่อเกิดขึ้นแล้วนั้นย่อมส่งผลเสียหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บด้านร่างกายและส่งผลกระทบต่อจิตใจตลอดจนผลกระทบต่อองค์กรหลายด้าน

ประโยชน์จากการศึกษาจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขและการป้องกันเพื่อให้มีประสิทธิภาพต่อองค์กรมากยิ่งขึ้น ผลการวิเคราะห์โครงการพบว่าหัวหน้างานส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย และมีใช้อุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้อง จากการตอบแบบสอบถาม โดยมีค่าเฉลี่ย 4.15 และอยู่ในระดับความพึงพอใจมาก

คำสำคัญ : การรับรู้ / การอบรม / หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

**Project Title** : Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for Supervisory Level

**Credits** : 5

**By** : Ms. Orapan Sumranong

**Advisor** : Dr. Nantira Pookhao Sonjai

**Degree** : Bachelor of Arts

**Major** : Hotel

**Faculty** : Liberal Arts

**Semester / Academic year** : 2 / 2018

#### Abstract

The researcher joined cooperative education program and studied the project titled "Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for Supervisory Level." The project aimed: 1) to study the information about safety of staff in supervisory levels at the work place; 2) to understand the perception of the participants towards the training named "Safety Officer Curriculum for Supervisory Level." Many accidents can occur depending on the type of work, nevertheless, accidents have various negative effects, ranking from physical to psychological injuries, which at the end, impacts the productive level of the organization.

Therefore, the benefits received from this project could be used as guidelines for further effective change and protection for safety purposes at work place. The results of the project showed that the respondents acquired knowledge about safety and know how to use the safety devices correctly. The overall level of satisfaction towards this training was 4.15. Thus, the respondents were very satisfied with the training.

**Keywords:** perception / training / safety officer curriculum

Approved by  
.....

กิตติกรรมประกาศ  
(Acknowledgement)

การที่ผู้จัดทำได้ปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษา ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตั้งแต่วันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562 ส่งผลให้ผู้จัดทำได้รับความรู้และประสบการณ์ต่างๆ อันมีค่ามากมายมหาศาล สามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้ในการประกอบอาชีพในอนาคตโดยได้รับความร่วมมือจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้สอน ได้เรียนรู้งาน และพบปัญหาในการทำงานในกองฝึก จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้ และสนับสนุนจากหลายฝ่ายดังนี้

1. นาย วรพชร รัตนสุภสิน ผู้จัดการกอง
2. นาย กิติพล กัญญาคำ พนักงานที่ปรึกษา
3. ดร. นันทิรา ภูขาว สนใจ อาจารย์ที่ปรึกษา

และบุคคลท่านอื่นๆที่ไม่ได้กล่าวนามทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องและให้คำแนะนำช่วยเหลือในการจัดทำรายงานฉบับนี้

ผู้จัดทำขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและเป็นที่ปรึกษาในการทำรายงานฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์ตลอดจนให้การดูแลและให้ความเข้าใจกับชีวิตของการทำงานจริง ซึ่งผู้จัดทำขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ผู้จัดทำ

น.ส. อรพรรณ สำราญอ่อน

# สารบัญ

	หน้า
จดหมายนำส่ง	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ	ค
Abstract	ง
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	1
1.3 ขอบเขตของโครงการ	1
1.4 คำจำกัดความสำคัญ	2
1.5 ประโยชน์ที่ได้รับ	2
<b>บทที่ 2 การทบทวนเอกสาร / วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง</b>	
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน	3
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแรงงาน	5
2.3 แนวคิดและทฤษฎีป้องกันและควบคุมอันตราย	16
2.4 องค์ประกอบระดับหัวหน้างาน	23
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
<b>บทที่ 3 รายละเอียดการปฏิบัติงาน</b>	
3.1 ชื่อและที่ตั้งของสถานประกอบกิจการ	25
3.2 ลักษณะการให้บริการหลักขององค์กร	26
3.3 โครงสร้างบริหารและวิสัยทัศน์	30
3.4 ตำแหน่งและลักษณะงานที่ได้รับมอบหมาย	33
3.5 ชื่อและตำแหน่งของพนักงานที่ปรึกษา	33
3.6 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน	33
3.7 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน	34
3.8 ระยะเวลาในการดำเนินงาน	34
3.9 อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้	34



## สารบัญ (ต่อ)

### บทที่ 4 ผลการปฏิบัติงาน

4.1 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	35
4.2 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างตามกำลังศึกษาระดับ	35
4.3 กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในการ โครงการครั้งนี้เป็นผู้ที่มีอาชีพ	36
4.4 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจ	36

### บทที่ 5 สรุปผลรายงานและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลโครงการ	38
5.2 สรุปผลการปฏิบัติสหกิจศึกษา	39

บรรณานุกรม	41
------------	----

ภาคผนวก

แบบแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ

ภาคผนวก ก. แบบสอบถาม

ภาคผนวก ข. ภาพปฏิบัติงาน

ภาคผนวก ค. บทสัมภาษณ์พนักงานที่ปรึกษา

ภาคผนวก ง. บทความวิชาการ

ภาคผนวก จ. โปสเตอร์

ภาคผนวก ฉ. รายงานผลการปฏิบัติงานสหกิจ

ภาคผนวก ช. ประวัติผู้จัดทำ



## สารบัญตาราง

ตารางที่ 2.1	ความ โน้มเอียงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	18
ตารางที่ 2.2	ตารางแสดงหน่วยการเปลี่ยนแปลงในชีวิต	20
ตารางที่ 2.3	ตารางแสดงผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลง	21
ตารางที่ 3.2	เครื่องบินประจำการของ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)	27
ตารางที่ 3.8	ระยะเวลาในการดำเนินงาน	34
ตารางที่ 4.1	ตารางแสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	35
ตารางที่ 4.2	ตารางแสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา	35
ตารางที่ 4.3	ตารางแสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ	36
ตารางที่ 4.4	แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจ	36





## สารบัญรูปภาพ

รูปที่ 3.1	รูปสัญลักษณ์สายการบิน	25
รูปที่ 3.2	แผนที่ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือหลักสี่	25
รูปที่ 3.3	รูปภาพสำนักงานหลักสี่	26
รูปที่ 3.4	รูปอัตลักษณ์ การบินไทย	26
รูปที่ 3.5	โครงสร้างขององค์กร	30
รูปที่ 3.6	รูปภาพปฏิบัติงาน	33



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ประวัติความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินของสายการบินไทยได้มีการเข้มงวดในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติกระทรวงแรงงานในปี 2554 ซึ่งได้มีกำหนดให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ต้องมีการเข้าอบรมตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่อธิบดีได้ประกาศกำหนด เป็นไปตามมาตรฐานและแนวทางการป้องกันที่ชัดเจนและคุ้มครองแรงงานตามกฎหมายในปี 2541 ซึ่งมีระยะเวลาเข้าอบรมจำนวน 12 ชั่วโมง เพื่อให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงมีการจัดการอบรมให้กับหลายๆ บริษัทไม่ว่าจะทั้งในองค์กรและนอกองค์กร ตามหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างานเพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติต่อการทำงานอย่างถูกต้อง เพื่อสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้น อันจะนำไปสู่การลดการเกิดอันตรายจากการทำงาน รวมทั้งลดการสูญเสียของสถานประกอบการและสังคมส่วนรวม

### 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1.2.1 เพื่อศึกษาด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน
- 1.2.2 เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ผู้กำหนดแนวทางการแก้ไขและการป้องกัน

### 1.3 ขอบเขตของโครงการ

- 1.3.1 ขอบเขตด้านประชากร / กลุ่มตัวอย่าง
  - ผู้เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “ หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ” จำนวน 46 คน ที่มีประสบการณ์ทำงาน 5 ปีขึ้นไป
- 1.3.2 ขอบเขตด้านเวลา
  - ตั้งแต่ วันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562
- 1.3.3 ขอบเขตด้านพื้นที่
  - บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ศูนย์อบรมลูกเรือ (หลักสี่)

## 1.4 คำจำกัดความสำคัญ

### 1.4.1 ความปลอดภัย

หมายถึง การที่ร่างกายปราศจากอุบัติเหตุหรือทรัพย์สินปราศจากความเสียหายใดๆ เป็นสิ่งที่มนุษย์หรือสัตว์ต้องการความปลอดภัยทั้งสิ้น ความปลอดภัยจะเป็นประโยชน์มากหรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปฏิบัติหรือ การกระทำของตนเอง

### 1.4.2 สารเคมีอันตราย

หมายถึง ธาตุ สารประกอบ หรือสารผสม ตามบัญชีรายชื่อที่อธิบดีประกาศกำหนด ซึ่งมีสถานะเป็นของแข็ง ของเหลว หรือก๊าซ ไม่ว่าจะอยู่ในรูปของเส้นใย ผุ่น ละออง ไอ หรือฟุ้งที่มีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน

### 1.4.3 นายจ้าง

หมายถึง นายจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบกิจการซึ่งยอมให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งมาทำงานหรือมาทำผลประโยชน์ให้แก่หรือในสถานประกอบกิจการ ไม่ว่าจะการทำงานหรือการทำผลประโยชน์นั้นจะเป็นส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดในกระบวนการผลิตหรือธุรกิจ ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการนั้นหรือไม่ก็ตาม

### 1.4.4 ลูกจ้าง

หมายถึง นายจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและให้หมายความรวมถึงผู้ได้รับความยินยอมให้ทำงานหรือทำผลประโยชน์ให้แก่หรือสถานประกอบกิจการของนายจ้าง ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไรก็ตาม

### 1.4.5 อุบัติการณ์หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

หมายถึง เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ แต่เมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้วมีผลให้เกิดอุบัติเหตุหรืออาจหมายถึงเกือบเกิดอุบัติเหตุ

## 1.5 ประโยชน์ที่ได้รับ

1.5.1 ประกาศเกียรติคุณที่รับรองด้านมาตรฐานความปลอดภัย

1.5.2 บริษัทได้ทราบถึงประสิทธิภาพในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานอย่างถูกต้อง

1.5.3 บริษัทได้ทราบถึงการรับรู้ของผู้เข้าอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน

1.5.4 ผู้เข้าอบรมสามารถนำหลักการของการทำงานอย่างปลอดภัยไปประยุกต์ใช้กับงานของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาโครงการในครั้งนี้ ได้ศึกษาเกี่ยวกับ “ การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ” หรือ “ Perception of Employees Toward Safety officer Curriculum for Supervisory Level ” ผู้ทำโครงการได้เสนอแนวคิดและทฤษฎีจาก เอกสาร หนังสือ และผลงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหา ดังนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยและอุบัติเหตุ
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระทรวงแรงงาน
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีการป้องกันและควบคุมอันตราย
- 2.4 องค์ประกอบระดับหัวหน้างาน
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

##### 2.1.1 ความหมายของความปลอดภัย

สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ ( ม.ป.ป. : 2 ) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยว่า หมายถึง การควบคุมความสูญเสียจากอุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ เจ็บป่วย ทรัพย์สินเสียหาย และความสูญเสียเนื่องจากกระบวนการผลิต การควบคุมจะหมายรวมถึงการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และการดำเนินการให้สูญเสียน้อยที่สุด เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น

สุรพล พยอมแย้ม (2541 : 286) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติงานได้โดยไม่มีอุปสรรคใด ๆ ขัดขวาง ซึ่งอุปสรรคนั้นอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ อุปสรรคที่ทราบและคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าตามข้อมูลที่มีอยู่ และอุปสรรคที่ไม่คาดคิด และมีได้ควบคุมไว้ก่อน อุปสรรคประเภทหลังนี้เรียกรวม ๆ กันว่า “ อุบัติเหตุ (accident) ”

โชคชัย บุเสมอ (2542 : 3) กล่าวว่า ความปลอดภัย หมายถึง สภาวะการณ์ปราศจากภัย หรือการพ้นภัย รวมไปถึงการปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย หรือการสูญเสียชีวิต

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2547 : 19) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยว่า หมายถึง โดยปกติทั่วไปหมายถึง “การปราศจากภัย” ซึ่งในทางปฏิบัติเป็นไปได้ที่ขจัดภัยทุกชนิดให้หมดไปโดยสิ้นเชิง ความปลอดภัยจึงให้รวมถึง การปราศจากอันตรายที่มี โอกาสจะเกิดขึ้นด้วย ในความหมายเชิงวิศวกรรมความปลอดภัย นอกจากความหมายข้างต้นแล้ว ยังมี ความหมายครอบคลุมถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วมีผลกระทบกระเทือนต่อกระบวนการผลิตตามปกติทำให้เกิดความล่าช้า หยุดชะงัก หรือเสียเวลา แม้จะไม่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือพิการ

### 2.1.2 ความหมายของอุบัติเหตุ

เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช (2533 : 41) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีใครคาดคิด ไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้น ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า และไม่สามารถควบคุมได้ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแล้วย่อมจะทำให้เกิดผลเสียหายหลายประการ

อารี เพชรสุค (2537 : 186) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง สิ่งหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดหวัง ไม่ถูกต้อง แต่ไม่จำเป็นว่าจะเกิดอันตรายหรือไม่ แต่จะเป็นสิ่งขัดขวางการทำงานหรือกิจกรรมไม่ให้เสร็จตามกำหนดเช่น คนงานตกบันไดจนบาดเจ็บมากหรือน้อยก็เป็นอุบัติเหตุ

ชวลิต อาคมชน (2537 : 15) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดมาก่อน เป็นสิ่งที่ไม่มีการต้องการให้เกิดขึ้น แต่เกิดขึ้นได้เพราะได้รับการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งต่อสิ่งของหรือบุคคลที่เรียกว่า เป็นผู้ประสบอันตราย เป็นสิ่งที่สร้างความสูญเสียให้แก่ร่างกาย ชีวิตหรือทรัพย์สิน โดยที่ความเสียหายจากอุบัติเหตุ นั้น อาจมีผลกระทบทันทีทันใด หรือไม่ทันทีทันใดก็ตาม

วไลพร ภิญโญ (2544 : 11) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ ถึงแก่ชีวิต ทำให้ทรัพย์สินหรือผลผลิตเสียหาย ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมในการทำงาน หรือต่อสาธารณสุข

วิฑูรย์ สิมะโชค และวีรพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์ (2547 : 20) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุว่า หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้วางแผนไว้ล่วงหน้า ซึ่งก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือตาย และทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย

อุบัติเหตุ ( 2562 : 1 ) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้คาดคิดนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ไม่พึงประสงค์ เช่น บาดเจ็บเสียชีวิต ซึ่ง อาจเกิดขึ้นจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพที่ไม่ปลอดภัย

อุบัติเหตุ ( 2560 : 1 ) (Accident) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมิได้วางแผนการไว้ล่วงหน้า ซึ่ง ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือตาย และทำให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย

อุบัติเหตุจากการทำงาน ( Occupational Accidents) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดย บังเอิญไม่ได้คาดคิด และไม่ได้มีมาตรการ หรือแผนการควบคุมไว้ก่อน ในสถานที่ทำงาน แล้วมีผล ทำให้ ผู้ปฏิบัติงานเกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือถึงขั้นเสียชีวิต และอาจทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

จากความหมายของอุบัติเหตุข้างต้น สรุปได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีใครคาดคิดมาก่อน และเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วอาจจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย และทรัพย์สิน ส่วนความปลอดภัย หมายถึง สภาพการณ์ที่ปราศจากภัย รวมถึงการปราศจากอันตราย การบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย หรือการสูญเสีย

## 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับกระทรวงแรงงาน

กระทรวงแรงงาน ( 2556 ) กฎกระทรวงได้กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการ  
 ดำเนินความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2549 ได้ให้ความหมาย  
 ของความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ  
 สภาพแวดล้อมในการทำงาน หมายถึง การกระทำหรือสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งปลอดภัยจาก  
 เหตุอันจะทำให้เกิดการประสพอันตราย การเจ็บป่วย หรือความเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องจากการ  
 ทำงานหรือเกี่ยวกับการทำงาน

จากความหมายที่กล่าวมา สรุปได้ว่าความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาพการณ์อัน  
 ปราศจากอันตรายหรือการทำงานที่ไม่มีอันตรายไม่อยู่ในสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการ  
 บาดเจ็บ พิการ ตายเกิดโรคจากการทำงาน และความเสียหายในทรัพย์สิน

**ขอบข่ายในการบริหารกฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ  
 กระทรวงแรงงาน**

### 2.2.1 วัตถุประสงค์ของกฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เป็นมาตรฐานขั้น  
 ต่ำในการป้องกันอุบัติเหตุและโรคที่เกิดจากการทำงาน และเสริมสร้างความปลอดภัยและ  
 อาชีวอนามัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สถานประกอบกิจการได้มีการบริหารจัดการในการควบคุม  
 อุบัติเหตุและโรคจากการทำงานรวมทั้งมีกิจกรรมที่จะให้ความรู้ สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย  
 และอาชีวอนามัยให้เกิดขึ้นกับผูปฏิบัติงาน

