

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยนับเป็นประเทศหนึ่งที่เป็นผู้นำทางด้าน การประมงทะเล เนื่องจากมีแหล่งทำประมงทั้งในฝั่งทะเลอ่าวไทย และฝั่งทะเลอันดามัน รวมพื้นที่ประมาณ 316,000 ตารางกิโลเมตร ได้ผลผลิตมวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product, GDP) เมื่อปี 2544 มูลค่า 123.2 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศ และยังก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น โรงน้ำแข็ง ห้องเย็น โรงงานแปรรูปสัตว์น้ำ และอุตสาหกรรมอื่น ๆ เป็นต้น จากการสำรวจพบว่า มีผู้ประกอบการอาชีพประมง และอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นจำนวน 826,980 คน และยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีก⁽¹⁾

แรงงานในกิจการประมงเป็นงานที่หนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำประมงทะเล ส่วนใหญ่ต้องใช้แรงงานเพศชายที่แข็งแรง อุดมทุน และเสี่ยงต่อภัยอันตรายต่าง ๆ มีผู้กล่าวว่าเสี่ยงอันตรายยิ่งกว่าพนักงานดับเพลิง หรือตำรวจเสียอีก ชาวประมงทะเลจึงมีโอกาสเกิดการบาดเจ็บทุพพลภาพ หรือเสียชีวิตจากการทำงานได้มาก^{(2) (3)}

ประเทศที่พัฒนาแล้ว มีความตื่นตัวในการศึกษาทางระบาดวิทยาของการเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานในชาวประมงกันอย่างมาก โดยเฉพาะในกลุ่มอาชีพประมงทะเล พบสถิติการบาดเจ็บจากการทำงานที่สูง เช่น จากการศึกษาย้อนหลัง 1 ปี ในชาวประมงทะเลเชิงพาณิชย์ของประเทศเดนมาร์ก พบอัตราการบาดเจ็บจากการทำงาน 20.4 รายต่อ 100 บุคคลต่อปี⁽³⁾ และจากการรวบรวมข้อมูลในปี 2501 – 2529 จากหลายประเทศ โดยองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization, ILO) พบว่า อัตราตายจากการทำงานในกลุ่มอาชีพประมงแตกต่างกันไปตั้งแต่ 45.8 – 414.6 รายต่อชาวประมง 100,000 คน ซึ่งเป็นอัตราที่สูง และสูงกว่ากลุ่มอาชีพอื่น และยังได้แจกแจงข้อมูลการบาดเจ็บเนื่องจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิต ซึ่งพบบ่อยในกลุ่มอาชีพประมง โดยอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บที่พบบ่อย ได้แก่ มือ ขา ศีรษะ คอ และแขน ลักษณะของการบาดเจ็บที่พบบ่อย ได้แก่ แผลเปิด กระดูกหัก เคล็ดขัดยอก และบาดแผลฟกช้ำ⁽⁴⁾

นอกจากนี้ ยังมีข้อมูลการทำงาน หรือสถานที่ทำงานที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ไม่ถึงแก่ชีวิต เช่น การเตรียมเครื่องมือทำประมงประเภททวนจะมีโอกาสติดพันอยู่ในเครื่องมือชิ้นนั้น หรือเกิดบาดแผลบดขยี้ได้⁽⁵⁾

องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization, ILO) จึงได้จัดการประชุมไตรภาคีขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2542 ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ในหัวข้อสุขภาพและความปลอดภัยในอุตสาหกรรมประมง โดยความร่วมมือของฝ่ายรัฐบาล นายจ้าง และลูกจ้าง พบว่า มีการตายของกลุ่มอาชีพประมงจากทั่วโลก รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูป และการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำด้วย เป็นจำนวน 24,000 รายต่อปี จึงได้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติ (United Nation, UN) ได้แก่ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agricultural Organization, FAO) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization, ILO) และองค์การกิจการทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization, IMO) ให้ช่วยกันออกกฎความปลอดภัยในการทำงานของชาวประมง (Code of Safety for Fisherman and Fishing Vessels) เพื่อที่จะลดความเสี่ยง และป้องกันการบาดเจ็บจากการทำงานของชาวประมง รวมทั้งลดอันตรายจากการทำงานบนเรือด้วย⁽⁶⁾

