

ภาคผนวก ก

สำเนาหนังสือเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน

ที่ ทส ๑๖๐๙.๔/ ๑๐ ๑๐



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๖๐/๑ ขอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๖

เรื่อง ผลการพิจารณารายการการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน

เรียน กรรมการผู้จัดการบริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/๓๗/๓๘
ลงวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๖

๒. หนังสือบริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ที่ GSPP๓-๑๓-๐๔๖ ลงวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ของ บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ตั้งอยู่ที่ นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่ง บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

๒. แนวทางการเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทโครงการด้านคมนาคม

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แจ้งผลการพิจารณารายการการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ของ บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ของ คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๕๖ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มิได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ของ บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง โดยให้บริษัทฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามแนวทางหรือรายละเอียดที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนด และตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน

-๒-

ชี้แจงเพิ่มเติมครั้งที่ ๒) โครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน (ฉบับเดือนเมษายน ๒๕๕๖) ให้สำนักงานฯ เพื่อพิจารณาและดำเนินการตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณาและนำเสนอรายงานดังกล่าวตามขั้นตอนการพิจารณารายงานฯ ต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอื่นๆ พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๕๖ คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มิได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ของบริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง โดยให้บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ บริษัท โกลว์ เอสพีที ๓ จำกัด จะต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และ ๒ รวมทั้ง ประสานผู้จัดทำรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์จำนวน ๕ ชุด พร้อมแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน ๑๐ แผ่น และรายงานฉบับแรกที่ผนวกข้อมูลเพิ่มเติมตามลำดับการพิจารณาของคณะกรรมการฯ จำนวน ๑ เล่ม เสนอต่อสำนักงานฯ ภายในเวลา ๑ เดือน เพื่อเป็นเอกสารอ้างอิงและส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป อนึ่ง สำนักงานฯ ได้สำเนาหนังสือแจ้ง บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายพนพล ธิยะใจ)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

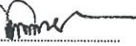
สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม


โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ ต่อ ๖๘๐๗

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน
ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
จังหวัดระยอง
ซึ่ง บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด
ต้องยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด**


SPP3
(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด


(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤษ อึ้งเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด


บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LT
มิถุนายน 2556


สำนักงานสิ่งแวดล้อม


แบบสผ. 1

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| มาตรการทั่วไป | - | <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการท่าเรือขนถ่ายถ่านหินของโรงไฟฟ้า ของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ที่จะนำมาผนวกรวมกับ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน ของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัดตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดจังหวัดระยอง</p> <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการ</p> | <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด จะเป็น ผู้รับผิดชอบการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะขุดลอกและดำเนินการ โดยว่าจ้างหน่วยงานกลางในการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมและหากผลการติดตามตรวจสอบได้แสดงถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการ ทางโครงการต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็วทั้งการปฏิบัติโดยโครงการและบริษัท ผู้รับเหมาต่างๆ โดยกำกับไว้ในสัญญาว่าจ้างงานด้วย</p> |


(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤษ อึ้งเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LT
มิถุนายน 2556

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหินของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัดตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดจังหวัดระยอง พร้อมทั้งนำรายละเอียดในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องไปกำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาก่อสร้างและการดำเนินการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าคู่สัญญามีการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้</p> <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ต้องควบคุมให้มีการออกแบบรายละเอียดของกิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอน เป็นไปตามที่ระบุไว้ในรายละเอียดโครงการตามที่ได้นำเสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหินของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัดตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดจังหวัดระยองที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้ให้ความเห็นชอบ</p> | <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LT</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤช ยิ้มเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ต้องรับผิดชอบการดำเนินการรวมทั้งควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้ออกแบบก่อสร้างและ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหินของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัดตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดจังหวัดระยอง อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ</p> <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัดต้องดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามระยะเวลาที่กำหนดในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเล สำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหินของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> | <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LT</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช ยิ้มเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <p>ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดจังหวัดระยอง รวมทั้งจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบภายหลังดำเนินการระยะชุดลอกเสร็จสิ้น และทุก 6 เดือน ในช่วงระยะดำเนินการ</p> <p>ในกรณีที่ บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการหรือมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้ บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด แจ้งให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาตดำเนินการดังนี้</p> <p>1) หากหน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบ</p> | <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)


ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)

ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ อิ่มเจริญ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <p>ไว้แล้ว ให้หน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตรับจดแจ้งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้นๆ ต่อไป พร้อมกับให้จัดทำสำเนาการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวข้างต้นที่รับจดแจ้งไว้ แจ้งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> <p>2) หากหน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจกระทบต่อสาระสำคัญในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ได้รับความเห็นชอบไว้แล้ว ให้หน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตจัดส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม(คชก.) ชุดที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นชอบประกอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงและเมื่อโครงการได้รับอนุมัติหรืออนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลง ให้หน่วยงานผู้อนุมัติหรืออนุญาตแจ้งผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> | <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)

ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ อิ่มเจริญ)

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1. คุณภาพอากาศ | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>- ถึงแม้กิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอนในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ มีพื้นที่การดำเนินงานอยู่ในทะเล แต่มาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ฉบับเดิม ได้กำหนดให้มีมาตรการทางด้านคุณภาพอากาศเพื่อป้องกันผลกระทบด้านการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อย่างไรก็ตาม โครงการ จะยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวที่ได้ถูกกำหนดไว้แล้ว เพื่อให้การดำเนินมาตรการต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศเพื่อนำผลที่ได้มาใช้ในการควบคุมและปรับปรุงมาตรการต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น</p> | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>มาตรการฯ</p> <p>- ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรกลหนักที่ใช้ในการขุดลอกอย่างสม่ำเสมอ เพื่อควบคุมคุณภาพไอเสียให้เป็นไปตามมาตรฐาน</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>- ตลอดระยะขุดลอก</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>- ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>- ดัชนีตรวจวัด : 2 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10)</p> <p>- สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี (รูปที่ 1) ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณริมรั้วของบริษัท ไทยแท่งค้เทอร์มินัล จำกัด สถานีที่ 2 บริเวณสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด</p> <p>- ความถี่ : 1 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ในช่วงที่มีกิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอน</p> <p>- ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> |

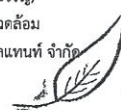
(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 วิศวกรอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวาราลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด



(นายคมกฤช อิ่มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556



บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ผลสารที่สำคัญได้แก่ ฝุ่นละอองจากการขนถ่ายถ่านหิน ซึ่งจะมีปริมาณมากหรือน้อยจะขึ้นอยู่กับอัตราการขนถ่าย และจำนวนสายพานที่ใช้ลำเลียงถ่านหิน เป็นต้น เนื่องจากสายพานขนถ่ายถ่านหินของโครงการฯ เป็นแบบปิดตลอดแนวรวม ทั้งมีการฉีดพรมน้ำเพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองตลอดแนวการลำเลียงถ่านหิน ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบที่เกิดจากฝุ่นละอองอย่างมีนัยสำคัญ</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการฯ</p> <p>- เรือที่ใช้บริการร่อนน้ำเดินเรือของโครงการ ควรดับเครื่องยนต์ทุกครั้งที่จะจอดเทียบท่าเพื่อขนถ่ายถ่านหิน</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>- ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ</p> <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <p>- บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ดัชนีตรวจวัด : 2 ดัชนี ได้แก่ ฝุ่นละอองรวม (TSP) และฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10)</p> <p>- สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี (อ้างถึงรูปที่ 1) ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณริมรั้วของบริษัท ไทยแท่งค้เทอร์มินัล จำกัด สถานีที่ 2 บริเวณสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด</p> <p>- ความถี่ : ปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 3 วัน ต่อเนื่อง</p> <p>- ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> |



(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 วิศวกรอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นางวาราลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช อิ่มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556




บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. ระดับเสียง | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>- ถึงแม้กิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอนในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ มีพื้นที่การดำเนินงานส่วนใหญ่อยู่ในทะเล แต่มาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ฉบับเดิม ได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันผลกระทบทางด้านเสียง เพื่อป้องกันผลกระทบอันเกิดจากกิจกรรมการขุดลอก อย่างไรก็ตาม โครงการ จะยึดถือและปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวที่ได้ถูกกำหนดไว้แล้ว เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเพื่อเป็นข้อมูลในการควบคุมระดับเสียงที่เกิดจากการขุดลอกให้มีผลกระทบเกิดขึ้นน้อยที่สุด</p>  | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดระดับเสียงสูงสุดของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขุดลอกที่ยอมให้คนงานได้รับตามมาตรฐานของกรมแรงงานไว้ในสัญญาจ้างผู้รับเหมาขุดลอก - ควบคุมให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกิน 80 เดซิเบล (เอ) ต้องใส่เครื่องอุดหูหรือเครื่องครอบหู - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคลอย่างเพียงพอ ได้แก่ เครื่องอุดหู (Ear Plug) หรือเครื่องครอบหู (Ear Muff) และกวดขึ้นให้คนงานใช้อุปกรณ์ป้องกันเมื่อปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังมาก - หลีกเลี่ยงการดำเนินงานที่จะก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนในเวลากลางคืน - เครื่องจักรกลต้องตรวจสอบสภาพและดูแลอยู่เสมอ หากพบว่าชำรุดต้องซ่อมบำรุงทันที <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะขุดลอก | <p>ระยะขุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด : 2 ดัชนีได้แก่ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) - สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี (อ้างอิงรูปที่ 1) ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณริมรั้วของบริษัทไทยแท่งเคทีเอ็ม จำกัด สถานีที่ 2 บริเวณสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด - ความถี่ : 1 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ในช่วงที่มีกิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอน - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด |


บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD

มิถุนายน 2556

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- เสียงรบกวนหลักจากโครงการคือ เสียงของเครื่องจักรและสายพานลำเลียงที่ใช้ในการขนถ่ายถ่านหิน แต่เนื่องจากโครงการฯ ใช้ระบบปิดตลอดแนวลำเลียง ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นจะมีระดับต่ำ รวมถึงพื้นที่โครงการตั้งอยู่ห่างไกลจากพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อผลกระทบมาก</p>  | <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>ระยะดำเนินการ</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด : 2 ดัชนีได้แก่ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) - สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี (อ้างอิงรูปที่ 1) ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณริมรั้วของบริษัทไทยแท่งเคทีเอ็ม จำกัด สถานีที่ 2 บริเวณสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด - ความถี่ : ปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 3 วันต่อเนื่อง ในช่วง 2 ปีแรกภายหลังจากการขุดลอกแล้วเสร็จและโครงการเปิดดำเนินการ - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด |

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD

มิถุนายน 2556

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.3 คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>- กิจกรรมการขุดลอกและการทิ้งตะกอนของโครงการจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอน แต่จากการประเมินพบว่า การฟุ้งกระจายของตะกอนจะเกิดขึ้นไม่มากนัก และจะอยู่ภายในเขตท่าเทียบเรือของโครงการและบริเวณจุดทิ้งตะกอนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในระยะขุดลอกโครงการได้กำหนดให้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบแล้ว เช่น การติดตั้งม่านกันตะกอนบริเวณพื้นที่ขุดลอก เป็นต้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงคาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำ แต่เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพของการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว และเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทั่วถึง จึงกำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งในระยะขุดลอกของโครงการด้วย</p>  | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>มาตรการ</p> <p>- การขุดลอกจะต้องดำเนินการนอกฤดูมรสุมหรือช่วงที่คลื่นลมไม่แรงมาก เพื่อป้องกันคลื่นลมซึ่งเป็นต้นเหตุของการฟุ้งกระจายของตะกอน</p> <p>- ตรวจสอบสภาพของเรือขุดให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลา เพื่อป้องกันการรั่วไหลของวัสดุขุดลอกลงสู่ทะเล</p> <p>- ติดตั้งม่านกันตะกอน (Silt Curtain) บริเวณพื้นที่ทำการขุดลอก โดยจะต้องติดตั้งก่อนการดำเนินการใดๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของตะกอนดินออกสู่พื้นที่ภายนอก และหากพบการชำรุดจะต้องรีบซ่อมแซมทันที หรือเปลี่ยนใหม่ พร้อมทั้งหยุดการขุดลอกจนกว่าจะดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ</p> <p>- ควบคุมค่าปริมาณตะกอนแขวนลอยไม่ให้เกินค่าที่กำหนดไว้ โดยจะกำหนดจุดควบคุมที่ระยะ 500 เมตรจากบริเวณที่ดำเนินการขุดลอกให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลหรือให้เป็นไปตามมาตรฐานฯ ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) หรือ</p> | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง</p> <p>- ดัชนีตรวจวัด : ความลึกความโปร่งใส อุณหภูมิ น้ำความเป็นกรดและด่าง (pH) ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) น้ำหนักหรือไขมันบนผิวน้ำสารแขวนลอย (SS) ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ของแข็งทั้งหมด (Total Zn) โปรททั้งหมด (Total Hg) ตะกั่วทั้งหมด (Total Pb) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform) และแบคทีเรียกลุ่มฟีคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform)</p> <p>- สถานีตรวจวัด : จำนวน 4 สถานี (ดังรูปที่ 2) คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณท่าเทียบเรือ กนอ. |