### 2.2.2 กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่ใช้บังคับในปัจจุบัน

กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของกระทรวง  
 แรงงานที่ใช้บังคับอยู่ ณ ปัจจุบัน ได้แก่

1. พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554
2. กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ  
 สภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554
3. กฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน หมวด 8 พ.ศ. 2541  
 และที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

### 2.2.3 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554  
 บังคับใช้กับสถานประกอบกิจการทุกประเภทที่มีการจ้างงานหรือมีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ไม่ใช่  
 บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น แต่ส่วนราชการดังกล่าวใน  
 การทำงาน ในหน่วยงานของตนไม่ต่ำกว่ามาตรฐานความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม  
 ในการทำงานตามพระราชบัญญัตินี้

### 2.2.4 บทลงโทษ

ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 มีอัตราโทษสูงสุด คือจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 800,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

**สาระสำคัญของกฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน**

### 1.พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554

- นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีประสิทธิภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งการส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้าง มิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขอนามัย

- ลูกจ้างมีหน้าที่ให้ความร่วมมือกับนายจ้างในการดำเนินการและส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดลอมในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกจ้างและสถานประกอบกิจการ (มาตรา 6)

#### 1. การบริหาร การจัดการ และการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

1.1 นายจ้างมีหน้าที่บริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดลอมในการทำงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง(มาตรา8)

1.2 นายจ้างจะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในสถานประกอบการ

**เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานและบุคลากรตามวรรคหนึ่ง จะต้องมีการขึ้นทะเบียนต่อสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (มาตรา 13 )**

1.3 ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างเกิดอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานและแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคน ก่อนที่จะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน (มาตรา 14)

1.4 ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน นายจ้างจะต้องมีการจัดฝึกอบรมลูกจ้างทุกคน ก่อนเริ่มทำงาน การฝึกอบรมจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขที่อธิบดีประกาศได้กำหนด (มาตรา 16)

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ได้ออก ประกาศสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการฝึกอบรมผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสิ่งแวดลอมในการทำงาน

1.4.1 หลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สำหรับลูกจ้างระดับบริหาร ให้มีระยะเวลาการฝึกงานอบรม 12 ชั่วโมง



1.4.2 หลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สำหรับลูกจ้างหัวหน้างาน ให้มีระยะเวลาการฝึกอบรม 12 ชั่วโมง

1.4.3 หลักสูตรฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน สำหรับลูกจ้างทั่วไปและลูกจ้างเข้าทำงานใหม่ ให้มีระยะเวลาการฝึกอบรม 6 ชั่วโมง

#### สวัสดิการแรงงานในองค์กรอาจแบ่งออกได้เป็น 10 ประเภท คือ

- (1) สวัสดิการด้านสุขภาพ เช่น ยาและเครื่องมือสำหรับการปฐมพยาบาล ห้องพยาบาล การตรวจสุขภาพ การให้ข้อมูลด้านสุขอนามัย เป็นต้น
- (2) สวัสดิการด้านความปลอดภัยในการทำงาน เช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัย การส่งเสริมกิจกรรมด้านความปลอดภัย การฝึกอบรมและเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับความปลอดภัย เป็นต้น
- (3) สวัสดิการด้านความมั่นคง เช่น เงินรางวัลการทำงานนาน การประกันชีวิต เงินบำนาญ เป็นต้น
- (4) สวัสดิการด้านวันหยุดวันลา เช่น วันหยุดตามประเพณี วันหยุดพักผ่อนประจำปี วันลาภิก วันลาป่วย เป็นต้น
- (5) สวัสดิการด้านการศึกษา เช่น การศึกษานอกโรงเรียน การให้ทุนการศึกษา การให้ลาศึกษาต่อการจัดการเวลาในการทำงานให้เหมาะสมกับเวลาเรียน เป็นต้น
- (6) สวัสดิการด้านเศรษฐกิจ เช่น บ้านพัก อาหารกลางวัน สหกรณ์ออมทรัพย์ สหกรณ์ร้านค้า เงินสงเคราะห์ต่างๆ เป็นต้น
- (7) สวัสดิการด้านนันทนาการ เช่น การจัดกิจกรรมพักผ่อน การตั้งชมรมกีฬา การจัดแข่งขันกีฬา การนำเที่ยว การจัดเลี้ยงประจำปี เป็นต้น
- (8) สวัสดิการด้านการให้คำปรึกษา เช่น การให้คำปรึกษาด้านอาชีพ การแก้ไขความขัดแย้งในการทำงาน การให้คำปรึกษาในการใช้ชีวิตในครอบครัว การให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย เป็นต้น
- (9) โบนัสและเงินสวัสดิการ เป็นการให้รางวัลแก่พนักงานที่มีพฤติกรรมที่องค์กรต้องการ เช่น เบี้ยขยัน เงิน โบนัส เงินรางวัลประจำปี รางวัลพนักงานดีเด่น เป็นต้น
- (10) สวัสดิการอื่นๆ เช่น รถยนต์ประจำตำแหน่ง อุปกรณ์สื่อสาร ศูนย์รับเลี้ยงเด็ก เป็นต้น

### กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่องกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัย

#### ส่วนบุคคล

มาตรฐานอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล ได้แก่

- มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
- มาตรฐานขององค์การมาตรฐานสากล

(International Organization for Standardization ; ISO)

- มาตรฐานสหภาพยุโรป ( European Standards ; EN )
- มาตรฐานประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ (Australia Standards / New Zealand Standards; AS/NZS )
- มาตรฐานสถาบันมาตรฐานแห่งชาติประเทศสหรัฐอเมริกา ( American National Standards Institute ; ANSI )
- มาตรฐานอุตสาหกรรมประเทศญี่ปุ่น (Japanese Industrial Standards ; JIS )
- มาตรฐานสถาบันความปลอดภัยและอนามัยในการทำงานแห่งชาติประเทศสหรัฐอเมริกา  
( The National Institute for Occupational Safety and Health ; NIOSH )
- มาตรฐานสำนักงานบริหารความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งชาติกรมแรงงานประเทศสหรัฐอเมริกา (Occupational Safety and Health Administration ; OSHA )
- มาตรฐานสมาคมป้องกันอัคคีภัยแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (National Fire Protection Association ; NFPA )

## 2. คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ให้มีการจัดตั้ง “ คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ” มีปลัดกระทรวงแรงงานเป็นประธานกรรมการ

## 3. การควบคุม กำกับ ดูแล

- จัดให้มีการประเมินอันตราย
- ศึกษาผลกระทบของสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีผลต่อลูกจ้าง
- จัดทำแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและจัดทำแผน การควบคุมดูแลลูกจ้างและสถานประกอบการ
- ส่งผลประเมินอันตราย การศึกษาผลกระทบ แผนการดำเนินงานและแผนการควบคุมให้อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย

ประกาศกรมสวัสดิการและการคุ้มครองแรงงาน เรื่องกำหนดแบบแจ้งการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือการประสบอันตรายจากการทำงาน

การแจ้งเป็นหนังสือกรณีที่สถานประกอบการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงานให้เป็นไปตามแบบ สปร.5 ( ดูแบบในภาคผนวก )

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่องกำหนดแบบและวิธีการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือ ลูกจ้างประสบอันตรายจากการทำงาน และการส่งสำเนาหนังสือแจ้งการประสบอันตรายหรือ เจ็บป่วยต่อสำนักงานประกันสังคมตามกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์

#### 4. พนักงานตรวจความปลอดภัย

พนักงานตรวจความปลอดภัยเป็นบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีว่าด้วยกระทรวง แรงงาน เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ในคำสั่งแต่งตั้งพนักงานตรวจความ ปลอดภัย รัฐมนตรีว่ากระทรวงแรงงานต้องกำหนดคุณสมบัติ ขอบเขต อำนาจที่ และ เงื่อนไขในการปฏิบัติหน้าที่

#### 5. กองทุนความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ให้มี “ กองทุนความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ” ในกรม สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานเพื่อเป็นทุนใช้จ่ายเพื่อกิจการ

- ค่าใช้จ่ายในการบริหารกองทุน
- สนับสนุนการดำเนินงานของสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงานตามความเหมาะสมเป็นรายปี
- เงินสำรองจ่ายในการดำเนินการตามมาตรา 37

#### 6. บทลงโทษ

ผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม ในการทำงานมีบทลงโทษ ปรับ หรือ จำคุก หรือทั้งจำและปรับ

### 2. กฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และ สภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554

#### 2.1 ในกฎกระทรวงนี้

“อาคาร” หมายความว่า

ตึก บ้าน เรือน โรง ร้าน แพ คลังสินค้า สำนักงาน และสิ่งที่สร้างขึ้นอย่างอื่นที่มีลูกจ้าง ทำงานอยู่

“สถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างเบา” หมายความว่า

สถานที่ที่มีวัตถุซึ่งไม่ติดไฟ เป็นส่วนใหญ่ หรือมีวัตถุติดไฟได้ในปริมาณน้อยหรือมีวัตถุ ไวไฟในปริมาณน้อยที่เก็บไว้ในภาชนะปิดสนิท อย่างปลอดภัย

“สถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างปานกลาง” หมายความว่า

สถานที่ที่มีวัตถุไวไฟ หรือวัตถุติดไฟได้ และมีปริมาณไม่มาก

“สถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างร้ายแรง” หมายความว่า

สถานที่ที่มีวัตถุไวไฟ หรือวัตถุติดไฟได้ง่าย และมีปริมาณมาก

“เพลิงประเภท เอ” หมายความว่า

เพลิงที่เกิดจากเชื้อเพลิงธรรมดา เช่น ไม้ ผ้า กระดาษ ยาง พลาสติก รวมทั้งสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน

“เพลิงประเภท บี” หมายความว่า

เพลิงที่เกิดจากไขหรือของเหลวที่ติดไฟได้ ก๊าซ และ น้ำมันประเภทต่าง ๆ

“เพลิงประเภท ซี” หมายความว่า

เพลิงที่เกิดจากอุปกรณ์หรือวัตถุที่มีกระแสไฟฟ้า

“เพลิงประเภท ดี” หมายความว่า

เพลิงที่เกิดจากโลหะต่าง ๆ ที่ติดไฟได้ เช่น แมกนีเซียม เซอร์โคเนียม ไทเทเนียม รวมทั้งโลหะอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน

“วัตถุระเบิด” หมายความว่า

วัตถุระเบิดตามกฎหมายว่าด้วยอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน หรือวัตถุที่สามารถระเบิดได้เมื่อได้รับความร้อนประกายไฟ เปลวไฟ หรือเมื่อได้รับการกระทบกระเทือน การเสียดสี หรือถูกกระทำโดยตัวจุดระเบิด

“วัตถุไวไฟ” หมายความว่า

วัตถุที่มีคุณสมบัติติดไฟได้ง่ายและสันดาปเร็ว

“เครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้” หมายความว่า

เครื่องดับเพลิงซึ่งมีลักษณะเป็นอุปกรณ์ ที่เคลื่อนย้ายได้โดยสะดวก และใช้งานด้วยมือภายในบรรจุน้ำดับเพลิงซึ่งสามารถขับออกได้โดยใช้แรงดัน เช่น เครื่องดับเพลิงแบบมือถือ แบบยกหัว แบบลากเข็น หรือลักษณะอื่นใดที่คล้ายกัน

“ระยะเข้าถึง” หมายความว่า

ระยะทางที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถเข้าถึงเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ เพื่อดับเพลิง

2.2 ให้นายจ้างจัดให้มีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัยในสถานประกอบการกิจการ

ตามกฎหมายกระทรวงนี้ และต้องดูแลระบบป้องกันและระงับอัคคีภัยให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่าง มีประสิทธิภาพและปลอดภัย

2.3 ในสถานประกอบการทุกแห่ง

ให้นายจ้างจัดทำป้ายข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการดับเพลิง และการอพยพหนีไฟ และปิดประกาศให้เห็นได้อย่างชัดเจน

2.4 ในสถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่สิบคนขึ้นไป

นอกจากต้องปฏิบัติตามข้อ 3 แล้วให้ นายจ้างจัดให้มีแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย ประกอบด้วย การตรวจตรา การอบรม การรณรงค์ ป้องกันอัคคีภัย การดับเพลิง การอพยพหนีไฟ และการบรรเทาทุกข์ ให้นายจ้างจัดเก็บแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย ณ สถานที่ประกอบกิจการ พร้อมทั้งให้ พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบ

#### 2.5 อาคารที่มีสถานประกอบกิจการหลายแห่งตั้งอยู่ร่วมกัน

ให้นายจ้างทุกรายของ สถานที่ประกอบกิจการในอาคารนั้นมีหน้าที่ร่วมกันในการจัดให้มีระบบป้องกันและระงับอัคคีภัย รวมทั้ง แผนป้องกันและระงับอัคคีภัยด้วย

#### 2.6 ในกรณีที่นายจ้างสั่งให้ลูกจ้างทำงานที่มีลักษณะงานหรือไปทำงาน

สถานที่ที่เสี่ยง หรืออาจเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย ให้นายจ้างแจ้งข้อปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานให้ลูกจ้างทราบ ก่อนการปฏิบัติงาน

#### 2.7 ให้นายจ้างจัดเก็บวัตถุต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.7.1 วัตถุซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะเกิดการลุกไหม้หรืออาจก่อให้เกิดการลุกไหม้ ให้แยกเก็บโดยมิให้ปะปนกัน

2.7.2 วัตถุซึ่งโดยสภาพสามารถอุ้มน้ำหรือซับน้ำได้มาก ให้จัดเก็บไว้บนพื้นของอาคารซึ่งสามารถรองรับน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นได้

#### 2.8 ให้นายจ้างจัดให้มีเส้นทางหนีไฟทุกชั้นของอาคาร

อย่างน้อยชั้นละสองเส้นทางซึ่งสามารถ อพยพลูกจ้างที่ทำงานในเวลาเดียวกันทั้งหมดสู่จุดที่ปลอดภัยได้โดยปลอดภัยภายในเวลาไม่เกินห้านาที เส้นทางหนีไฟจากจุดที่ลูกจ้างทำงานไปสู่จุดที่ปลอดภัยต้องปราศจากสิ่งกีดขวาง ประตูที่ใช้ในเส้นทางหนีไฟต้องทำด้วยวัสดุทนไฟไม่มีธรณีประตูหรือขอบกั้น และเป็นชนิดที่ บานประตูเปิดออกไปตามทิศทางของการหนีไฟกับต้องติดอุปกรณ์ที่บังคับให้บานประตูปิดได้เอง ห้ามใช้ ประตูเลื่อน ประตู ม้วน หรือประตูหมุน และห้ามปิดตาย ใส่กลอน กุญแจ ผูก ล่ามโซ่ หรือทำให้ เปิดออกไม่ได้ในขณะที่มีลูกจ้างทำงาน

#### 2.9 สถานที่ประกอบกิจการที่มีอาคารตั้งแต่สองชั้นขึ้นไป

มีพื้นที่ประกอบกิจการตั้งแต่ สามร้อยตารางเมตรขึ้นไป ให้นายจ้างจัดให้มีระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ในสถานประกอบกิจการทุกชั้น โดยให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

##### 2.9.1 ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้อย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(ก) อุปกรณ์แจ้งเหตุเพลิงไหม้ทั้งที่ใช้ระบบแจ้งเหตุอัตโนมัติและระบบแจ้งเหตุที่ใช้มือ เพื่อให้อุปกรณ์ส่งสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ทำงาน

(ข) อุปกรณ์ส่งสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ต้องสามารถส่งเสียงหรือสัญญาณให้ทุกคนภายในอาคารได้ยินหรือทราบอย่างทั่วถึงเพื่อการหนีไฟ