สำหรับประเทศไทย กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคมได้ดำเนินงานด้านอาชีวอนามัย เพื่อลดการประสบอันตรายเนื่องจากการทำงาน โดยพยายามผลักดันพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ออกมาบังคับใช้ ทำให้มีข้อมูลสถิติในการควบคุมป้องกัน และประเมินผลอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถลดสถิติการประสบอันตรายของแรงงานในระบบประกันสังคมลงได้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน (นายสุวัจน์ ลิปตพัลลภ) ได้มอบหมายนโยบายให้กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ดำเนินงานเพื่อลดการประสบอันตรายเนื่องจากการทำงาน โดยจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยไว้ 2 มาตรการ คือ การตรวจความปลอดภัยและบังคับใช้กฎหมายให้เข้มข้น และมาตรการกิจกรรมส่งเสริมการรณรงค์ความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งมีโครงการรองรับ 4 โครงการ คือ โครงการพัฒนาระบบความปลอดภัยแบบยั่งยืน โครงการป้องกันอุบัติเหตุอันตราย ในสถานประกอบกิจการที่ประสบอันตรายสูง โครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์ และโครงการเร่งรัดเพื่อลดอุบัติเหตุอันตรายในสถานประกอบกิจการที่ประสบอันตรายสูง 16 ประเภทกิจการ จึงประกาศให้ปี 2546 เป็น "ปีแห่งการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน" เพื่อลดการประสบอันตรายจากการทำงานให้ได้อย่างน้อย 10 ต่อปีอย่างต่อเนื่อง⁽⁷⁾ แต่ยังไม่มีความชัดเจนในการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในกลุ่มอาชีพประมงทะเล ซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศเช่นกัน จึงยังไม่มีการศึกษาใดที่จะให้ข้อมูลสถิติเพื่อเป็นพื้นฐาน ในการติดตามประเมินผลเกี่ยวกับการควบคุมป้องกันการประสบอันตรายจากการทำงาน เช่นเดียวกับแรงงานในระบบประเภทอื่น เนื่องจากแรงงานประมงจัดเป็นแรงงานนอกระบบ ตาม

พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 ซึ่งมีลักษณะงานไม่เป็นระบบแน่นอน มีการย้ายเข้าออก ตลอดเวลา การจ้างงานแบบครั้งคราว มิได้ต่อเนื่องทั้งปี การเข้าถึงจึงกระทำได้ลำบาก⁽⁸⁾

ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาวิจัยเพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับประกอบการวางแผน และกำหนด นโยบายการดูแลสุขภาพ ความปลอดภัยในการทำงานของชาวประมงทะเลนี้้อย่างเหมาะสม มี ประสิทธิภาพ จะทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น มีขวัญและกำลังใจในการทำงาน อันจะช่วยเพิ่ม ผลผลิต เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อไป

1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 อุบัติการณ์ของการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิตในชาวประมงทะเล ประเภทที่ใช้เรือมีเครื่องยนต์ภายในเรือ และนำเรือมาเทียบท่าที่ท่าเรือเสมสาร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นเท่าไร

1.2.2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิตในชาวประมงทะเล ดังกล่าว

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 วัตถุประสงค์ทั่วไป เพื่อศึกษาขนาดของปัญหา ลักษณะการเกิด การกระจาย และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิตในชาวประมงทะเล ประเภทที่ใช้เรือมีเครื่องยนต์ภายในเรือ ที่มาใช้ท่าเทียบเรือตำบลเสมสาร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

1.3.2 วัตถุประสงค์เฉพาะ

1.3.2.1 เพื่อศึกษาอัตราอุบัติการณ์ของการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิต ในรอบ 1 ปี ระหว่าง 1 มิถุนายน 2546 – 31 พฤษภาคม 2547 ของชาวประมงทะเลประเภทที่ใช้เรือมีเครื่องยนต์ภายในเรือ ที่มาใช้ท่าเทียบเรือของตำบลเสมสาร อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