มิถุนายน 2556

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรารัตน์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ ชัยเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>ข้อกำหนดเอกสารแนบท้ายใบอนุญาตขุดลอกของกรมเจ้าท่า ทั้งนี้ ได้กำหนดให้มีค่าไม่เกิน 70 มิลลิกรัมต่อลิตร หากปริมาณตะกอนแขวนลอยเกินกว่าค่าควบคุมไว้จะต้องหยุดทำการขุดลอกจนกว่าปริมาณตะกอนแขวนลอยจะอยู่ในระดับปกติ</p> <p>- ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของกรมเจ้าท่าอย่างเคร่งครัด รวมถึงต้องประสานงานกับสำนักนําร่องมาบตาพุด การนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระหว่างที่มีกิจกรรมการขุดลอกและการทิ้งตะกอนอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>- จะต้องติดตั้งไฟสัญญาณ (Pilot Light) แสดงขอบเขตพื้นที่ขุดลอกในทะเลให้เห็นเด่นชัด โดยเฉพาะในเวลากลางคืน โดยต้องติดตั้งในระยะห่างประมาณ 200 เมตร ก่อนถึงพื้นที่ขุดลอก เพื่อป้องกันเรือแล่นชน</p> <p>- ก่อนการดำเนินการขุดลอกและการทิ้งตะกอน ซึ่งจะทำให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอนในทะเล จะต้องแจ้งกำหนดการให้กลุ่มชาวประมงใกล้เคียงทราบล่วงหน้า</p> | <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณ Liquid Tank Farm พื้นที่ทะเลบริเวณร่องน้ำเดินเรือ พื้นที่ทะเลทิศตะวันตกของเกาะเสม็ด <p>- ความถี่ : ทุก 1 เดือน ตลอดระยะขุดลอก</p> <p>- ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> <p>ปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด</p> <p>- ดัชนีตรวจวัด : สารแขวนลอย (SS)</p> <p>- สถานีตรวจวัด : จำนวน 6 สถานี (ดังรูปที่ 3) คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดขุดลอก บริเวณที่ห่างจากจุดขุดลอกไปทางทิศตะวันออกประมาณ 500 เมตร บริเวณที่ห่างจากจุดขุดลอกไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ประมาณ 500 เมตร บริเวณจุดทิ้งตะกอน |



มิถุนายน 2556

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นางวรารัตน์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

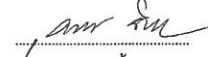
(นายคมกฤษ ชัยเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD


| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมการขุดลอกและการทิ้งตะกอน จะต้องเปิดโอกาสให้ตัวแทนกลุ่มชาวประมงเข้าร่วมสังเกตการณ์และตรวจสอบ - ผู้รับเหมาขุดลอกต้องจัดหา ห้องน้ำ-ห้องส้วม ที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลแก่คนงานอย่างเพียงพอ - ควบคุมดูแลห้ามมิให้มีการลักลอบทิ้งขยะมูลฝอยหรือของเสียต่างๆ จากคนงานลงสู่ทะเลอย่างเด็ดขาด <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะขุดลอก <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด  <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p> | <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณที่ห่างจากจุดทิ้งตะกอนไปทางทิศตะวันออกประมาณ 500 เมตร • บริเวณที่ห่างจากจุดทิ้งตะกอนไปทางทิศตะวันตกประมาณ 500 เมตร <p>ความลึกน้ำ 3 ระดับ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระดับที่ห่างจากผิวน้ำ 1 เมตร • ระดับกึ่งกลางน้ำ • ระดับที่ห่างจากพื้นท้องน้ำ 1 เมตร <p>ความถี่ : ทุก 2 ชั่วโมง ในวันแรกของการดำเนินการขุดลอกและทิ้งตะกอนรวม 7 ครั้ง ได้แก่ ในช่วงเวลาก่อนและหลังการขุดลอก (เวลา 07.00 น. และเวลา 19.00 น.) และในระหว่างที่มีการขุดลอก จำนวน 5 ครั้ง เช่น เวลา 09.00 น., 11.00 น., 13.00 น., 15.00 น. และ 17.00 น. เป็นต้น ในระยะขุดลอก</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด</p> |