- 2.9.2 อุปกรณ์แจ้งเหตุที่ใช้มือต้องอยู่ในที่เห็นได้อย่างชัดเจน เข้าถึงได้ง่าย หรืออยู่ในเส้นทางหนีไฟ โดยติดตั้งห่างจากจุดที่ลูกจ้างทำงานไม่เกินสามสิบเมตร
- 2.9.3 เสียงหรือสัญญาณที่ใช้ในการแจ้งเหตุเพลิงไหม้ต้องมีเสียงหรือสัญญาณที่แตกต่างไปจากเสียง หรือสัญญาณที่ใช้ในสถานประกอบกิจการ
- 2.9.4 กิจการโรงพยาบาลหรือสถานที่ห้ามใช้เสียงหรือใช้เสียงไม่ได้ผล ต้องจัดให้มีอุปกรณ์หรือมาตรการอื่นใด เช่น สัญญาณไฟ หรือรหัส ที่สามารถแจ้งเหตุเพลิงไหม้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2.9.5 การติดตั้งระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ ให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ หรือมาตรฐานอื่นที่อธิบดีกำหนด
- 2.10 ให้นายจ้างจัดให้มีแสงสว่างอย่างเพียงพอสำหรับเส้นทางหนีไฟในการอพยพลูกจ้าง
- จากอาคารเพื่อการหนีไฟ รวมทั้งจัดให้มีแหล่งจ่ายไฟฟ้าสำรองที่สามารถจ่ายไฟฟ้า เพื่อการหนีไฟ และสำหรับใช้กับอุปกรณ์ดับเพลิงขั้นต้นหรืออุปกรณ์อื่นที่เกี่ยวข้องได้ในทันทีที่ไฟฟ้าดับ
- 2.11 ให้นายจ้างจัดให้มีป้ายบอกทางหนีไฟที่มีลักษณะ ดังต่อไปนี้
- 2.11.1 ขนาดของตัวหนังสือต้องสูงไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตร และเห็นได้อย่างชัดเจน
- 2.11.2 ป้ายบอกทางหนีไฟต้องมีแสงสว่างในตัวเองหรือใช้ไฟส่องให้เห็นได้อย่างชัดเจนตลอดเวลา ทั้งนี้ ต้องไม่ใช่สีหรือรูปร่างที่กลมกลืนไปกับการตกแต่งหรือป้ายอื่น ๆ ที่ติดไว้ใกล้เคียง หรือโดยประการใด ที่ทำให้เห็นป้ายไม่ชัดเจน
- 2.12 ให้นายจ้างจัดให้มีระบบน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ประกอบเพื่อใช้ในการดับเพลิง ที่สามารถดับเพลิงขั้นต้นได้อย่างเพียงพอในทุกส่วนของอาคาร อย่างน้อยให้ประกอบด้วย
- 2.12.1 ในกรณีที่ไม่มียกน้ำดับเพลิงของทางราชการในบริเวณที่สถานประกอบกิจการตั้งอยู่หรือมี แต่ปริมาณน้ำไม่เพียงพอ ให้จัดเตรียมน้ำสำรองไว้ใช้ในการดับเพลิงโดยต้องมีอัตราส่วนปริมาณน้ำที่สำรองต่อพื้นที่อาคารตามที่กำหนดไว้ สำหรับกรณีที่นายจ้างมีอาคารหลายหลัง ตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน อาจจัดเตรียมน้ำสำรองไว้ในปริมาณที่ใช้กับอาคารที่มีพื้นที่มากที่สุดเพียงหลังเดียวก็ได้
- 2.12.2 ระบบการส่งน้ำที่เก็บกักน้ำเครื่องสูบน้ำดับเพลิง และการติดตั้ง จะต้องได้รับการตรวจสอบ และรับรองจากวิศวกรตามกฎหมายว่าด้วยวิศวกร และต้องมีการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายจากเพลิงไหม้ ยานพาหนะ หรือสิ่งอื่น
- 2.12.3 ข้อต่อที่รับน้ำดับเพลิงเข้าอาคารและข้อต่อส่งน้ำภายในอาคารจะต้องเป็นระบบเดียวกับที่ใช้ในหน่วยดับเพลิงของทางราชการในท้องถิ่น
- 2.12.4 ข้อต่อสายส่งน้ำดับเพลิงและหัวฉีดดับเพลิงจะต้องเป็นระบบเดียวกับที่ใช้ในหน่วยดับเพลิง ของทางราชการในท้องถิ่นนั้น ซึ่งสามารถต่อเข้าด้วยกันได้หรือต้องมีอุปกรณ์

- 2.12.5 สายส่งน้ำดับเพลิงต้องมีความยาวหรือต่อกันให้มีความยาวเพียงพอที่จะควบคุมบริเวณที่เกิดเพลิงไหม้ได้
- 2.13 ให้นายจ้างจัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ โดยต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้
- 2.13.1 จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ตามประเภทของเพลิง ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน ที่สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมกำหนด หรือตามมาตรฐานที่อธิบดีกำหนด
- 2.13.2 เครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ทุกเครื่อง ต้องจัดให้มีเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์ แสดงว่าเป็นชนิดใด ใช้ดับเพลิงประเภทใด และเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์นั้นต้องมีขนาด ที่มองเห็นได้ อย่างชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งเมตรห้าสิบเซนติเมตร
- 2.13.3 ห้ามใช้เครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ที่อาจเกิดไอระเหยของสารพิษ เช่น คาร์บอนเตตราคลอไรด์
- 2.13.4 จัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ตามจำนวน ความสามารถของเครื่องดับเพลิง และการติดตั้ง
- 2.13.5 จัดให้มีการดูแลรักษาและตรวจสอบเครื่องดับเพลิงให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี โดยการตรวจสอบ ต้องไม่น้อยกว่าหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง พร้อมกับติดป้ายแสดงผลการตรวจสอบและวันที่ทำการตรวจสอบ ครั้งสุดท้าย
- 2.14 กรณีที่นายจ้างจัดให้มีระบบดับเพลิงอัตโนมัติ ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้
- 2.14.1 ระบบดับเพลิงอัตโนมัติต้องเป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์
- 2.14.2 ต้องเปิดวาล์วประ찬ที่ควบคุมระบบจ่ายน้ำเข้าหรือสารดับเพลิงอื่นอยู่ตลอดเวลา และจัดให้มี ผู้ควบคุมดูแลให้ใช้งานได้ตลอดเวลา
- 2.14.3 ต้องติดตั้งสัญญาณเพื่อเตือนภัยในขณะที่ระบบดับเพลิงอัตโนมัติกำลังทำงาน
- 2.14.4 ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางทางน้ำหรือสารดับเพลิงอื่นจากหัวฉีดดับเพลิงโดยรอบ
- 2.15 ในสถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างร้ายแรงหรืออย่างปานกลาง  
นายจ้างต้องจัดให้มีระบบน้ำดับเพลิงและอุปกรณ์ประกอบเพื่อใช้ในการดับเพลิงตามข้อ 12 และ เครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ตามข้อ 13 สำหรับสถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างเบา นายจ้างอาจจัดให้มีเครื่องดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้ตามข้อ 13
- 2.16 ให้นายจ้างปฏิบัติเกี่ยวกับอุปกรณ์ดับเพลิง
- 2.17 สถานที่ซึ่งมีสภาพเสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัยอย่างร้ายแรงหรืออย่างปานกลาง  
ให้นายจ้างจัดลูกจ้างเพื่อทำหน้าที่ดับเพลิงประจำอยู่ตลอดเวลาที่มีการทำงาน และจัดหาอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ใช้ในการดับเพลิงและการฝึกซ้อมดับเพลิงซึ่งต้องอยู่



ในสภาพที่ใช้งานได้ดี เช่น เสื้อคลุมดับเพลิง รองเท้า ถุงมือ หมวก หน้ากากป้องกันความร้อนหรือ  
ควันพิษ อย่างน้อย ให้เพียงพอกับจำนวนผู้ทำหน้าที่ดับเพลิงนั้น

2.18 ให้นายจ้างป้องกันอัคคีภัยจากแหล่งก่อเกิดการกระจายตัวของความร้อน

2.19 ในกรณีที่นายจ้างมี เก็บ หรือขนถ่ายวัตถุไวไฟหรือวัตถุระเบิดจะต้องดำเนินการ

เพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัย ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการ  
ทำงาน เกี่ยวกับสารเคมีอันตราย วัตถุไวไฟ หรือวัตถุระเบิด

2.20 การเก็บถังก๊าซชนิดเคลื่อนย้ายได้ชนิดของเหลว ให้นายจ้างปฏิบัติ

2.21 การป้องกันอันตรายจากถ่านหิน เซลลูโลส หรือของแข็งที่ติดไฟได้ง่าย ให้นายจ้างปฏิบัติ

2.22 การเก็บวัตถุที่ติดไฟได้ง่าย

ประเภทไม้ กระดาษ ขนสัตว์ ฟาง โฟม ฟองน้ำสังเคราะห์ หรือสิ่งอื่นใดที่มีคุณสมบัติ  
คล้ายคลึงกัน ให้นายจ้างแยกเก็บไว้ในอาคารต่างหากหรือเก็บในห้องทนไฟ ซึ่งหลังคาหรือฝาห้อง  
ต้องไม่ทำด้วยแก้วหรือวัสดุโปร่งใสที่แสงแดดส่องตรงเข้าไปได้ ในกรณีที่มีจำนวนน้อย อาจเก็บไว้ใน  
ในภาชนะทนไฟหรือถังโลหะที่มีฝาปิด

2.23 ให้นายจ้างปฏิบัติเกี่ยวกับของเสียที่ติดไฟได้ง่าย

2.24 การกำจัดของเสียที่ติดไฟได้ง่ายโดยการเผา

2.25 ให้นายจ้างจัดให้มีระบบป้องกันอันตรายจากฟ้าผ่าสำหรับอาคารหรือสิ่งก่อสร้าง

2.26 ให้นายจ้างจัดให้มีมาตรการป้องกันผลกระทบจากฟ้าผ่าเข้าสู่ระบบไฟฟ้าของอาคาร

2.27 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของจำนวนลูกจ้างในแต่ละหน่วยงาน

สถานประกอบการรับการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น โดยให้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตจาก  
กรมสวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานเป็นผู้ดำเนินการฝึกอบรม

2.28 ให้นายจ้างจัดให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยจากอัคคีภัย

2.29 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างฝึกซ้อมอพยพหนีไฟออกจากอาคารไปตามเส้นทางหนีไฟ

2.30 ให้นายจ้างจัดให้ลูกจ้างทุกคนฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ

อย่างน้อย ปีละหนึ่งครั้ง ทั้งนี้ ให้ลูกจ้างของนายจ้างทุกรายที่ทำงานอยู่ภายในอาคาร  
เดียวกันและในวันและเวลาเดียวกัน ทำการฝึกซ้อมพร้อมกัน และก่อนการฝึกซ้อมไม่น้อยกว่า  
สามสิบวัน ให้นายจ้างส่งแผนการฝึกซ้อมดับเพลิง และฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ รวมทั้งรายละเอียด  
เกี่ยวกับการฝึกซ้อมต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมาย เพื่อให้ความเห็นชอบ

2.31 ให้หน่วยงานฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นและหน่วยงานฝึกซ้อมดับเพลิงและหนีไฟ

ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนตามประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เรื่อง หลักเกณฑ์  
และวิธีการขึ้น ทะเบียนเป็นหน่วยงานฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น หน่วยงานฝึกซ้อมดับเพลิงและ  
หนีไฟ ลงวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2549 มีสิทธิดำเนินการตามข้อ 27 และข้อ 30 จนกว่าการขึ้น  
ทะเบียนนั้นจะสิ้นอายุ

## 2.32 ให้หน่วยงานตามประกาศกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน

เรื่อง กำหนดหน่วยงาน ฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้น หน่วยงานฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟ พ.ศ. 2550 มีสิทธิดำเนินการตามข้อ 27 และข้อ 30 ต่อไป โดยต้องขอรับใบอนุญาตจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่กฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ

กฎกระทรวงฉบับนี้ กำหนดคุณสมบัติของนิติบุคคลผู้ขออนุญาตเป็นหน่วยงานฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นหรือหน่วยงานฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟ การขออนุญาตและการอนุญาต การขอต่ออายุใบอนุญาตและการออกใบแทนใบอนุญาต และการกำหนดค่าบริการการฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมหนีไฟศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากกฎกระทรวงฯ

## 3. กฎกระทรวงซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการทำงาน

### 3.1 กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2541)

3.1.1 งานทุกประเภทมรเวลาทำงานปกติวันหนึ่งไม่เกิน 8 ชั่วโมง

3.1.2 งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้างได้แก่

- (1) งานที่ต้องทำใต้ดิน ใต้น้ำ ในถ้ำ ในอุโมงค์หรือในที่อับอากาศ
- (2) งานเกี่ยวกับแก๊สมันตภาพรังสี
- (3) งานเชื่อมโลหะ
- (4) งานขนส่งวัตถุอันตราย
- (5) งานผลิตสารเคมีอันตราย
- (6) งานที่ต้องทำด้วยเครื่องมือหรือเครื่องจักรซึ่งผู้ทำได้รับความสั่นสะเทือนอันอาจเป็นอันตราย
- (7) งานที่ต้องทำเกี่ยวกับความร้อนจัดหรือความเย็นจัดอันอาจเป็นอันตราย

ให้นายจ้างกำหนดเวลาการทำงานปกติวันหนึ่งไม่เกิน 7 ชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทั้งสิ้น สัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 ชั่วโมง

### 3.2 กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2541)

ห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งเป็นเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี ทำงาน ได้แก่

- 3.2.1 งานเกี่ยวกับความร้อน ความเย็น ความสั่นสะเทือน และเสียงอันอาจเป็นอันตรายดังต่อไปนี้
  - (1) งานซึ่งทำให้มีอุณหภูมิในสภาวะแวดล้อมในการทำงานสูงกว่า 45 องศาเซลเซียส
  - (2) งานซึ่งทำในห้องเย็นในอุตสาหกรรมการผลิตหรือการถนอมอาหาร

(3) งานที่ใช้เครื่องเจาะกระแทก

(4) งานที่มีระดับเสียงที่ลูกจ้างได้รับการติดต่อกันเกิน 85 เดซิเบล (เอ)

ในการทำงานวันละ 8 ชั่วโมง

### 3.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2541)

(1) ให้นายจ้างกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดการทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบก

(2) ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะ นายจ้างต้องจัดให้มีเวลาพักติดต่อกันวันหนึ่ง หรือไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง หลังจากลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะได้ทำงานมาแล้วไม่เกิน 4 ชั่วโมง

### 3.4 กฎกระทรวงกำหนดอัตราน้ำหนักที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานได้ พ.ศ. 2547

ให้นายจ้างใช้ลูกจ้างทำงานยก แบก หาม หาบ ทูน ลาก หรือเข็นของหนักไม่เกินอัตราน้ำหนักโดยเฉลี่ยต่อลูกจ้าง 1 คน ดังต่อไปนี้

(1) 20 กิโลกรัมสำหรับลูกจ้างซึ่งเป็นเด็กผู้หญิง อายุตั้งแต่ 15 ปีแต่ยังไม่ถึง 18 ปี

(2) 25 กิโลกรัมสำหรับลูกจ้างซึ่งเป็นเด็กชาย อายุตั้งแต่ 15 ปีแต่ยังไม่ถึง 18 ปี

(3) 25 กิโลกรัมสำหรับลูกจ้างซึ่งเป็นผู้หญิง

(4) 55 กิโลกรัมสำหรับลูกจ้างซึ่งเป็นผู้ชาย

ในกรณีของหนักเกินอัตราน้ำหนักที่กำหนดไว้ ให้นายจ้างจัดให้มีและให้ลูกจ้างใช้เครื่องทุ่นแรงที่เหมาะสมสำหรับการใช้งาน

## 2.3 แนวคิดและทฤษฎีการป้องกันและควบคุมอันตราย

ในการป้องกันและควบคุมอันตรายจากการทำงานนั้น หลักสำคัญที่สถานประกอบการสมควรดำเนินการ คือ การป้องกันควบคุมแหล่งหรือต้นกำเนิดของอันตรายเหล่านั้น ซึ่งอาจจะใช้วิธีการทางด้านวิศวกรรม เช่น การออกแบบระบบความปลอดภัยต่างๆ การจัดสถานที่ทำงานให้เหมาะสม หรือใช้วิธีการป้องกันและควบคุมโดยการจำกัดการสัมผัสกับแหล่งกำเนิด การควบคุมสิ่งแวดล้อมในการทำงานและวิธีการป้องกันให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน

### 1. ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ Domino Theory

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเชื่อมโยงได้กับปรัชญาความปลอดภัยของ H.W. Heinrich เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุได้ทฤษฎีโดมิโน กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบเหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)

2. ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
3. การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts / Unsafe Conditions)
4. อุบัติเหตุ (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages)

นั่นคือ สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง เช่น สภาพครอบครัวฐานะความเป็นอยู่ การศึกษาอบรม ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ทักษะต่อความปลอดภัยที่ไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยง มั่งง่าย ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งจะทำก่อก่อให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความสูญเสียตามมา ทฤษฎีโดมิโนการป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน

ตามทฤษฎีโดมิโน หรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก (กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ ก็คือ การตัดลูกโซ่ของอุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยออกไป อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น ส่วนการที่จะแก้ไข ป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่า เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

## 2. ทฤษฎีความอ่อนแอในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Proneness Theory)

ทฤษฎีความโน้มเอียงของการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น โดยนักวิจัยอังกฤษ 2 คนคือ Major Greenwood และ Hilda Woods ที่ได้ทำการศึกษาการเกิด อุบัติเหตุของคนงานในประเทศอังกฤษ โดยอธิบายถึงการเกิดอุบัติเหตุซ้ำๆ คือ การที่บางบุคคลเกิดอุบัติเหตุ มากกว่าคนอื่นๆ แต่ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุอธิบายถึงว่า “ ทำไมบุคคลนั้นจึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าคนอื่น ๆ” ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าซึ่งแต่ละคนย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้เท่าๆ กัน

### ความโน้มเอียงที่จะทำให้บุคคลเกิดอุบัติเหตุ

1. ความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุมีกำหนดเวลาในช่วงสั้นๆ โดย เกิดผลในระยะวิกฤต คือ ในสภาพบุคคลที่เครียด แต่เมื่อระยะวิกฤตเหล่านั้นหมดไป บุคคลก็จะปรับตัวในสภาพเดิมได้ แต่อยู่ภายใต้ความรู้สึกกดดันที่มี ความ โน้มเอียงจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น บุคคลที่อยู่ระยะพักฟื้นจะมีความอ่อนเพลียซึ่งความอ่อนเพลียนี้จะเป็นเหตุสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุได้
2. ความโน้มเอียงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุของแต่ละบุคคล มีสาเหตุใหญ่มาจากแหล่งภายในที่ประกอบด้วย บุคลิก สภาพจิตใจและสภาพ ร่างกาย