1.3.2.2 เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคล และปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อมการทำงาน กับการเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิตในชาวประมงทะเลดังกล่าว

1.4 สมมติฐานการวิจัย

ลักษณะของบุคคล สถานที่ เวลา และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงานมีความสัมพันธ์กับการเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานของชาวประมงทะเลเชิงพาณิชย์

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

ทำการศึกษาเฉพาะการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิตเท่านั้น ไม่รวมเหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Incident) เหตุการณ์อันตราย (Dangerous Occurrence) และการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงแก่ชีวิต

1.6 ข้อตกลงเบื้องต้น

1.6.1 การทำประมงทะเลเป็นงานที่หนักและตรากตรำมาก บางครั้งต้องออกไปค้างแรมกลางทะเล จึงมีแต่แรงงานเพศชายเท่านั้น

1.6.2 ประชากรเรือประมงที่ศึกษาในครั้งนี้ คือ เรือประมงทะเลเชิงพาณิชย์ที่มีเครื่องยนต์ภายในเรือ โดยมาให้ทำเทียบเรือเสมสาธิตในการขนถ่ายสัมภาระ และสัตว์น้ำที่จับได้ ซึ่งมีเฉพาะเรืออวนชั้นปลากะตักหรือเรือโดเหม็ก เรืออวนลากแผ่นตะเฒ่ และเรืออวนลากคู่

1.7 ข้อจำกัดของการวิจัย

1.7.1 หลังจากเกิดเหตุพายุเกย์ เมื่อปี พ.ศ. 2533 ทำให้ลูกเรือประมงชาวไทย โดยเฉพาะชาวอีสานไม่นิยมประกอบอาชีพนี้อีก มีผลทำให้ขาดแคลนแรงงาน และเจ้าของเรือต้องจ้างแรงงานต่างชาติ⁽⁹⁾ ในปัจจุบันจึงมีแรงงานต่างด้าวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมักเป็นชาวพม่า เขมร และลาว ซึ่งมีลักษณะพื้นฐานทางชนบทรรมนิยม ประเพณี และวัฒนธรรมเหมือนคนไทยเป็นส่วนใหญ่ แต่ก็มีข้อแตกต่างในรายละเอียดปลีกย่อยอยู่บ้าง ดังนั้น การศึกษาการเกิดการบาดเจ็บจากการทำงานในชาวต่างด้าวนี้ จึงอาจนำผลการศึกษามาอนุมานใช้กับชาวประมงไทยได้ระดับหนึ่ง

1.7.2 ลูกเรือประมงทะเลส่วนใหญ่เป็นชาวต่างด้าว เช่น พม่า เขมร ลาว เป็นต้น บางคนก็ไม่ได้รับการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว จากกรมแรงงานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ทำให้มีปัญหาการติดต่อสื่อสาร อาจไม่เข้าใจกัน อาจไม่ให้ความร่วมมือในการวิจัย เพราะกลัวจะถูกดำเนินคดีตามกฎหมาย ดังนั้น จึงต้องมีการเตรียมอบรมล่ามไว้เพื่อช่วยชี้แจง และทำความเข้าใจ

1.7.3 ลักษณะการแล่นเรือประมงออกจับสัตว์น้ำกระทำไปทั่วพื้นที่อ่าวไทย และเรือที่มาจอดเทียบท่าขนถ่ายสัตว์น้ำที่จับได้นั้น อาจมาจากหลายพื้นที่ เช่น จังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม หรือแม้ทางภาคใต้ เช่น จังหวัดชุมพร ทำให้ลักษณะประชากรที่ศึกษาไม่ได้อยู่เฉพาะอาณาเขตสมุทรเท่านั้น แต่มาจากหลาย ๆ พื้นที่ในประเทศไทย การตีกรอบตัวอย่างของประชากรที่จะทำการศึกษาจึงกระทำได้อย่าง