- 2.1 บุคลิกลักษณะ พวกนี้จะมีบุคลิกลักษณะที่ต่อต้านสังคม มีพฤติกรรมที่ เปิดเผยชอบแหวกกฎ (ทำลายกฎเกณฑ์)

2.2 สภาพจิตใจ คือ พวกอารมณ์รุนแรงต่างๆเช่น อากาารซึมเศร้า ฉุนเฉียวง่าย มีความเครียดสูงและพวกที่มีกฎเกณฑ์จะมีแนวโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุสภาพร่างกาย เช่น สายตาผิดปกติ ความชรา เป็นต้น เหล่านี้ จะทำให้บุคคลเสียความสามารถในอันจะทำให้เกิดความปลอดภัย

Karl Marble (1926) นักจิตวิทยาชาวเยอรมัน ได้เสนอความโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ อันเป็นลักษณะบุคลิกภาพซึ่งมีแนวโน้มให้บุคคลได้รับอุบัติเหตุ ซึ่งแนวคิดนี้ได้ศึกษาลักษณะธรรมชาติของบุคคลที่มีส่วนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งแยกประเภทบุคคลหรืออาจเรียกว่าเป็นปัจจัยซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไว้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

•ผู้ที่มีลักษณะ X ได้แก่ ผู้มีความโน้มเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ

•ผู้ที่มีลักษณะ Y ได้แก่ ผู้มีความโน้มเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ

บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type X) มีความเอนเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ (Non-Accident-Prone)	บุคคลประเภทวาย (Type Y) มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Prone)
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้ที่มีระเบียบแบบแผน</li> <li>2. ผู้ที่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต</li> <li>3. ผู้ที่พอใจในชีวิตประจำวัน</li> <li>4. ผู้ที่เคารพสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น</li> <li>5. ผู้ที่ไม่เผด็จการ</li> <li>6. ผู้ที่ไม่ชอบโต้เถียงหรือทะเลาะวิวาท</li> <li>7. ผู้ที่นึกถึงผู้อื่น</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ผู้ที่ไม่มีระเบียบแบบแผน</li> <li>2. ผู้ที่ไม่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต</li> <li>3. ผู้ที่ไม่พอใจในชีวิตประจำวัน</li> <li>4. ผู้ที่ไม่สนใจในสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น</li> <li>5. ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์</li> <li>6. ผู้ที่ระงับอารมณ์ ความรู้สึกเกลียดชังยาก</li> <li>7. ผู้ที่นึกถึงแต่ตัวเอง</li> </ol>

ส่วน Shaw and Sichel (2016) ได้รวบรวมลักษณะบุคลิกภาพของคนเราที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุไว้ โดยพิจารณาถึงลักษณะบุคคลที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุดังนี้

#### ลักษณะของผู้เสี่ยงอุบัติเหตุมาก

1. ผู้ที่บกพร่องทางจิตใจ เป็นโรคจิต โรคประสาท
2. ผู้ที่ไม่ฉลาด ขาดสมาธิ ไม่รู้จักสังเกต
3. ผู้ที่ขาดระเบียบวินัย
4. ผู้ที่ปรับตัวไม่ดี หรือปรับตัวไม่ได้
5. ผู้ที่มีอารมณ์ไม่มั่นคง ขาดการควบคุมอารมณ์ อารมณ์ฉุนเฉียว

6. ผู้ที่ชอบริษยา ไม่มีความพึงพอใจ
7. ผู้ที่ขาดความอดทน ถูกครอบงำและข่มขู่ง่าย
8. ผู้ที่เห็นแก่ตัว คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตน
9. ผู้ที่มีความเชื่อโบราณ ไม่มีเหตุผล
10. ผู้ที่มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับวัย ขาดวุฒิภาวะ
11. ผู้ที่ไม่รู้จักช่วยตนเอง ไม่กล้าตัดสินใจ
12. ผู้ที่มีความเชื่อมั่นตัวเองสูงเกินไป
13. ผู้ที่ชอบการแข่งขันมาก
14. ผู้ที่มีทัศนคติต่อต้านสังคม หรือมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรม

#### ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุบ่อย

1. ผู้ที่ควบคุมตัวเองได้ดี มีวุฒิภาวะ และมีสุขภาพดี
2. ผู้ที่ปรับตัวเข้ากับสังคมได้และมีความรับผิดชอบ
3. ผู้ที่ควบคุมอารมณ์ได้ ไม่ก้าวร้าวมากเกินไป
4. ผู้ที่สามารถประเมินสถานการณ์และตัดสินใจได้
5. ผู้ที่เรียนรู้ได้เร็ว โดยเฉพาะจากประสบการณ์และการทำผิดพลาด
6. ผู้ที่เป็นมิตร ร่าเริง และรู้จักการยอมรับ

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในแต่ละช่วงชีวิต ย่อมมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ดังนั้นผู้ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ก็มีแนวโน้มว่าจะเป็นบุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุเสมอ หรืออุบัติเหตุซ้ำเสมอ และในเรื่องพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ได้ศึกษาถึงความเปลี่ยนแปลงในชีวิตของพนักงานซึ่งมีผลต่อสุขภาพร่างกาย สุขภาพจิตและการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน โดย Alkor ได้ตั้งหน่วยวัดขึ้นเรียกว่า “หน่วยการเปลี่ยนแปลงในชีวิต” (Life Change Units) และให้มูลค่าสำหรับความเปลี่ยนแปลงต่างๆ เรียงตามลำดับความสำคัญไว้ แล้วสรุปเป็นตัวเลขว่าในช่วงเวลาสั้นหากบุคคลใดได้รับหรือพบกับความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ จนมีค่าเกินระดับหนึ่งแล้ว จะได้รับผลต่อร่างกายอย่างแน่นอน

#### ตารางแสดงหน่วยการเปลี่ยนแปลงในชีวิต

อันดับที่	เหตุการณ์	มูลค่า
1	การตายของคู่สมรส	100
2	การหย่าร้าง	73
3	การแยกกันอยู่	65

4	การติดคุก	63
5	การตายของคนในครอบครัว	63
6	ความบาดเจ็บ เจ็บป่วยส่วนตัว	53
7	การแต่งงาน	50
8	การถูกไล่ออกจากงาน	47
9	การกลับคืนดีกับคู่ครอง	45
10	การหยุดทำงาน (เกษียณ)	45
11	ความเปลี่ยนแปลงสุขภาพของคนในครอบครัว	44
12	การตั้งครรภ์	40
13	ปัญหาทางด้านเพศ	39
14	มีสมาชิกครอบครัวเพิ่มขึ้น	39
15	ปรับปรุงทางการทำงานธุรกิจ	39
16	เปลี่ยนสถานภาพทางการเงิน	38
17	การตายของเพื่อนสนิท	37
18	เปลี่ยนสายงาน	36
19	เพิ่ม/ลด ความบอຍในการทะเลาะกับแฟน	35
20	ไปจำนองมีมูลค่าเกิน 2 แสนบาท	31
21	ถูกยึดการจำนอง	30
22	เปลี่ยนแปลงความรับผิดชอบที่ทำงาน	29
23	บุตร/ธิดา ต้องเดินทางจากบ้าน	29
24	มีปัญหาเกี่ยวกับญาติของแฟน	29
25	ประสบความสำเร็จส่วนตัวเป็นพิเศษ	28
26	ภรรยาเริ่มต้น/เลิกประกอบอาชีพ	26
27	เริ่มเข้าเรียน/สำเร็จการศึกษา	26
28	เปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่	25
29	การเปลี่ยนแปลงนิสัยส่วนตัว	24
30	มีปัญหาเกี่ยวกับเจ้านายที่ทำงาน	23
31	เปลี่ยนแปลงเวลาทำงาน/สภาพงาน	20
32	ย้ายที่อยู่	20
33	ย้ายสถานที่เรียน	20



34	เปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางสังคม	18
35	จ้างแพทย์สินมูลค่ากว่า 2 แสนบาท	17
36	เปลี่ยนแปลงนิสัยการนอน	16
37	เปลี่ยนแปลงจำนวนครอบครัวอยู่ร่วม	15
38	เปลี่ยนแปลงนิสัยการกิน	15

จากผลการวิจัยของ Alkor สรุปได้ว่า สภาพความเปลี่ยนแปลง และความเป็นอยู่ทางบ้านของพนักงาน มีผลต่ออารมณ์ และสภาพจิตใจของพนักงาน และสภาพอารมณ์และจิตใจที่เสื่อมทรามของพนักงาน ย่อมจะเป็นสาเหตุในการก่ออุบัติเหตุขึ้นได้

### ตารางแสดงผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลง

มูลค่าความเปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่ได้รับ
150 - 199	สุขภาพเสื่อมภายใน 2 ปี (โดยทั่วไป 1 ปี)
200 - 299	สุขภาพเสื่อมภายในช่วงต่ำกว่า 2 ปี
เกิน 300	เจ็บป่วยสุขภาพเสื่อมโทรม

นอกจากนั้นอายุของพนักงานก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุด้วย ดังที่ Joseph Tiffin ได้ศึกษาอัตราการเข้าโรงพยาบาล ของพนักงานเทียบกับอายุของพนักงาน และอายุการปฏิบัติงานจากพนักงาน 9,000 คน ในโรงงานถลุงเหล็กกล้า ซึ่งพบว่าพนักงานที่มีอายุ 18-23 ปี มีแนวโน้มที่จะได้รับอันตราย เพิ่มมากขึ้นตามอายุ และมีอัตราการเข้าโรงพยาบาลสูงสุดประมาณ 1.25 ครั้งต่อปี ในช่วงอายุ 23-25 ปี ส่วนพนักงานที่มีอายุมากกว่า 25 ปี มักมีแนวโน้มที่จะได้รับอันตรายจนต้องเข้าโรงพยาบาล ลดน้อยลงตามอายุที่เพิ่มมากขึ้น จิตสำนึกต่อความปลอดภัย (Safety Conscious) ของพนักงาน จึงอาจกล่าวได้ว่า มีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น วุฒิภาวะ สถานภาพทางครอบครัว การศึกษาอบรม ประสบการณ์ ฯลฯ

### **3. ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุสวิสชีส โมเดล (Swiss Cheese Model)**

Swiss Cheese Model นั้น ใช้สำหรับการวิเคราะห์ (Risk Analysis) และการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) โดยมักจะใช้ในกิจการที่มีความเสี่ยงสูง เช่น การบิน (Aviation) , วิศวกรรม (Engineering) และทางการแพทย์ (Healthcare) โดยแนวคิดนี้จะมองว่า มนุษย์เราแต่ละคนนั้น เปรียบเสมือนแผ่น ชีสแต่ละแผ่น ที่มีรูพูนบนแผ่นซึ่งรูพูนเหล่านี้ก็คือจุดอ่อน หรือความผิดพลาดส่วนบุคคลนั่นเอง ซึ่งแต่ละการกระทำของมนุษย์แต่ละคนจะเหมือนกับการเลื่อนซ้ายขวา บนล่างของแผ่น ชีส แล้วถ้ามีความผิดพลาดเกิดขึ้น (Hazards) รวมกัน แล้วลูกศรสีแดง คือ อันตราย

ที่เกิดขึ้นมัน สามารถทะลุจากแผ่นหนึ่ง ไปยังอีกแผ่นหนึ่งได้มัน ก็จะสามารถก่อให้เกิดความเสียหาย (Losses) ในท้ายที่สุดได้

ดังนั้น อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีอันตรายเกิดขึ้นพร้อมๆกับที่มีความผิดพลาดต่างๆเกิดขึ้นพร้อมกัน ตัวอย่างเช่น ในระบบการบิน การที่เครื่องบินจะสามารถบินได้อย่างปลอดภัย เดินทางถึงจุดหมายอย่างสวัสดิภาพนั้น เริ่มตั้งแต่การออกแบบเครื่องบิน วัสดุอุปกรณ์การประกอบ วิศวกรรมการบินช่างดูแล นักบิน แอร์โฮสเตส พนักงานภาคพื้น เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ (ATC) ผู้โดยสาร รวมถึงสภาพอากาศแล้วก็มีอีกหลากหลาย ปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดความผิดพลาดขึ้นได้ นั้นเป็นเพียงทฤษฎีที่มาอธิบายความผิดพลาดหรือความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นเท่านั้น และหลังจากนี้หน้าที่การออกกฎระเบียบด้านความปลอดภัยในแต่ละชั้น ตอนกระบวนการนั้นจะสำคัญอย่างยิ่งขาด เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุผิดพลาดหรือโศกนาฏกรรมขึ้น

### แนวทางการป้องกันการประสบอันตราย

สถานประกอบการที่มีผู้ปฏิบัติงานทุกแห่งจำเป็นต้องให้ความสำคัญคุ้มครองดูแลส่งเสริมให้บุคลากรทุกคนมีจิตสำนึกในความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย โดยการกำหนดมาตรการป้องกันและควบคุมอันตรายที่เหมาะสมดังต่อไปนี้คือ

1. การกำหนดมาตรการความปลอดภัย
2. การตรวจความปลอดภัย
3. กฎหมายความปลอดภัย
4. การศึกษาวิจัยความปลอดภัย
5. ด้านการศึกษา
6. การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย
7. การสร้างเสริมทัศนคติด้านความปลอดภัย
8. การกำหนดมาตรการความปลอดภัยในสถานประกอบการ
9. การปรับปรุงสภาพการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน
10. การประกันการประสบอุบัติเหตุ

#### 2.4 องค์ประกอบระดับหัวหน้างาน

จากการศึกษาได้ค้นพบว่า องค์ประกอบระดับหัวหน้างานนั้น ( 2559 :7) มีคุณสมบัติดังนี้

1. ให้ความเป็นกันเองกับลูกน้องเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี แต่ไม่ 'ล้ำเส้น' จนเกินไป มีมุมมองต่อลูกน้องด้วยความเป็นทีม อยู่ในระดับเดียวกัน ทำงานเพื่อเป้าหมายร่วมกัน

การทำกิจกรรมนอกเวลางานร่วมกับลูกน้องก็เป็นสิ่งที่สำคัญ เช่น กิจกรรมต่างๆ เล่นกีฬา ท่องเที่ยวแบบ (Outing) นอกสถานที่ มีปาร์ตี้เคสลับแอลกอฮอล์บ้างเพื่อละลายพฤติกรรม ถิ่นนับว่าเป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดี

2. งดใช้คำพูดหยาบคายกับลูกน้อง ไม่ว่าจะสนิทกันแค่ไหนก็ตาม โดยเฉพาะกับลูกน้องสมัยใหม่ จะรู้สึกว่าคุณไม่ให้เกียรติ นอกจากนี้ไม่เป็นมืออาชีพแล้ว ถ้าคนอื่นที่ไม่ใช่ทีมงานของคุณเข้ามาเห็น คุณยอมโดนคนอื่นตัดสินว่าเป็นบุคคลที่หยาบคาย ไม่ได้เรื่อง

3. มีการรับแทนลูกน้องในกรณีที่เกิดความผิดพลาดจากการทำงาน ไม่ว่าจะลูกน้องของคุณจะโดนลูกคำต่อว่าแค่ไหน ให้คุณได้โชว์ความเป็นผู้นำ นั่นคือการออกหน้ารับผิดชอบแทนลูกน้อง และมีการขอโทษ วางแผนแก้ไขปัญหาให้เร็วที่สุด เพียงเท่านี้คุณก็จะได้รับความเชื่อมั่นจากลูกคำ

4. ช่วยลูกน้องแก้ปัญหาโดยไม่มีความลังเล จงเตรียมพร้อมและเปิดใจรับฟังปัญหาจากลูกน้องอย่างทั่วถึงเสมอ ประพุดกับลูกน้องให้เปรียบเสมือน 'ลูกคำ' ที่ให้คุณเป็นที่ปรึกษาเพื่อช่วยแก้ปัญหา

5. แสดงการทำงานที่ถูกวิธีให้ลูกน้องเห็นเป็นตัวอย่างงานหลายๆ อย่างต้องใช้ทักษะระดับสูง เช่น งานขาย งานทางด้านเทคนิค ฯลฯ เป็นหน้าที่ของคุณที่ต้องทำให้ลูกน้องดูเป็นตัวอย่าง

6. ห้ามตำหนิลูกน้องต่อหน้าคนอื่นอันขาด อย่าทำให้พวกเขาเสียหน้าต่อหน้าคนอื่น

7. รมัดระวังเรื่องภาพลักษณ์ทั้งการกระทำและคำพูดในช่วงเวลาการทำงานให้มากที่สุด

8. กำหนดกิจกรรมการทำงานให้กับลูกน้องอย่างเท่าเทียมและวัดผลได้

9. เป็นผู้รับแรงเสียดทานที่ระหว่างผู้ที่อยู่เหนือบังคับบัญชาและผู้ใต้บังคับบัญชา

10. ใส่ใจและสอดส่องการทำงานของลูกน้องให้ละเอียดถี่ถ้วน

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อาจารย์ธรรมรักษ์ ศรีมารุต และคณะ(2555) ได้ทำการศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน ระดับ ปฏิบัติการฝ่ายผลิต บริษัท สยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด ในด้านบุคคลด้านพฤติกรรมในการ ทำงาน ด้านเครื่องจักร และด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อศึกษาการหาแนวทางป้องกันและแก้ไข การเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ของพนักงานระดับปฏิบัติการ บริษัท สยาม เมทัล เทคโนโลยี จำกัด

สำนักงานวิจัยกฎหมายและแรงงาน (2549) ได้ทำการวิเคราะห์แรงงานเกี่ยวกับสวัสดิการแรงงานโดยจัดตามความพึงพอใจของนายจ้าง รัฐบาลได้เข้ามามีบทบาทในการออกกฎหมายบังคับใช้เพื่อกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของสวัสดิการแรงงาน โดยมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบดูแล ปัจจุบันสวัสดิการแรงงานเป็นความรับผิดชอบของนายจ้างและชุมชนตลอดจนองค์กรของลูกจ้าง

ผลจากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีต่างๆรวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยได้นำมาปรับใช้เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาหาข้อมูลการสร้างกรอบแนวคิดเพื่อจัดทำแบบสอบถามการเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ของบริษัท การบินไทย (จำกัด) มหาชน ให้มีความปลอดภัยทั้งภายในองค์กรและนอกองค์กรอย่างเคร่งครัด หลังจากที่ได้ศึกษา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องนี้ผู้วิจัยจึงเลือกนำมาปรับใช้และวิเคราะห์ใหม่เพื่อให้เข้ากับการวิจัยครั้งนี้

บทที่ 3  
รายละเอียดการปฏิบัติงาน



รูป 3.1 รูปสัญลักษณ์สายการบินไทย

3.1 ชื่อและที่ตั้งของสถานประกอบการ

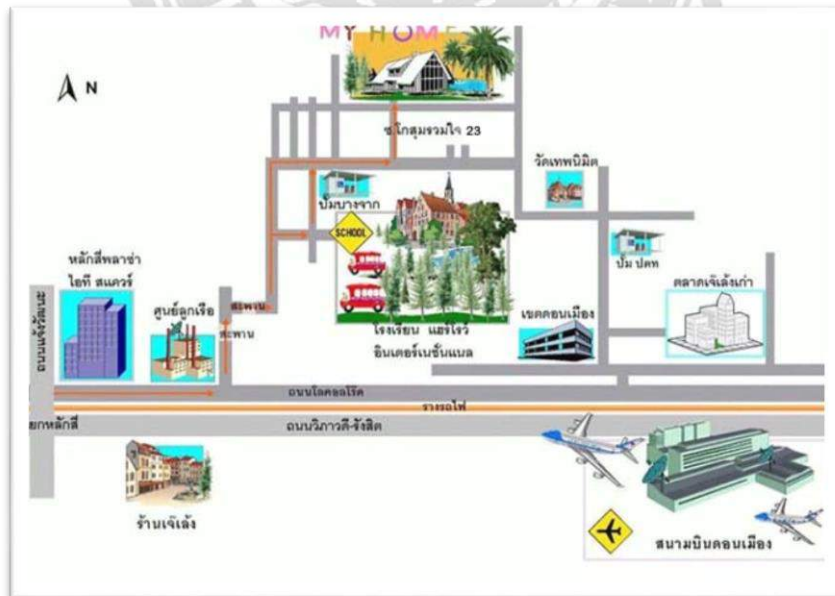
ชื่อสถานประกอบการ : บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำนักงานหลักสี่ : ( ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือหลักสี่ ) เลขที่ 425 ถนน กำแพงเพชร 6 แขวง สีกัน  
เขต ดอนเมือง จังหวัด กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ 10210

โทรสาร : 02-545-3322

โทรศัพท์ : 02-506-7081

เว็บไซต์ : <http://www.thaiairway.com/>



รูป 3.2 แผนที่ ศูนย์อบรมลูกเรือหลักสี่

### 3.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์และการให้บริการหลักขององค์กร

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในวันที่ 24 สิงหาคม 2502 รัฐบาลไทยได้ดำเนินการให้เป็นบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนทำสัญญาร่วมทุนระหว่างกัน และในวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2503 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนและได้จัดตั้งขึ้นด้วยทุนเดิม 2 ล้านบาท เพื่อการดำเนินธุรกิจสายการบินระหว่างประเทศได้และต่อมาในวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2502 เอสเอเอสได้คืนหุ้นให้เดินอากาศไทย หลังจากที่ครบเวลาตามสัญญาที่มีการร่วมทุนแล้ว จึงโอนให้แก่กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ บริษัท การบินไทย และเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2531 ทางเดินอากาศไทย ซึ่งได้ดำเนินธุรกิจสายการบินภายในประเทศนั้นก็ร่วมกิจการเข้ากับการบินไทย เพื่อที่จะให้สายการบินแห่งชาติเป็นหนึ่งเดียว ตามมติคณะรัฐมนตรี เศรษฐกิจ หลังจากนั้นในวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2534 การบินไทยได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน เมื่อปี พ.ศ. 2537



รูป 3.3 สำนักงานหลักสี่

ที่มา: <http://www.thaiairways.com>



รูปที่ 3.4 อัตลักษณ์การบินไทยสมัยอดีตจนถึงปัจจุบัน

ที่มา: <http://www.thaiairways.com>

เมื่อ วันที่ 29 มีนาคม ปี พ.ศ. 2503 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เริ่มเปิดการใช้สัญลักษณ์ภาพตุ๊กตารำไทย ออกแบบโดย หม่อมเจ้าไกรสิงห์ วุฒิชัย ซึ่งเป็นนักออกแบบที่มีชื่อเสียงเป็นอีกทั้งยังเป็นผู้ที่ออกแบบเครื่องแบบของพนักงานต้อนรับชุดแรก และต่อมาจึงเปลี่ยนมาใช้เป็นตราสัญลักษณ์ใหม่ที่มีรูปลักษณะที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยออกแบบและได้แรงบันดาลใจจาก “ใบเสมา” นำมาตะแคงเอาข้างลง ซึ่งสื่อถึงความเร็วที่พุ่งตรงขึ้นไปบนท้องฟ้าซึ่งใบเสมาที่เป็นศาสนาวัตถุของชาติที่สำคัญมาก ตราสัญลักษณ์แบบนี้ได้รับการชื่นชมเป็นอย่างมาก สีสวยสดงดงามมาก และมีการผสมผสานของลายเส้นได้อย่างลงตัวรวมถึงการสลับสีทอง ชมพู และม่วงสด พร้อมทั้งชื่อไทย (THAI) ที่ติดกับสัญลักษณ์นั้น ใช้ตัวอักษรพิเศษ ที่จัดทำขึ้นใช้สำหรับบริษัทการบินไทย โคนเฉาะมีทั้งความอ่อนช้อยที่แสดงถึงความเป็นไทย โดยตัวอักษรทั้งหมดถูกปรับให้ตัวอักษรที่เป็นตัวพิมพ์ใหญ่เท่ากัน

ทั้งหมดเพื่อแสดงถึงความแข็งแกร่ง และความมั่นคงของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และได้มีการปรับสีของตราสัญลักษณ์นี้อีกครั้ง ปี พ.ศ.2548 ให้ดูมีชีวิตชีวามากยิ่งขึ้นและใช้ตราสัญลักษณ์แบบที่ 3 จนถึงปัจจุบันนี้ และสีของตราสัญลักษณ์ทั้ง 3 สี มีความต่างและมีความหมายที่สะท้อนถึงความเป็นไทย สีทอง หมายถึง ความอร่ามของวัดวา ในเมืองไทย สีม่วงสด หมายถึงสีกล้วยไม้ และเป็นสีประจำการบินไทย และส่วนของสีชมพูนั้น หมายถึงสีของดอกบัว หรือสีของผ้าไหมของไทย (บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร 2559)

### 3.2.1 เครื่องบินที่ประจำการของบริษัทการบินไทย

ยี่ห้อ/รุ่น	แบบ	จำนวน	ที่นั่ง	หมายเหตุ
Airbus A330	A333	2ลำ	ชั้นธุรกิจ 46 ชั้นประหยัด 263	
	A330	8ลำ	ชั้นธุรกิจ 36 ชั้นประหยัด 263	
	A33H	7ลำ	ชั้นธุรกิจ 36 ชั้นประหยัด 263	
Airbus A380	A380-841	6ลำ	ชั้นหนึ่ง12 ชั้นธุรกิจ60 ชั้น ประหยัด 435	
Boeing B737	B737-400	2ลำ	ชั้นธุรกิจ12 ชั้นประหยัด137	
Boeing B747 - 400	B74R	4ลำ	ชั้นหนึ่ง10 ชั้นธุรกิจ40 ชั้น ประหยัด325	
	B74N	6ลำ	ชั้นหนึ่ง9 ชั้นธุรกิจ40 ชั้น ประหยัด325	

Boeing B777-300	B773	6ลำ	ชั้นธุรกิจ34 ชั้นประหยัด330	
Boeing B777-300ER	B77B B77W	8ลำ 6ลำ	ชั้นธุรกิจ42 ชั้นประหยัด306 ชั้นธุรกิจ42 ชั้นประหยัด306	
Boeing B777-200	B772	8ลำ	ชั้นธุรกิจ30 ชั้นประหยัด279	
Boeing B777-200ER	B77E	6ลำ	ชั้นธุรกิจ30 ชั้นประหยัด262	
Boeing B787-8	B787-8	6ลำ	ชั้นธุรกิจ24 ชั้นประหยัด240	
Airbus A350-900 (XWB)	A350-941	2ลำ	ชั้นธุรกิจ32 ชั้นประหยัด289	
		รวมทั้งหมด	82	
Airbus A320	A320-200 A320-200(WL)	6ลำ 14ลำ	ชั้นสไมล์พลัส 12 ชั้นประหยัด 156	
		รวมทั้งหมด	20	

### ตารางที่ 3.2.1 เครื่องบินที่ประจำการของบริษัทการบินไทย

ที่มา: <https://th.wikipedia.org/wiki/รายชื่อเครื่องบินของการบินไทย>

#### 3.2.2 ลักษณะธุรกิจ

เนื่องจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคม และยังเป็นสายการบินแห่งชาติ บริษัท ฯ ได้ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางด้านการบินระหว่างประเทศและขยายเส้นทางการบินในประเทศ ได้มีการเกี่ยวข้องกับการบริการขนส่งแบบครบวงจร โดยจะแบ่งบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business unit) การบริการด้านการขนส่ง

ซึ่งนอกจากจะมีธุรกิจสายการบินหลักแล้ว ทางบริษัทได้มีการสนับสนุนการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ส่วนหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย บริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้นบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน สำหรับกิจการอื่นๆ จะเป็นการสนับสนุนด้านการขนส่งจะ ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การบริการเครื่องบินจำลอง และการดำเนินงานบริษัทส่วนย่อยทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้



### 3.2.2.1 กิจการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศถือว่าเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการ การขนส่งผู้โดยสาร การบริการไปรษณีย์ภัณฑ์ และการบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์ โดยจะให้การบริการขนส่งภายในเครื่องบินไปยังจุดที่บินต่างๆ มีทั้งแบบเที่ยวบินเหมาลำและเที่ยวบินแบบประจำ จะควบคุมทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศ

### 3.2.2.2 หน่วยธุรกิจ

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (รายงานปี 2558 : 18) ระบุว่าหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ มีการเกี่ยวเนื่องโดยตรงจากธุรกิจการขนส่งทั้งยังมีส่วนร่วมที่สำคัญในการที่จะสนับสนุนให้ธุรกิจสายการบินดำเนินได้อย่างดี หน่วยธุรกิจแต่ละหน่วยจะมีความสัมพันธ์กันอย่างมีระบบ เพื่อที่จะให้เครื่องบินได้สามารถบินจากสถานีต้นทาง ไปถึงสถานีปลายทาง ตรงตามวันและเวลาที่ได้ระบุไว้ในตารางการบิน โดยมีความสะดวก และรวดเร็ว ปลอดภัย ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เป็นที่ช่วยเพิ่มความมั่นใจ และมีความเชื่อถือให้แก่บริษัทและผู้ที่ใช้บริการมากยิ่งขึ้น

### 3.2.3 ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

#### 3.2.3.1. ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo Handling Services)

ให้การบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยดำเนินการ จัดการคลังสินค้าประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราว และเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป สินค้าที่ได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ได้แก่ สินค้าสด สิ่งที่มีชีวิต วัตถุมูลค่า และให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ เป็นต้น

#### 3.2.3.2 ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรง ให้กับผู้โดยสารตั้งแต่เข้าท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่อากาศยานจากตัวอากาศยานลงสู่ภาคพื้นดิน ในเที่ยวบินทั้งทางขาเข้าและขาออก โดยให้บริการผู้โดยสารของบริษัท และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

#### 3.2.3.3 ธุรกิจการบินอุปกรณ์ภาคพื้น

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดของอากาศยาน ให้กับบริษัท และสายการบิน ลูกค้าให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยที่สูง มีความพร้อมที่สามารถ การบินเข้า – ออก ที่ตรงเวลาที่สุด

#### 3.2.3.4 ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

บริษัทมีการดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับลูกค้าโดยสารที่มาใช้บริการของบริษัทฯ ทั้งเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศรวมถึงบริการผู้โดยสารสายการบินชั้นนำอื่นๆ ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ เช่น ภัตตาคาร ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie มีการจัดบริการจัดเลี้ยงทั้งในสถานที่ นอกสถานที่ และร้านอาหารสวัสดิการของพนักงาน

3.2.3.5 กิจกรรมอื่นๆ

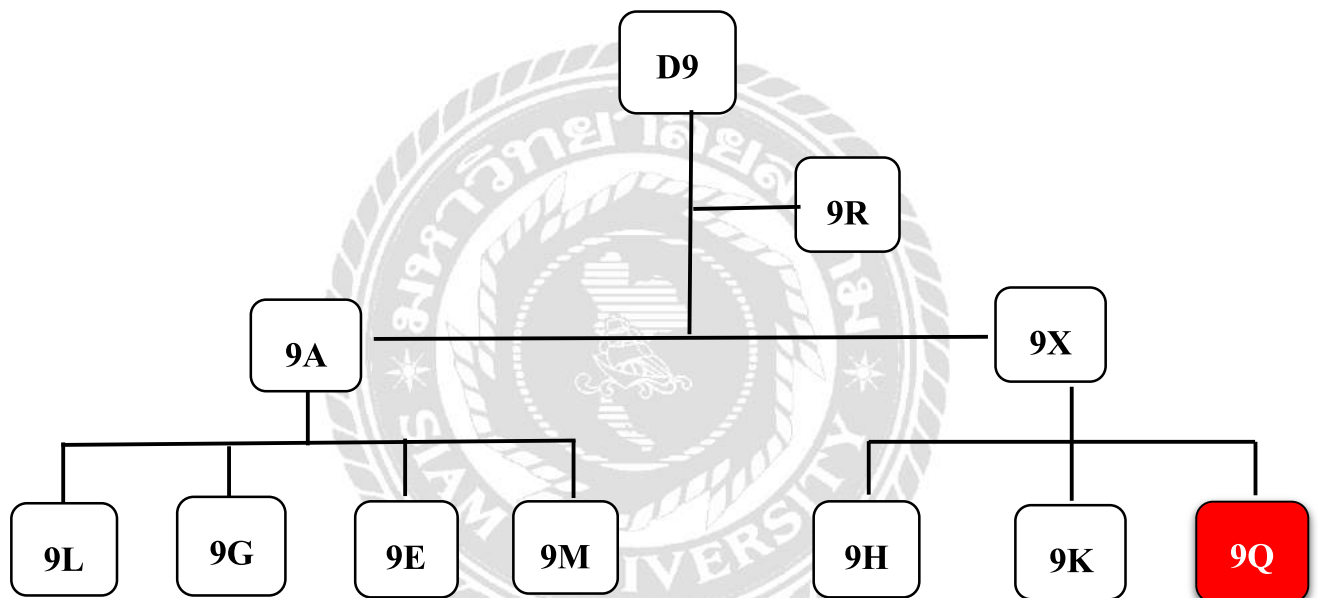
การที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบินอำนวยความสะดวกการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีทั้งบนเครื่องบินและการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกและมีบริการเครื่องบิน

3.2.3.6 กิจกรรมขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่มีการให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นกิจการหลัก ที่ได้มีการพัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก จะประกอบด้วย

- กิจกรรมขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ
- กิจกรรมขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์

3.3 โครงสร้างการบริหารและวิสัยทัศน์



รูปที่ 3.5 โครงสร้างองค์กร (ศูนย์อบรมลูกเรือหลักสี่)

ที่มา : บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

3.3.1 วิสัยทัศน์ ค่านิยม และพันธกิจ

เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และมีกำไรอย่างยั่งยืน ให้บริการดีเลิศเสนอให้ความเป็นไทย