1.7.4 ระบบการจ้างงานของประมงทะเลนั้นไม่แน่นอน ไม่ว่าจะเป็นแรงงานชาวไทยหรือต่างด้าว มีการเข้าออกจกงานตลอดเวลา ไม่มีการว่าจ้างเป็นประจำ จึงไม่มีทะเบียนประวัติของคณงาน ดังนั้นในการศึกษาจึงไม่ทราบกรอบตัวอย่างที่แน่นอนได้

1.7.5 ได้ทำการศึกษาการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา แต่มีการศึกษาพบอคติจากความจำ (Recall Bias) ⁽¹⁰⁾ กล่าวคือ อัตราอุบัติการณ์ของการบาดเจ็บจะลดลงเมื่อระยะเวลาของการสำรวจนานขึ้น โดยเฉพาะการบาดเจ็บชนิดที่ไม่รุนแรง จึงแยกการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการบาดเจ็บรุนแรงจำกัดอยู่ในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา และการบาดเจ็บรุนแรงอยู่ในช่วงหนึ่งปีที่ผ่านมา

1.7.6 การเสพยาเสพติดเป็นปัจจัยที่น่าสนใจที่อาจเกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บจากการทำงาน แต่ยังไม่มืวิธีการที่ดีในการเก็บข้อมูล เนื่องจากชาวประมงอาจจะเกรงกลัวความผิด จึงไม่อยากจะตอบคำถามนี้ ผู้วิจัยจึงตัดคำถามในด้านนี้ออกไป

1.7.7 ปัจจัยทางด้านจิตสังคมเป็นสิ่งที่ละเอียดอ่อน ต้องใช้การศึกษาวิจัยที่ลึกซึ้ง จึงไม่น่านำมาศึกษาในงานวิจัยนี้

1.7.8 ในกรณีลูกเรือประมงที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง เช่น แขนขาด ขาขาด ไม่สามารถทำงานได้ก็จะต้องออกจากงานไป เหลือแต่พวกที่แข็งแรงทำงานหนักได้ จึงมีความผิดพลาดในการเลือกตัวอย่าง (Healthy Worker Effect) ^{(11) (12)} อาจทำให้อัตราอุบัติการณ์ที่สำรวจได้ต่ำกว่าความเป็นจริง แต่ถ้าสัมภาษณ์ได้ก็อาจได้ข้อมูลการบาดเจ็บรุนแรงถึงขั้นพิการหรือเสียชีวิต แล้วนำมาพิจารณาประกอบการวิเคราะห์ผลได้

1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1.8.1 การทำประมง หมายถึง การจับ ดัก ล่อ ทำอันตราย ฆ่าหรือเก็บสัตว์น้ำในที่จับสัตว์น้ำด้วยเครื่องมือทำการประมงหรือด้วยวิธีใด ๆ

1.8.2 เครื่องมือทำการประมง หมายถึง เครื่องกลไก เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ ส่วนประกอบ อารูธ เสา หลัก หรือเรือ บรรดาที่ใช้ทำการประมง

1.8.3 การประมงทะเลเชิงพาณิชย์ หมายถึง การทำประมงทะเลโดยใช้เรือที่มีเครื่องยนต์ภายในเรือ (คำนิยามนี้ยังมีข้อถกเถียงกันมาก ผู้วิจัยจึงกำหนดคำนิยามนี้ให้สะดวกต่อ งานวิจัย)

1.8.4 เรือมีเครื่องยนต์ภายในเรือ หมายถึง เรือที่มีเครื่องยนต์กลางลำ ซึ่งสามารถ จำแนกขนาดเรือตามระวางบรรทุก (ตันกรอส) ของเรือแต่ละลำได้ดังนี้ คือ น้อยกว่า 5 ตันกรอส 5 - 9 ตันกรอส 10 - 19 ตันกรอส 20 - 29 ตันกรอส 30 - 49 ตันกรอส 50 - 99 ตันกรอส และ 100 ตันกรอสขึ้นไป แต่ในการสัมภาษณ์ ลูกเรือจะไม่ทราบขนาดระวางบรรทุกของเรือเป็นตันกรอส แต่สามารถบอกความยาวเรือที่มีหน่วยเป็นวาหรือศอกได้ โดยแบ่งเป็นขนาดเล็ก กลาง และใหญ่ (น้อยกว่า 14 เมตร, 14 - 18 เมตร และตั้งแต่ 19 เมตรขึ้นไปตามลำดับ), (1 วา = 2 เมตร)