เป้าหมาย (Goal)

ภายในปี 2565

- เป็นสายการบินชั้นนำใน 5 อันดับแรกของโลกที่ลูกค้าพึงพอใจ
- สามารถแก้ไขปัญหาการขาดทุนสะสม

### ภายในปี 2570

- ขยายธุรกิจเป็นกลุ่มธุรกิจการบินของเอเชียที่เป็นผู้นำในเรื่องการขนส่งผู้โดยสาร ศูนย์ซ่อมบำรุง และศูนย์ขนส่งสินค้า
- มีกำไรอย่างยั่งยืน

### คุณค่าหลัก ( Core Values )

- มุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ( Customer Satisfaction )
- ให้การบริการระดับโลก ( World Class Service )
- สร้างคุณค่าในทุกมิติ ( Value Creation )

ในบทบาทของสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ทำการประกาศวิสัยทัศน์เพื่อกำหนดเป้าหมายสูงสุดให้ทราบและถือเป็นแนวทางที่ทุกฝ่ายมุ่งมั่นจะปฏิบัติหน้าที่ให้บรรลุเป้าหมาย ได้แก่ “การเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย “The First Choice Carrier with Touches of Thai”

โดยมุ่งเน้นการสร้างค่านิยมร่วมให้เกิดขึ้นเพื่อส่งเสริมให้เกิดคุณค่าหลัก ได้แก่ การมุ่งเน้นสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้า การดำเนินกิจการภายใต้สถานะต้นทุนและการใช้งบประมาณอย่างเหมาะสม โดยมีความคล่องตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ และเพื่อให้เกิดการตอบสนองกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสมดุล บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประกาศพันธกิจแสดงถึงความมุ่งมั่นและให้ผู้เกี่ยวข้องยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

**3.3.1.1** บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะอาดสบาย การบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและความน่าเชื่อถือสูง รวมทั้งเสริมความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า

**3.3.1.2** การดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงให้แก่ ผู้ถือหุ้น

**3.3.1.3** สร้างความแข็งแกร่งและมีคุณภาพให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ คำนึงถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้าเสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร เพื่อให้พนักงาน ทำงานอย่างเต็มศักยภาพ และมีประสิทธิภาพสูงสุด

**3.3.1.4** ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

### 3.3.2. โครงสร้างกับการดูแล

เพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในฐานะบริษัทมหาชน บริษัทฯ ได้แบ่งโครงสร้างออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

- คณะกรรมการบริษัทฯ
- ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาและให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจ มีบทบาทในการกำกับดูแลฝ่ายบริหารให้ปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานของบริษัทฯ โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการย่อยชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบด้วย 1) คณะกรรมการตรวจสอบ 2) กรรมการอิสระ 3) คณะกรรมการธรรมาภิบาล 4) คณะกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร 5) คณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม 6) คณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 7) คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง 8) คณะกรรมการบริหาร 9) คณะกฏหมาย

### 3.3.3. ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

มีการแบ่งโครงสร้างการบริหารจัดการออกเป็น 2 ส่วน ตามลักษณะงานและบทบาทหน้าที่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน โดยมีสายการรายงานตรงไปยังกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ได้แก่

- ธุรกิจการบิน เป็นธุรกิจหลักที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ประกอบด้วย 5 สายงานหลัก ได้แก่ สายการพาณิชย์ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ สายการเงินและการบัญชี สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า และ 2 ฝ่ายปฏิบัติการ ได้แก่ สายปฏิบัติการ และฝ่ายช่าง

- กลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบิน บริหารงานในลักษณะหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย 4 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ฝ่ายครัวการบิน หน่วยธุรกิจการบินไทยสมาย หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น

### 3.3.4. ลักษณะของบุคลากร

การว่าจ้างจะเป็นบุคลากรทั้งภายในและภายนอก ขึ้นอยู่ภารกิจของแต่ละหน่วยงาน มีการจัดส่งพนักงานไปปฏิบัติหน้าที่และว่าจ้างพนักงานประจำตามจุดบินต่างๆตามระเบียบและข้อกำหนดของแต่ละประเทศ ในบางภารกิจจะใช้การว่าจ้างตัวแทนทำหน้าที่แทนพนักงานโยมีการตกลงให้การส่งมอบบริการเป็นไปตามมาตรฐานที่บริษัทฯ กำหนด

บทบาทหน้าที่ของพนักงานบางกลุ่ม จำเป็นต้องมีทักษะและความชำนาญเฉพาะบริษัทฯ จะมีการพัฒนาศักยภาพทั้งเพื่อเพิ่มพูนระดับความรู้และการสรรหาบุคลากรทดแทน โดยมีศูนย์การฝึกอบรมรับหน้าที่ วางแผนและกำหนดหลักสูตรการฝึกอบรม

### 3.4 ตำแหน่งและลักษณะงานที่นักศึกษาได้รับมอบหมาย



#### รูปที่ 3.6 ผู้ปฏิบัติงาน

ที่มา : ผู้จัดทำ

ชื่อผู้ปฏิบัติงาน

: นางสาว อรพรรณ สำราญอ่อง

ตำแหน่งที่ได้รับมอบหมาย

: ผู้ประสานงานของหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน

งานที่ได้รับมอบหมาย

1. จัดเตรียมเอกสารให้วิทยากร เพื่อใช้เป็นสื่อการสอน
2. แนะนำวิทยากรก่อนเข้าสู่การเรียน
3. แนะนำหลักสูตรและเนื้อหาที่เรียน
4. เข้าร่วมการฝึกอบรม หลักสูตรการดับเพลิงขั้นต้น
5. เข้าร่วมเรียนรู้ English Guest Lecturer
6. ทำแบบทดสอบ E-learning & Certications ( M201- M206 )

### 3.5 ชื่อและตำแหน่งงานของพนักงานที่ปรึกษา

นาย กิตติพล กัญญาคำ

ตำแหน่ง Training Specialist กองฝึกอบรมคุณภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงองค์กร

### 3.6 ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน

7 มกราคม – 29 เมษายน 2562

### 3.7 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

- 3.7.1 ศึกษาข้อมูลเพื่อเลือกหัวข้อโครงการที่สนใจ
- 3.7.2 เขียนรายละเอียดหัวข้อโครงการ และเสนอแบบข้อเสนอโครงการ
- 3.7.3 ศึกษาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง
- 3.7.4 จัดทำแบบสอบถาม
- 3.7.5 เรียบเรียง วิเคราะห์ และอภิปรายผลของประชาสัมพันธ
- 3.7.6 ส่งแบบรายงานความก้าวหน้าของโครงการ
- 3.7.7 รวบรวมเป็นรูปเล่มโครงการเพื่อนำเสนอโครงการต่ออาจารย์และโครงการสหกิจ

ตาราง 3.8 ระยะเวลาในการดำเนินงาน

ขั้นตอนการดำเนินงาน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.
1.ศึกษาข้อมูล	←————→				
2.วิเคราะห์ปัญหา /ปฏิบัติงาน	←————→				
3.คิดผลการเพิ่มประสิทธิภาพ	←————→				
4.ติดตามผล			←————→		
5.จัดทำเอกสาร			←————→		
6.เก็บรวบรวมข้อมูล			←————→		

### 3.9 อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้

#### ฮาร์ดแวร์

1. เครื่องคอมพิวเตอร์
2. กล้องโทรศัพท์
3. เครื่องถ่ายเอกสาร

#### ซอฟต์แวร์

- 1) โปรแกรม Microsoft Excel
- 2) โปรแกรม Microsoft PowerPoint
- 3) โปรแกรม Microsoft Word

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการวิเคราะห์ข้อมูลมีผลการทำโครงการ เพื่อศึกษาด้านความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ผู้กำหนดแนวทางแก้ไขและการป้องกัน ให้มีประสิทธิภาพต่อการไว้วางใจของผู้ร่วมงาน ในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 46 คน โดยผู้จัดทำได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนและนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ผลวิเคราะห์จากกลุ่มประชากรตัวอย่าง

ตอนที่ 2 ผลวิเคราะห์จากผู้เข้ารับการอบรม ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน

ตารางแสดงผลของแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	24	52.17
หญิง	22	47.83
รวม	46	100

จากตารางที่ 4.1 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 52.17 และเพศหญิง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 47.83

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา

การศึกษาระดับ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา 6	5	10.87
มัธยมศึกษา 6 หรือ ปวช.	9	19.56
ปวส. หรือ อนุปริญญา	4	8.69
ปริญญาตรี	28	60.87
รวม	46	100

จากตารางที่ 4.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่การศึกษาระดับ ปริญญาตรี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 60.87 รองลงมาคือ มัธยมศึกษา 6 หรือ ปวช. จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 19.56 และตามลำดับ ต่ำกว่ามัธยมศึกษา 6 จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 10.87 และ ปวส. หรืออนุปริญญา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 8.69

จากตารางที่ 4.3 กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ ดังนี้

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
Crew	8	17.40
ข้าราชการ	2	4.35
พนักงาน Office	20	43.47
อื่นๆ	16	34.78
<b>รวม</b>	<b>46</b>	<b>100</b>

จากตารางที่ 4.3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพ พนักงาน office จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 43.47 รองลงมาคือ อาชีพอื่นๆ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 34.78 Crew จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 17.40 และข้าราชการ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.35

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความพึงพอใจ

ที่	ความรู้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
1.	ท่านมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับงานที่ท่านได้รับมอบหมายในด้านความปลอดภัย	4.09	0.66	มีความพึงพอใจมากที่สุด
2.	ท่านได้มีการนำความรู้ที่ได้จากการอบรมไปใช้ป้องกันอันตรายในด้านต่างๆหรือไม่	4.37	0.53	มีความพึงพอใจมากที่สุด
3.	ท่านได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงาน	4.59	0.54	มีความพึงพอใจมากที่สุด
4.	ท่านปฏิบัติตามข้อห้ามต่างๆในการทำงาน	4.57	0.58	มีความพึงพอใจมากที่สุด
5.	ท่านใช้เครื่องมือในการทำงานที่ถูกต้องตามประเภทของงาน	4.59	0.54	มีความพึงพอใจมากที่สุด
6.	ท่านปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง มิให้เกิดอุบัติเหตุต่อองค์กร	4.70	0.51	มีความพึงพอใจมากที่สุด
7.	ท่านได้มีการตรวจความปลอดภัยภายในองค์กร	4.37	0.57	มีความพึงพอใจมากที่สุด
8.	ท่านเคยพบสิ่งผิดปกติภายในองค์กร	3.78	0.63	มีความพึงพอใจมาก



9.	ท่านมีการรับประทานยาแก้แพ้แก้หวัด ก่อนเข้าปฏิบัติงานหรือในขณะที่ปฏิบัติงาน	3.67	0.63	มีความพึงพอใจมาก
10.	ท่านพักผ่อนไม่เพียงพอต่อการเข้าปฏิบัติงานในแต่ละวัน	3.83	0.57	มีความพึงพอใจมาก
11.	ท่านเคยสูบบุหรี่ในขณะที่ปฏิบัติงาน	3.24	0.52	มีความพึงพอใจปานกลาง
12.	ท่านมีการแต่งกายที่เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน	3.98	0.83	มีความพึงพอใจมาก
	<b>ความพึงพอใจโดยรวม</b>	4.15	0.59	มีความพึงพอใจมาก

ในการสำรวจความพึงพอใจที่มีต่อโครงการ ใช้การวัดระดับความพึงพอใจ 5 ระดับ และกำหนดระดับความพึงพอใจเฉลี่ยเพื่อการแปลผล ดังนี้

**หมายเหตุ**      คะแนนเฉลี่ย 4.50 – 5.00 หมายถึงมีความพึงพอใจมากที่สุด  
 คะแนนเฉลี่ย 3.50 – 4.49 หมายถึงมีความพึงพอใจมาก  
 คะแนนเฉลี่ย 2.50 – 3.49 หมายถึงมีความพึงพอใจปานกลาง  
 คะแนนเฉลี่ย 1.50 – 2.49 หมายถึงมีความพึงพอใจน้อย  
 คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.49 หมายถึงมีความพึงพอใจน้อยที่สุด

**จากตารางที่ 4.4** พบว่าค่าเฉลี่ยและค่าระดับความพึงพอใจจากแบบสอบถาม ความพึงพอใจของหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน มีความพึงพอใจระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 4.15 ส่วนค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.59 โดยความพึงพอใจสูงสุด คือหัวข้อที่ 6. ท่านปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง มิให้เกิดอุบัติเหตุต่อองค์กร มีค่าเฉลี่ย 4.70 ส่วนค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.51 เมื่อเทียบเกณฑ์แล้วอยู่ในระดับมากที่สุด และหัวข้อที่ 3. ท่านได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ย 4.59 ส่วนค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.54 เมื่อเทียบเกณฑ์แล้วอยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาคือหัวข้อที่ 5. ท่านใช้เครื่องมือในการทำงานที่ถูกต้องตามประเภทของงาน ค่าเฉลี่ย 4.59 ส่วนค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.54 เมื่อเทียบเกณฑ์แล้วอยู่ในระดับมากที่สุด และความพึงพอใจปานกลาง หัวข้อที่ 11. ท่านเคยสูบบุหรี่ในขณะที่ปฏิบัติงาน ค่าเฉลี่ย 3.24 ส่วนค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.52 เมื่อเทียบเกณฑ์แล้วอยู่ในระดับปานกลาง

## บทที่ 5

### สรุปผลรายงานและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 สรุปผลโครงการ

ผู้จัดทำได้ทำโครงการเกี่ยวกับการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีเป้าหมายเพื่อศึกษาความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้า และเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่องค์กร และลูกจ้างเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยจากการทำงาน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ บุคลากรที่อยู่ภายในองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือหลักสี่ ที่ได้เข้ารับการอบรม จำนวน 46 คน เครื่องมือที่ใช้ในการทำโครงการ เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้น โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง 46 คน ทำการเก็บข้อมูล ในวันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562 และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอผลการวิจัย ซึ่งมี 2 ตอน ดังนี้

**ตอนที่ 1 ผลวิเคราะห์ทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม**

จากการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จำนวน 46 คน ส่วนมากเป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 52.17 การศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 60.87 มีอาชีพพนักงาน office คิดเป็นร้อยละ 43.47

#### **ตอนที่ 2 ผลวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม**

จากการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานนั้น มีความพึงพอใจระดับมากจากแบบสอบถามทั้งหมด

- 1) ท่านมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับงานที่ท่านได้รับมอบหมายในด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 4.90 ซึ่งพนักงานส่วนใหญ่มีความรู้ เข้าใจเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยของระดับหัวหน้างานอย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) ท่านได้มีการนำความรู้ที่ได้จากการอบรมไปใช้ป้องกันอันตรายในด้านต่างๆหรือไม่ มีค่าเฉลี่ย 4.37
- 3) ท่านปฏิบัติตามข้อห้ามต่างๆในการทำงาน มีค่าเฉลี่ย 4.59 จากผลสำรวจภายในองค์กร

ผลการทำโครงการเรื่อง หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน สอดคล้องกับเรื่อง โครงการอบรม “หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน ” ประจำปี 2561 โดย คณะกรรมการเครือข่ายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน และศูนย์บริหารความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม กองกายภาพและสิ่งแวดล้อม (Center for Occupational Safety, Health and Environment Management : COSHEM)

ได้มีการเพิ่มประสิทธิภาพหัวหน้างานให้มีความมั่นคงระอบคอบมากยิ่งขึ้น โดยการอบรมแต่ละหลักสูตรจะมีผู้เข้าอบรมไม่เกิน 50 คนต่อหลักสูตร และมีระยะเวลาในการอบรมภาคทฤษฎี 12 ชั่วโมง ใน 4 หมวด ประกอบด้วยหลักสูตร ต่อไปนี้

หมวดวิชาที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานและบทบาทหน้าที่ของหัวหน้างาน

หมวดวิชาที่ 2 กฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

หมวดวิชาที่ 3 การค้นหาอันตรายจากการทำงาน

หมวดวิชาที่ 4 การป้องกันและควบคุมอันตราย

#### 5.1.1 ข้อจำกัดหรือปัญหาของโครงการ

5.1.1.1 ระยะเวลาในการทำแบบประเมินภายในองค์กรของแต่ละหลักสูตรไม่เพียงพอ

5.1.1.2 การจัดทำรายงานการสอนที่นักศึกษาทำไม่ตรงตามรูปแบบ

5.1.1.3 พนักงานส่วนใหญ่เป็นระดับหัวหน้างาน จึงไม่มีเวลาอธิบายการทำงานอย่างเข้าใจ

#### 5.1.2 ข้อเสนอแนะ

ควรดำเนินการเพิ่มจำนวนบุคลากรเพื่อช่วยให้การจัดอบรมมีประสิทธิภาพในการจัดมากขึ้น สำหรับฝ่ายผู้จัดการอบรม