1.8.5 ตัน (Revenue Tonnage) หมายถึง น้ำหนักเป็นเมตริกตัน หรือปริมาตรเป็น ลูกบาศก์เมตร อย่างใดอย่างหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่า ใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม

1.8.6 ตันกรอส (Gross Tonnage, GT) หมายถึง จำนวนตันรวมของเรือ ที่คิดคำนวณ ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ.1969⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾⁽¹⁶⁾

1.8.7 ทำเรือมาตรฐาน หมายถึง ทำเรือที่มีโครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก

1.8.8 ทำเรือมาตรฐานขนาดใหญ่ หมายถึง ทำเรือมาตรฐานที่รถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถสิบล้อ สามารถวิ่งผ่านได้เรือทุกขนาดสามารถจอดเทียบท่าได้

1.8.9 ทำเรือมาตรฐานขนาดเล็ก หมายถึง ทำเรือมาตรฐานที่รถบรรทุกขนาดเล็ก เช่น รถปิกอัพ สามารถวิ่งผ่านได้ เรือขนาดเล็กเท่านั้นที่สามารถจอดเทียบท่า ได้แก่ เรืออวนลากแคะ เรืออวนช้อนปลากระตัก และเรือโดเหม็ก

1.8.10 ลักษณะการทำงานประมงประกอบด้วยงานต่าง ๆ เหล่านี้⁽¹⁷⁾

- 1) การวางอวนหรือเครื่องมือประมงอื่น ๆ
- 2) การติดตั้งปากอวน
- 3) การกู้อวน
- 4) การคัดเลือกปลา
- 5) การยกสิ่งของหนัก
- 6) การขนถ่ายบรรจุสิ่งของภายในห้องอับอากาศ
- 7) การขนถ่ายบรรจุสิ่งของภายในห้องเย็น

1.8.11 นิยามของคำศัพท์ที่เกี่ยวกับการบาดเจ็บ ในงานวิจัยนี้ ได้ใช้คำนิยามจากคู่มือ การจัดเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และโรคจากการประกอบอาชีพขององค์การแรงงานระหว่าง ประเทศ⁽¹⁸⁾⁽¹⁹⁾ ดังต่อไปนี้

1) เหตุการณ์อันตราย (Dangerous Occurrence) คือ เหตุการณ์ที่ได้มีการสอบสวนแล้วว่ามีโอกาสทำให้เกิดโรค หรือการบาดเจ็บกับคนทำงานหรือกับสาธารณชนได้ คำนี้ น่าจะมีความหมายใกล้เคียงกับเหตุการณ์ที่เกือบจะมีการสูญเสีย (Near Miss)

Dangerous Occurrence: Readily identifiable event as defined under national laws and regulations, with potential to cause an injury or disease to persons at work or the public.

2) เหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Incident) คือ เหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัยที่เกิดขึ้นในขณะทำงาน แต่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือมีเพียงแค่การปฐมพยาบาลเบื้องต้นเท่านั้น

Incident: An unsafe occurrence arising out of or in the course of work where no personal injury is caused, or where personal injury requires only first-aid treatment.

3) อุบัติภัยจากการทำงาน (Occupational Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะทำงาน มีผลให้เกิดการบาดเจ็บที่ไม่ถึงแก่ชีวิต หรือถึงแก่ชีวิตได้

Occupational Accident: An occurrence arising out of or in the course of work which results in fatal or non-fatal occupational injury.

4) การบาดเจ็บจากการทำงาน (Occupational Injury) คือ การตาย การบาดเจ็บ หรือโรคซึ่งเกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุจากการทำงาน

Occupational Injury: Death, any personal injury or disease resulting from an occupational accident.

5) การบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิต (Non-fatal Occupational Injury) คือ มีการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ทำให้เกิดการตาย

Non-fatal Occupational Injury: Occupational injury not leading to death.

6) การบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงแก่ชีวิต (Fatal Occupational Injury) คือ มีการบาดเจ็บจากการทำงานที่ทำให้เกิดการตาย

Fatal Occupational Injury: Occupational injury leading to death.

7) การบาดเจ็บชนิดที่ไม่รุนแรง หมายถึง การบาดเจ็บที่ยังสามารถมาทำงานต่อไปได้

8) การบาดเจ็บชนิดที่รุนแรง หมายถึง การบาดเจ็บจนต้องหยุดงาน อาจต้องนอนโรงพยาบาล หรือถึงขั้นพิการเสียชีวิต

งานวิจัยนี้จะทำการศึกษาเฉพาะการบาดเจ็บจากการทำงานที่ไม่ถึงแก่ชีวิต (Non-fatal Occupational Injury) เท่านั้น ฉะนั้นจึงไม่ได้ศึกษาเกี่ยวกับเหตุการณ์อันตรายหรือไม่ปลอดภัย และการบาดเจ็บจากการทำงานจนถึงแก่ชีวิต

1.8.12 เวลาที่อ้างอิง

- 1) วันสำรวจ หมายถึง วันที่ 1 มิถุนายน – 14 มิถุนายน พ.ศ. 2547
- 2) ในรอบปีที่แล้ว หมายถึง 1 ปีก่อนวันสำรวจ คือ ตั้งแต่ 1 มิถุนายน 2546 ถึง 31 พฤษภาคม 2547

1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.9.1 ทราบขนาดของปัญหา สาเหตุ และปัจจัยเสี่ยงของการเกิดการบาดเจ็บจากการทำงาน ในกลุ่มอาชีพประมงน้ำเค็มทำให้สามารถหาแนวทางป้องกันแก้ไขต่อไปได้

1.9.2 ข้อมูลมาประกอบการกำหนดนโยบาย และวางแผนการพัฒนา และสนับสนุนทรัพยากรด้านอาชีวอนามัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บจากการทำงาน ในกลุ่มอาชีพประมงน้ำเค็ม

1.9.3 นำข้อมูลที่ได้มาตั้งเป็นสมมติฐานถึงสาเหตุและปัจจัยต่าง ๆ ของการบาดเจ็บจากการทำงาน แล้วทำการศึกษาวิจัยเชิงวิเคราะห์ต่อไปได้

1.10 ปัญหาทางด้านจริยธรรม

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา ไม่ได้ใส่สิ่งแทรกแซง หรือการทดสอบใด ๆ ให้กับกลุ่มที่ศึกษา และผลการศึกษานำเสนอเป็นภาพรวมไม่ได้เปิดเผยผลการวิจัยของกลุ่มตัวอย่างแต่ละคน จึงคาดว่าไม่มีปัญหาทางจริยธรรม

1.11 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

1.11.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ น้ำหนัก ส่วนสูง ดัชนีมวลกาย เชื้อชาติ ศาสนา การศึกษา รายได้ สถานภาพสมรส โรคประจำตัว เป็นต้น และปัจจัยและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บจากการทำประมงทะเล เช่น สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ เคมี ชีวภาพ กายศาสตร์ จิตสังคม ประเภทของเรือ สภาพภูมิอากาศ เป็นต้น

1.11.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ การเกิดการบาดเจ็บจากการทำประมงทะเล ซึ่งมีรายละเอียดของเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้แก่ เวลาที่เกิดการบาดเจ็บ ลักษณะของการบาดเจ็บ ส่วนของร่างกายที่ได้รับการบาดเจ็บ ส่วนของร่างกายที่ได้รับการบาดเจ็บ ชนิดของการบาดเจ็บ สภาพที่เป็นอันตราย สิ่งที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ ลักษณะงานที่ทำขณะเกิดการบาดเจ็บ สถานที่หรือบริเวณที่เกิดการบาดเจ็บ ความรุนแรงของการบาดเจ็บ และการสูญเสียอวัยวะ เป็นต้น

1.12 กรอบแนวคิดในการวิจัย (Conceptual Framework)