1. ควรดำเนินการปรับปรุงเนื้อหาการบรรยายให้ทันสมัยยิ่งขึ้น

2. ควรมีการเพิ่มการจัดการอบรมให้แก่บุคคลภายนอกองค์กรมากยิ่งขึ้น

#### 5.2 สรุปผลการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

##### 5.2.1 ข้อดีของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

นักศึกษาได้เรียนรู้และการปฏิบัติงานในองค์กร นักศึกษามีความสนใจในดำเนินงาน จึงทำให้นักศึกษาได้รับประสบการณ์จากการได้ปฏิบัติงานจริง

5.2.1.1 นักศึกษาได้เรียนรู้การทำงานอย่างแท้จริง

5.2.1.2 นักศึกษามีประสบการณ์ในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า

5.2.1.3 นักศึกษามีการพัฒนาบุคลิกภาพและมนุษยสัมพันธ์ที่ดีมากยิ่งขึ้น

5.2.1.4 นักศึกษาได้มีการฝึกทักษะด้านภาษามากขึ้น

5.2.1.5 นักศึกษาได้เรียนรู้งานใหม่ๆในแต่ละกองฝึก

5.2.1.6 นักศึกษาได้มีการเรียนรู้งานในด้านสายการบิน

## 5.2.2 ปัญหาที่พบของการปฏิบัติงานสหกิจศึกษา

5.2.2.1 ความละเอียดของงานที่สูงมากๆจึงทำให้มีความผิดพลาดอยู่บ่อยครั้ง

5.2.2.2 ปัญหาของจำนวนผู้เข้าร่วมงานไม่แน่นอน

5.2.2.3 ปัญหาของผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่ไม่มีรายชื่อในการอบรม

5.2.2.4 เนื่องจากเป็นสังคมผู้ใหญ่มากำพูดต้องระวังอยู่เสมอแต่บางครั้งก็หลุดบ้าง



## บรรณานุกรม

- กระทรวงแรงงาน. (2560). วันที่สืบค้น 27 เมษายน 2562. เข้าถึงได้จาก.  
[www.กระทรวงแรงงาน%20\(อ้างอิง\).pdf](http://www.กระทรวงแรงงาน%20(อ้างอิง).pdf).
- กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน. (2549). *สภาพการจ้างงานและการทำงานของลูกจ้างในงานที่  
รับไปทำที่บ้าน. และงานเกษตรกรรม*, เข้าถึงได้จาก. [www.Siam Metal Technology .com](http://www.Siam Metal Technology .com)
- ความปลอดภัย. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 26 มกราคม 2562. เข้าถึงได้จาก.  
[www.advisor.anamai.moph.go.th](http://www.advisor.anamai.moph.go.th)
- ความปลอดภัยในการทำงาน. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 24 กุมภาพันธ์ 2562. เข้าถึงได้จาก.  
[www.advisor.anamai.moph.go.th/hph/NEWS/ergo2.html](http://www.advisor.anamai.moph.go.th/hph/NEWS/ergo2.html).
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และ ชัยยะ พงษ์พานิช. (2533). *ความปลอดภัยในการทำงาน: ในเอกสาร  
การสอนชุดชีวอนามัย. (พิมพ์ครั้งที่ 6)*. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- โชคชัย นุเสมอ. (2542). *วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงานอุตสาหกรรม*.  
กรุงเทพฯ: ส.เอเชียเพรส.
- ชวลิต อาคมชน. (2537). *การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน*. กรุงเทพฯ:  
พิมพ์เนศ พรินติ้ง เซ็นเตอร์.
- แนวความคิดป้องกันอุบัติเหตุแบบ โนมินี. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 28 เมษายน 2562. เข้าถึงได้จาก.  
[http://occupational-h.blogspot.com/2016/10/blog-post\\_48.html](http://occupational-h.blogspot.com/2016/10/blog-post_48.html).
- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). (2558). *ข้อมูลของบริษัท*. วันที่สืบค้น 16 กุมภาพันธ์ 2562.  
เข้าถึงได้จาก. [www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com).
- มหาวิทยาลัยมหิดล. (2559). *โครงการอบรม “หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน  
ระดับหัวหน้างาน” ประจำปี 2561*. วันที่สืบค้น 1 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงได้จาก.  
[www.coshem.mahidol.ac.th/downloads/SafetyOfficer/pdf](http://www.coshem.mahidol.ac.th/downloads/SafetyOfficer/pdf).
- รุ่งทิพย์ กาวารี. (2560). *ความปลอดภัยในการทำงาน*. วันที่สืบค้น 16 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงได้  
จาก. <https://erp.mju.ac.th/blog.aspx?bid=302>
- วไลพร ภิญญา. (2544). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัย:กรณีศึกษาพนักงาน  
โรงงานผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าแห่งหนึ่งในจังหวัดสมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์  
มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์*.

วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์. (2547). *วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน*. (พิมพ์ครั้งที่ 17). กรุงเทพฯ: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี ไทย-ญี่ปุ่น.

สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย). (ม.ป.ป.). *หลักสูตร จป.*

*หัวหน้างาน*. วันที่สืบค้น 30 เมษายน 2562. เข้าถึงได้จาก. [www.shawpat.or.th/index.php](http://www.shawpat.or.th/index.php)  
สำนักงานวิจัยกฎหมายและแรงงาน. (2549). *รายงานวิจัยด้านแรงงาน*. วันที่สืบค้นข้อมูล

16 เมษายน 2562. เข้าถึงได้จาก. <http://research.mol.go.th/2013/rsdat/prg/sedu.php>  
สุรพล พะยอมรัมย์. (2541). *Accident. จิตวิทยาอุตสาหกรรม*. กรุงเทพฯ: โครงการส่งเสริมการผลิตตำราและเอกสารการสอน คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

*หลักสูตรฝึกอบรม ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน*. (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก.

<https://www.enttraining.net/coursey-MTB>

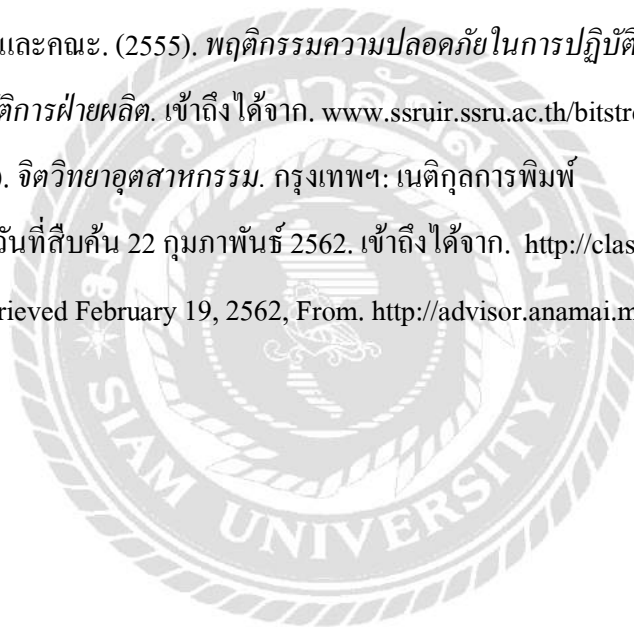
ธรรมรักษ์ ศรีมารุต และคณะ. (2555). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงาน*

*ระดับ ปฏิบัติการฝ่ายผลิต*. เข้าถึงได้จาก. [www.ssruir.ssu.ac.th/bitstream/ssruir/788/pdf](http://www.ssruir.ssu.ac.th/bitstream/ssruir/788/pdf)

อารี เพชรสุด. (2537). *จิตวิทยาอุตสาหกรรม*. กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์

*อุบัติเหตุ*. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 22 กุมภาพันธ์ 2562. เข้าถึงได้จาก. <http://classweb.tu.ac.th>.

*Accident*. (n.d.). Retrieved February 19, 2562, From. <http://advisor.anamai.moph.go.th>.





# ภาคผนวก

แบบแจ้งการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน

ตามมาตรา ๓๔ (๑) และ (๒) แห่งพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม  
ในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔

(๑) ชื่อสถานประกอบกิจการ .....  
เลขทะเบียนการค้า.....ประเภทกิจการ.....  
ตั้งอยู่เลขที่.....หมู่.....ตรอก/ซอย.....ถนน.....  
แขวง/ตำบล.....เขต/อำเภอ.....จังหวัด.....  
รหัสไปรษณีย์.....โทรศัพท์.....โทรสาร.....  
จำนวนลูกจ้าง.....คน

(๒) ความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน

- เสียชีวิต จำนวน.....ราย ตามบัญชีแนบท้าย (ระบุชื่อ – สกุล อายุ เพศ ตำแหน่ง )  
 บาดเจ็บ/เจ็บป่วย จำนวน.....ราย ตามบัญชีแนบท้าย  
( ระบุชื่อ – สกุล อายุ เพศ ตำแหน่ง )  
 ทรัพย์สินเสียหาย จำนวน.....ราย ตามบัญชีแนบท้าย  
( ระบุชื่อ – สกุล อายุ เพศ ตำแหน่ง )  
 มีการหยุดการผลิต

(๓) สถานที่เกิดเหตุ

.....  
วัน / เดือน / ปี ที่เกิดเหตุ.....เวลา.....น.

(๔) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง หรือการประสบอันตรายจากการทำงาน

.....  
.....

(๕) การดำเนินการแก้ไขและป้องกันการเกิดซ้ำ กรณีเกิดเหตุตามมาตรา ๓๔

(๑).....  
.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อความข้างต้นเป็นความจริงทุกประการ

ลงชื่อ.....นายจ้าง / ผู้รับมอบอำนาจ

(.....)ประทับตรา / ถ้ามี

ตำแหน่ง.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. ....





# ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

## แบบสอบถาม

เรื่อง การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน

Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for Supervisory Level

### คำชี้แจง

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานทั้ง ภายในองค์กรและภายนอกองค์กร โดยข้อมูลการตอบแบบสอบถามของท่านจะเก็บเป็นความลับ และนำไปใช้ประโยชน์ต่อการวิจัยเท่านั้น

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความรู้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ

ผู้ศึกษาจึงขอความกรุณาตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง และความคิดเห็นของท่าน ทั้งนี้เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการศึกษา ข้อมูลที่ท่านได้ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะนำไปใช้ในการวิจัยเท่านั้น

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือมา ณ โอกาสนี้ด้วย คำตอบของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยและการศึกษาโดยรวมอย่างแท้จริง

ผู้จัดทำ

นางสาว อรพรรณ สํารายอ่อง

ภาควิชา การโรงแรมและการท่องเที่ยว

คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม

## แบบสอบถาม

เรื่อง การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน  
Perception of Employees Toward Safety officer Curriculum for Supervisory Level

คำชี้แจง แบบสอบถามชุดนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน  หน้าข้อที่ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

1. เพศ

1. ชาย  2. หญิง

2. อายุ

18-23 ปี  24-30 ปี

31-35 ปี  36-40 ปี

3. ระดับการศึกษา

ต่ำกว่ามัธยมศึกษา 6  มัธยมศึกษา 6 หรือ ปวช.

ปวส. หรือ อนุปริญญา  ปริญญาตรี

4. อาชีพ

Crew  ข้าราชการ

พนักงาน office  อื่นๆ

5. สถานที่ทำงาน

การบินไทย  Wingspan  ช่าง DMK  อื่นๆ

6. จำนวนชั่วโมงทำงานในแต่ละวัน

8 ชั่วโมง  มากกว่า 8 ชั่วโมง

## ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความรู้ความพลอดภัยในการปฏิบัติงาน

เกณฑ์การประเมิน      ระดับ 5 หมายถึง มากที่สุด

ระดับ 4 หมายถึง มาก

ระดับ 3 หมายถึง ปานกลาง

ระดับ 2 หมายถึง น้อย

ระดับ 1 หมายถึง น้อยที่สุด

คำชี้แจง ใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับพฤติกรรมของท่านมากที่สุด

ข้อที่	คำถามเกี่ยวกับความรู้ความพลอดภัยในการปฏิบัติงาน	ระดับในการปฏิบัติงานด้าน ความพลอดภัย				
		5	4	3	2	1
1.	ท่านมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับงานที่ท่านได้รับมอบหมายในด้านความพลอดภัย					
2.	ท่านได้มีการนำความรู้ที่ได้จากการอบรมไปใช้ป้องกันอันตรายในด้านต่างๆหรือใหม่					
3.	ท่านได้มีการปฏิบัติตามขั้นตอนการปฏิบัติงาน					
4.	ท่านปฏิบัติตามข้อห้ามต่างๆในการทำงาน					
5.	ท่านใช้เครื่องมือในการทำงานที่ถูกต้องตามประเภทของงาน					
6.	ท่านปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง มิให้เกิดอุบัติเหตุต่อองค์กร					
7.	ท่านได้มีการตรวจความพลอดภัยภายในองค์กร					
8.	ท่านเคยพบสิ่งผิดปกติภายในองค์กร					

ข้อที่	คำถามเกี่ยวกับความรู้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	ระดับในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย				
		5	4	3	2	1
9.	ท่านมีการรับประทานยาแก้แพ้ แก้หวัด ก่อนเข้าปฏิบัติงานหรือในขณะปฏิบัติงาน					
10.	ท่านพักผ่อนไม่เพียงพอต่อการเข้าปฏิบัติงานในแต่ละวัน					
11.	ท่านเคยสูบบุหรี่ในขณะปฏิบัติงาน					
12.	ท่านมีการแต่งกายที่เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน					

**ส่วนที่ 3** ข้อเสนอแนะอื่นๆ

**คำชี้แจง** กรุณากรอกข้อความแสดงความคิดเห็นของท่านลงในช่องว่าง

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ

.....

.....

.....

.....



# ภาคผนวก ข

ภาพปฏิบัติงาน

## เรียนรู้ขั้นตอนและลักษณะของงาน

เมื่อนักศึกษาได้เข้ารับการฝึกงานที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สิ่งแรกที่ต้องปฏิบัติ คือ การเตรียมความพร้อมในการทำงานในแต่ละวันก่อนที่จะปฏิบัติงานตามสังกัดที่ได้รับมอบหมายของศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ (หลักสี่) นักศึกษาฝึกงานจะต้องมีการประชุมหรือสอบถามข้อมูลการปฏิบัติงานในแต่ละวัน เพื่อไม่ให้เกิดความบกพร่องในการทำงานภายในองค์กรและพร้อมที่จะปฏิบัติตามงานที่ได้รับมอบหมายอยู่เสมอ

## การอบรมเบื้องต้น

ได้รับการเรียนรู้ในการช่วยเหลือผู้โดยสารบนเครื่องบินเบื้องต้น ( Training ) , ได้รับการอบรมดับเพลิงขั้นต้น จากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) , ได้มีการทำแบบทดสอบ E-learning & Certications ( M 201 ) และได้เข้าเรียน English Guest Lecturer จากพี่ๆลูกเรือที่ทำการสอน

## จัดเตรียมเอกสาร

มีการจัดเตรียมเอกสารและแบบทดสอบ Pre-Test และ Post- Test ให้กับผู้ที่เข้ารับการฝึกอบรมในแต่ละวิชา และมีการจัดบรรยายประวัติวิทยากรที่จะทำการสอน โดยพอสังเขป และมีการบอกตารางเวลาการอบรม การมอบประกาศนียบัตรผู้ที่ผ่านการอบรมในการเรียนแต่ละครั้ง และมีการแนะนำทางหนีไฟ เพื่อให้ผู้เข้าเรียนได้มีความปลอดภัยในเวลาเกิดเหตุฉุกเฉิน จัดเตรียมอุปกรณ์และร่วมกิจกรรมและมีการร่วมกิจกรรมการเรียนการดับเพลิง และเป็นผู้ดูแลบุคลากรที่ได้รับฝึกอบรมดับเพลิงและการเรียนรู้วิชาต่างๆ แทนผู้ฝึกสอน

## ทักษะที่ใช้ในการฝึกงาน

- การพูดคุยสื่อสารในการใช้ภาษาอังกฤษภายในองค์กร
- การฟังในคำสั่งงานที่แตกต่างกันออกไป
- การแก้ปัญหาเฉพาะหน้าและมีไหวพริบเมื่อเจอปัญหาต่างๆ
- การกล้าแสดงออกในการพูดคุยกับผู้ใหญ่และผู้รับบริการ
- ความตรงต่อเวลาในการทำงาน
- การวางแผนการทำงานแต่ละวันอย่างเป็นระบบ
- การใช้ทักษะโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวข้องได้
- การมีมารยาททางสังคมในการทำงาน

## สิ่งที่ได้เรียนรู้จากการฝึกงาน

- ได้รับความรู้ใหม่ๆจากสถานประกอบการจริง
- ช่วยให้มีควมรับผิดชอบในงานที่ได้รับมอบหมาย
- สามารถนำประสบการณ์ฝึกงานไปใช้ในชีวิตประจำวันได้
- ฝึกให้เป็นคนขยันและอดทนต่อแรงกดดันต่างๆ
- ฝึกทักษะในการใช้ภาษาอย่างถูกต้อง





## ผู้ประสานงานในการอบรม



เป็นผู้ประสานงานในการจัดอบรม ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ช่วยในการแนะนำวิทยากรและแนะนำทางหนีไฟภายในอาคารรวมถึงบอกหลักสูตรที่เข้าจัดอบรมในแต่ละครั้ง



งานที่ได้รับมอบหมาย คือ ทำ Power Point เรื่อง การรายงานและสอบสวนอุบัติเหตุแนวใหม่ , Human factors , The disciplines of aviation และ มีการทำ E-Learning & Certications ในแบบทดสอบของสายการบิน และแบบทดสอบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการของหัวหน้างาน

## Training



ได้รับการอบรม Training เบื้องต้น เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้โดยสารบน  
เครื่องบินยามเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉิน เพื่อในผู้โดยสารบนเครื่องเกิดความปลอดภัย  
ในการใช้บริการของสายการบิน



ดับเพลิงข้างต้น







ได้เข้ารับการอบรมดับเพลิงข้างต้น ทั้งภายในอาคาร และนอกอาคาร โดยเป็นตัวแทนของ กองฝึก 9Q ในการสาธิตการใช้ถังดับเพลิงแต่ละประเภทของไฟ โดยมีการควบคุมจากผู้เชี่ยวชาญ ในการปฏิบัติ และได้มีใบรับรองการผ่านอบรมดับเพลิงเบื้องต้น ซึ่งสามารถนำไปสมัครงานได้



## กรุงเทพมหานคร

วุฒิบัตรเลขที่ สปบ.(กบต.๒) ๐๖๓๙ /๒๕๖๒



ได้รับใบอนุญาตจากรวมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ใบอนุญาตเลขที่ คทค.-ว ๒๐๒

ขอรับรองว่า

นางสาวอรพรรณ สำราญอ่อน

### ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการดับเพลิงขั้นต้น

ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ.๒๕๕๕ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๕

เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๗ ก.พ. ๒๕๖๒

พันตำรวจโท  
( สมเกียรติ นนทแก้ว )

ผู้อำนวยการสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย  
ปฏิบัติราชการแทนผู้อำนวยการกรุงเทพมหานคร



# ภาคผนวก ก

บทสัมภาษณ์พนักงานที่ปรึกษา



# ภาคผนวก ง

บทความวิชาการ



การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย  
ในการทำงานระดับหัวหน้างาน

Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for Supervisory Level

อาจารย์ที่ปรึกษา ดร. นันทิรา ภูขาว สนใจ

อรพรรณ ตำราญอ่อง

ภาควิชาการโรงแรม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม

38 ถนนเพชรเกษม เขตภาษีเจริญ 10160

Email: [Ora\\_Sum@siam.edu](mailto:Ora_Sum@siam.edu)

บทคัดย่อ

ผู้จัดทำได้ปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษาและศึกษาโครงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน โดยมีจุดประสงค์ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน 2) เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ในการทำงานทุกประเภทนั้นสามารถเกิดความเสี่ยงต่อการทำงานขึ้นอยู่กับลักษณะของงาน อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุเมื่อเกิดขึ้นแล้วนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อหลายด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บด้านร่างกายและส่งผลกระทบต่อจิตใจตลอดจนผลกระทบต่อองค์กรหลายด้าน

ประโยชน์จากการศึกษาจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขและการป้องกัน เพื่อให้มีประสิทธิภาพต่อองค์กรมากยิ่งขึ้น ผลการวิเคราะห์โครงการพบว่าหัวหน้างานส่วนใหญ่มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย และมีใช้อุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้อง จากการ

ตอบแบบสอบถาม โดยมีค่าเฉลี่ย 4.15 และอยู่ในระดับความพึงพอใจมาก

คำสำคัญ : การรับรู้ / การอบรม / หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

Abstract

The researcher joined cooperative education program and studied the project titled “Perception of Employees Toward Safety Officer Curriculum for Supervisory Level.” The project aimed: 1) to study the information about safety of staff in supervisory levels at the work place; 2) to understand the perception of the participants towards the training named “Safety Officer Curriculum for Supervisory Level.” Many accidents can occur depending on the type of work, nevertheless, accidents have various negative effects, ranking from physical to psychological injuries, which at the end, impacts the productive level of the organization.

Therefore, the benefits received from this project could be used as guidelines

for further effective change and protection for safety purposes at work place. The results of the project showed that the respondents acquired knowledge about safety and know how to use the safety devices correctly. The overall level of satisfaction towards this training was 4.15. Thus, the respondents were very satisfied with the training.

**Keywords:** perception / training / safety officer curriculum

### วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน
2. เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อกรอบหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ผู้ค้นหาแนวทางการแก้ไขและการป้องกัน

### ขอบเขตของโครงการ

1. ขอบเขตด้านประชากร ผู้เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “ หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ” จำนวน 46 คน ที่มีประสบการณ์ทำงาน 5 ปีขึ้นไป

2. ขอบเขตด้านเวลา ตั้งแต่ วันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562

3. ขอบเขตด้านพื้นที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ศูนย์อบรมลูกเรือ (หลักสี่)

### ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ประกาศเกียรติคุณที่รับรองด้านมาตรฐานความปลอดภัย

2. บริษัท ได้ทราบถึงประสิทธิภาพในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างานอย่างถูกต้อง
  3. บริษัท ได้ทราบถึงการรับรู้ของผู้เข้าอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน
  4. ผู้เข้าอบรมสามารถนำหลักการของการทำงานอย่างปลอดภัยไปประยุกต์ใช้กับงานของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ### ขั้นตอนวิธีการดำเนินงาน

1. ศึกษาข้อมูลเพื่อเลือกหัวข้อ โครงการที่สนใจ
  2. เขียนรายละเอียดหัวข้อ โครงการและเสนอแบบข้อเสนองาน
  3. ศึกษาทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง
  4. จัดทำแบบสอบถาม
  5. เรียบเรียงวิเคราะห์และอภิปรายผลของประชาสัมพันธ
  6. ส่งแบบรายงานความก้าวหน้าของโครงการ
  7. รวบรวมเป็นรูปเล่ม โครงการเพื่อนำเสนอโครงการต่ออาจารย์และโครงการสหกิจ
- ### ผลการปฏิบัติงานตามโครงการ

จากการที่ผู้จัดทำได้ปฏิบัติงาน ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในตำแหน่ง ผู้ประสานงานหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ในกองฝึกอบรมคุณภาพความปลอดภัยและความมั่นคงในองค์กร (9Q) ได้รับคำแนะนำและปรึกษาแก้ไขปัญหาในส่วนงานต่างๆที่ผู้จัดทำได้ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดูแลลูกจ้าง

อย่างถูกต้อง ตามกระทรวงแรงงานกำหนด โดยรายละเอียดของการดำเนินโครงการ ดังนี้

1. เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัย
2. การเก็บรวบรวมข้อมูล
3. วิเคราะห์ข้อมูล
4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

#### สรุปผลโครงการ

ผู้จัดทำได้ทำโครงการเกี่ยวกับการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีเป้าหมายเพื่อศึกษาความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้า และเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่องค์กรและลูกจ้าง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติภัยจากการทำงานกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ บุคลากรที่อยู่ภายในองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือหลักสี่ ที่ได้เข้ารับการอบรม จำนวน 46 คน เครื่องมือที่ใช้ในการทำโครงการ เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้น โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง 46 คน ทำการเก็บข้อมูล ในวันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562 และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอผลการวิจัย

#### บรรณานุกรม

กฎกระทรวง. (2556). วันที่สืบค้น 13 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงได้จาก. [www.legal.labour.go.th/2018/imagelaw/Safety2554/2/s\\_001.pdf](http://www.legal.labour.go.th/2018/imagelaw/Safety2554/2/s_001.pdf)  
กระทรวงแรงงาน. (2560). วันที่สืบค้น 27 เมษายน 2562. เข้าถึงได้จาก.

[www.กระทรวงแรงงาน%20\(อ้างอิง\).pdf](http://www.กระทรวงแรงงาน%20(อ้างอิง).pdf).

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน.(2549) สภาพการจ้างงานและการทำงาน ของลูกจ้างในงานที่รับไปทำที่บ้าน และงานเกษตรกรรม, เข้าถึงได้จาก. [www.Siam Metal Technology .com](http://www.Siam Metal Technology .com)

ความปลอดภัย. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 26 มกราคม 2562. เข้าถึงได้จาก.

<http://advisor.anamai.moph.go.th>

ความปลอดภัยในการทำงาน. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 24 กุมภาพันธ์ 2562. เข้าถึงได้จาก

[www.advisor.anamai.moph.go.th/hph/NEWS/ergo2.html](http://www.advisor.anamai.moph.go.th/hph/NEWS/ergo2.html).

เฉลิมชัย ชัยกิตติกรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช. (2533). *ความปลอดภัยในการทำงาน*: ในเอกสารการสอนชุดชีวอนามัย. (พิมพ์ครั้งที่ 6). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

โชคชัย บุเสมอ. (2542). *วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงานอุตสาหกรรม*. กรุงเทพฯ: ส.เอเชียเพรส.

ชวลิต อาคมชน. (2537). *การบริหารความปลอดภัยในการทำงาน*. กรุงเทพฯ: พิมพ์เศ พรินติ้ง เซ็นเตอร์.

แนวความคิดป้องกันอุบัติเหตุแบบ โนมินี. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 28 เมษายน 2562. เข้าถึงได้จาก.

[http://occupational-post\\_48.html](http://occupational-post_48.html).

- บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน). (2558). *ข้อมูลของบริษัท*. วันที่สืบค้น 16 กุมภาพันธ์ 2562. เข้าถึงได้จาก. <http://www.thaiairways.com>.
- มหาวิทยาลัยมหิดล. (2559). *โครงการอบรม “หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างาน” ประจำปี 2561*. วันที่สืบค้น 1 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงได้จาก. <http://www.coshem.mahidol.ac.th/downloads/SafetyOfficer/pdf>.
- รุ่งทิพย์ กาวารี. (2560). *ความปลอดภัยในการทำงาน*. วันที่สืบค้น 16 พฤษภาคม 2562. เข้าถึงได้จาก. <https://erp.mju.ac.th/blog.aspx.com>
- วไลพร ภิญโญ. (2544). *ปัจจัยที่มี ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความปลอดภัย:กรณีศึกษาพนักงาน โรงงานผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้าแห่งหนึ่ง ในจังหวัดสมุทรปราการ*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์.
- วิฑูรย์ สิมะโชคดี และ วีระพงษ์ เฉลิมจิระรัตน์. (2547). *วิศวกรรม และการบริหารความปลอดภัยใน โรงงาน*. (พิมพ์ครั้งที่ 17). กรุงเทพฯ: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี ไทย-ญี่ปุ่น
- สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยใน การทำงาน (ประเทศไทย). (ม.ป.ป.).
- วันที่สืบค้น 30 เมษายน 2562. เข้าถึง ได้จาก. [www.shawpat.or.th/index.php](http://www.shawpat.or.th/index.php)
- สำนักงานวิจัยกฎหมายและแรงงาน. (2549). *รายงานวิจัยด้านแรงงาน*. วันที่ สืบค้นข้อมูล 16 เมษายน 2562. เข้าถึง ได้จาก. [http://research.mol.go.th/2013/rsdat /prg/sedu.php](http://research.mol.go.th/2013/rsdat/prg/sedu.php)
- สุรพล พะยอมรัมย์. (2541). (accident). *จิตวิทยาอุตสาหกรรม*. กรุงเทพฯ: โครงการส่งเสริมการผลิตตำราและ เอกสารการสอน คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- หลักสูตรฝึกอบรม ความปลอดภัยในการ ปฏิบัติงาน*. (ม.ป.ป.). เข้าถึง ได้จาก. <https://www.enttraining.net/coursey-MTB>
- ธรรมรักษ์ ศรีมารูต และคณะ. (2555). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการ ปฏิบัติงานของพนักงานระดับ ปฏิบัติการฝ่ายผลิต*. เข้าถึง ได้จาก. [http://www.ssruir.ssru.ac.th/bitstrea m/ssruir/788/1/197-55.pdf](http://www.ssruir.ssru.ac.th/bitstream/ssruir/788/1/197-55.pdf)
- อารี เพชรผุด. (2537). *จิตวิทยาอุตสาหกรรม*. กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์
- อุบดีเหตุ. (ม.ป.ป.). วันที่สืบค้น 22 กุมภาพันธ์ 2562. เข้าถึง ได้จาก. <http://classweb.tu.ac.th>.
- Accident*. (n.d.). Retrieved February 19, 2562, From <http://advisor.anamai.moph.go.th>.



# ภาคผนวก จ

โปสเตอร์



## การรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่

### ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน

Perception of Employee toward Safety Officer Curriculum for

#### บทคัดย่อ

ผู้จัดทำได้ปฏิบัติงานในโครงการสหกิจศึกษา และศึกษาโครงการเรื่องการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน โดยมีจุดประสงค์ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน 2) เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ในการทำงานทุกประเภทนั้นสามารถเกิดความเสี่ยงต่อการทำงานขึ้นอยู่กับลักษณะของงาน อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุเมื่อเกิดขึ้นแล้วนั้นย่อมส่งผลเสียหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บด้านร่างกายและส่งผลกระทบต่อจิตใจ ตลอดจนผลกระทบต่อองค์กรหลายด้าน

ประโยชน์จากการศึกษาจะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขและการป้องกัน เพื่อให้มีประสิทธิภาพต่อองค์กรมากยิ่งขึ้น **คำสำคัญ** : การรับรู้/การอบรม/หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

#### สรุปผล

ผู้จัดทำได้ทำโครงการเกี่ยวกับการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีเป้าหมายเพื่อศึกษาความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้า และเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่องค์กร โดยแบบสอบถามที่สร้างขึ้น โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง 46 คน ทำการเก็บข้อมูล ในวันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562 และได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอผลการวิจัย

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาด้านความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน
2. เพื่อทราบถึงการรับรู้ของพนักงานต่อการอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ผู้บริหาร แนวทางการแก้ไขและการป้องกัน

#### ลักษณะงานที่ปฏิบัติ

ผู้ประสานงานของหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน

#### ประโยชน์ที่ได้รับ

1. บริษัทได้ทราบถึงประสิทธิภาพในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ระดับหัวหน้างานอย่างถูกต้อง
2. บริษัทได้ทราบถึงการรับรู้ของผู้เข้าอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน

#### ขอบเขตของโครงการ

1. ขอบเขตด้านประชากร ผู้เข้าร่วมอบรมในหัวข้อ “หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ” จำนวน 46 คน
2. ขอบเขตด้านเวลา ตั้งแต่ วันที่ 7 มกราคม ถึง 29 เมษายน 2562
3. ขอบเขตด้านพื้นที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ภาควิชาการโรงแรมและการท่องเที่ยว คณะศิลปศาสตร์  
น.ส.อรพรรณ สำราญอ่อง

อาจารย์ที่ปรึกษา คร. นันทิรา ภูขาว สนใจ

พนักงานที่ปรึกษา นาย กิตติพล กัญญาคำ

ชื่อสถานประกอบการ บริษัท การบินไทย จำกัด

(มหาชน) ศูนย์อบรมลูกเรือหลักสี่



# ภาคผนวก น

รายงานผลปฏิบัติงานสหกิจ



# ภาคผนวก ข

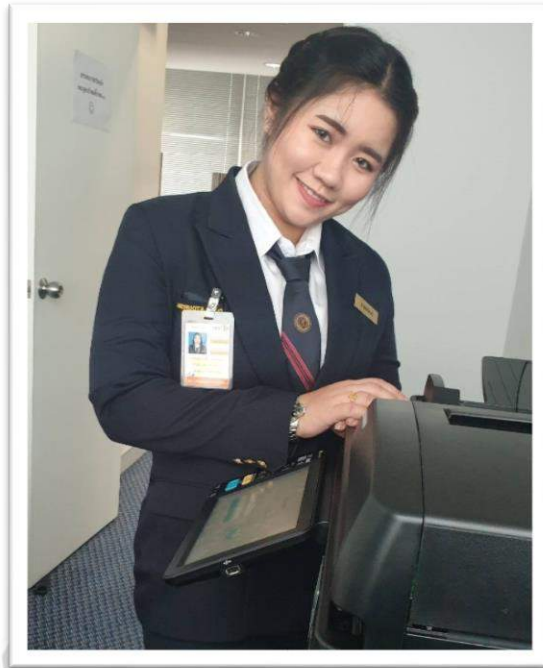
ประวัติผู้จัดทำ





รหัสประจำตัวนักศึกษา : 5704400015  
ชื่อ-นามสกุล : นางสาว อรพรรณ สำราญอ่อน  
คณะ : ศิลปศาสตร์  
สาขาวิชา : การโรงแรม  
ที่อยู่ : 551/96-97 ซอย สาธุประดิษฐ์ 45 ถนน สาธุประดิษฐ์  
แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กทม. 10120  
เบอร์โทรศัพท์ : 090-9912274

## ประวัติผู้เขียน



รหัสประจำตัวนักศึกษา : 5704400015  
ชื่อ-นามสกุล : นางสาว อรพรรณ สํารายอ่อง  
คณะ : ศิลปศาสตร์  
สาขาวิชา : การโรงแรม  
ที่อยู่ : 551/96-97 ซอย สาธุประดิษฐ์ 45  
ถนน สาธุประดิษฐ์ แขวงบางโพงพาง  
เขตยานนาวา กทม. 10120  
เบอร์โทรศัพท์ : 090-9912274