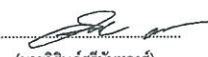

 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด



 (นางวาราลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

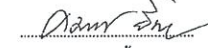

 (นายคมกฤษ อิ่มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การขนถ่ายดินจะก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากถนนดินไปรอบๆบริเวณ รวมทั้งอาจมีบางส่วนที่ร่วงหล่นในทะเล และอาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมันและน้ำมันจากการเกิดอุบัติเหตุทางเรือ  | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในการขนส่งดินจะต้องทำในระบบสายพานลำเลียงแบบปิดตลอดแนว โดยจะมีลักษณะเป็นระบบสายพานอยู่ในท่อที่ลำเลียงจากเรือไปยังที่เก็บ ซึ่งวิธีการนี้จะลดการแพร่กระจายของฝุ่นละอองได้มาก - ต้องตรวจสอบการชำรุดฉีกขาดของท่อหรือสิ่งปกคลุมอย่างสม่ำเสมอ บางครั้งอาจต้องฉีดละอองน้ำในอากาศบริเวณกองดิน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - น้ำที่จากกิจกรรมท่าเรือและพื้นที่เทกองดิน จะถูกรวบรวมไปบำบัดในบ่อตกตะกอนข้างพื้นที่เทกองในพื้นที่โรงไฟฟ้า จากนั้นจะนำกลับมาใช้ใหม่ทั้งหมดโดยไม่มีการระบายน้ำออกสู่ภายนอก ยกเว้นในฤดูมรสุมที่กระแสน้ำส่วนเกินออก หลังจากที่ผ่านมาการตกตะกอนจนได้ค่ามาตรฐานแล้ว - น้ำที่จากกิจกรรมของเรือที่มาเทียบท่าเข้าของเรือจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดน่านน้ำสากล (Marpol 73/78) และเรือบรรทุกสินค้าจะมีการติดตั้ง Oil Water Separator เพื่อแยกน้ำเสียที่ปนเปื้อน | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>คุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง</p> <p>ดัชนีตรวจวัด : ความลึกความโปร่งใส อุณหภูมิ น้ำความเป็นกรดและด่าง (pH) ความนำไฟฟ้า ความเค็ม ออกซิเจนละลาย (DO) บีโอดี (BOD) น้ำมันหรือไขมันบนผิวน้ำ สารแขวนลอย (SS) ของแข็งที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ของแข็งทั้งหมด (TS) สังกะสีทั้งหมด (Total Zn) โปรอททั้งหมด (Total Hg) ตะกั่วทั้งหมด (Total Pb) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform) และแบคทีเรียกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์ม (Fecal Coliform)</p> <p>สถานีตรวจวัด : จำนวน 4 สถานี (อ้างอิงรูปที่ 2) คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณท่าเทียบเรือ กอนอ. |



 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

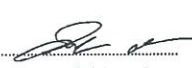

 (นางวาราลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

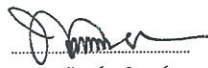

 (นายคมกฤษ อิ่มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

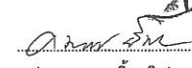
มิถุนายน 2556

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| |  | <p>น้ำมันแล้วบำบัดด้วย Sewage Treatment ก่อนปล่อยลงสู่ทะเล ตามมาตรฐานใน Sewage and Waste Management procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมแผนรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือ - เตรียมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีที่เกิดการรั่วไหลของน้ำมันและน้ำมัน - ติดตั้งระบบควบคุมมลพิษจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากถ่านหินและการปนเปื้อนในระบบระบายน้ำ - ควบคุมและกวดขันไม่ให้เกิดการลักลอบปล่อยน้ำเสียและน้ำอับเฉาจากเรือลงสู่ทะเลในบริเวณร่องน้ำเดินเรือและบริเวณน่านน้ำไทย <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด | <ul style="list-style-type: none"> • ทะเลใกล้บริเวณ Liquid Tank Farm • พื้นที่ทะเลบริเวณร่องน้ำเดินเรือ • พื้นที่ทะเลทิศตะวันตกของเกาะสะเก็ด <ul style="list-style-type: none"> - ความถี่ : ตรวจวัด 2 ครั้งต่อปี ในช่วง 2 ปีแรกภายหลังจากการขุดลอกแล้วเสร็จและโครงการเปิดดำเนินการ - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด |



 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


 (นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


 (นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD



| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ .1 นิเวศวิทยาทางทะเล | <p>ระยะขุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการขุดลอกและการทิ้งตะกอนหน้าท่าเทียบเรือ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของตะกอน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตในน้ำตามมา แม้ว่าโครงการจะกำหนดให้มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้วก็ตาม อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพของการปฏิบัติตามมาตรการและการเฝ้าระวังผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจึงได้กำหนดให้มีการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านนิเวศวิทยาทางน้ำด้วย  | <p>ระยะขุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งอย่างเคร่งครัด <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะขุดลอก <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด | <p>ระยะขุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด: แพลนท์ตอนพืชแพลงก์ตอนสัตว์และสัตว์หน้าดินโดยพิจารณาจากจำนวนชนิดปริมาณความชุกชุม/ความหนาแน่น - สถานีตรวจวัด : จำนวน 4 สถานี (อ้างอิงรูปที่ 2) คือ • พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณท่าเทียบเรือ กบอ. • พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณ Liquid Tank Farm • พื้นที่ทะเลบริเวณร่องน้ำเดินเรือ • พื้นที่ทะเลทิศตะวันตกของเกาะสะเก็ด <ul style="list-style-type: none"> - ความถี่ : ทุก 1 เดือนตลอดระยะขุดลอก - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด |



 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

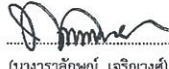

 (นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

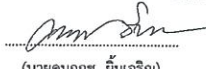

 (นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD


| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p>  | <p>ระยะดำเนินการ</p>  <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD.</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด: แพลงก์ตอนพืชแพลงก์ตอนสัตว์และสัตว์หน้าดินโดยพิจารณาจากจำนวนชนิดปริมาณความชุกชุม/ความหนาแน่น - สถานีตรวจวัด: จำนวน 4 สถานี คือ <ul style="list-style-type: none"> ● พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณท่าเทียบเรือ กนอ. ● พื้นที่ทะเลใกล้บริเวณ Liquid Tank Farm ● พื้นที่ทะเลบริเวณร่องน้ำเค็มเรือ ● พื้นที่ทะเลทิศตะวันตกของเกาะสะเก็ด - ความถี่: ตรวจวัด 2 ครั้งต่อปี ในช่วง 2 ปีแรกภายหลังจากการขุดลอกแล้วเสร็จและโครงการเปิดดำเนินการ - ผู้รับผิดชอบ: บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด |



(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

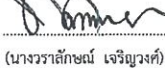

(นางวรารัตน์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด



(นายคมกฤษ อัมเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</p> <p>1.1 การคมนาคมขนส่ง การคมนาคมทางน้ำ</p> | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>กิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอนในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ มีพื้นที่การดำเนินงานส่วนใหญ่อยู่ในทะเล กิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอนอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความคมชัดทางน้ำทั้งในบริเวณพื้นที่ท่าเรือและนอกท่าเรือ อุตสาหกรรมมาบตาพุด ทั้งนี้เพื่อเป็นการดำเนินงานของโครงการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด จึงได้กำหนดให้มีแผนการปฏิบัติการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อลดผลกระทบให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด</p>  | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการจะหยุดดำเนินการขุดลอกในช่วงกลางคืนและในช่วงที่มีการขนถ่ายถ่านหิน และนำเรือขุดลอกที่ใช้ในกิจกรรมของโครงการไปจอด ณ จุดทิ้งสมอเรือ ที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง - ติดตั้งไฟสัญญาณ และเครื่องหมายแสดงขอบเขตพื้นที่ขุดลอกในทะเลให้เห็นอย่างเด่นชัด ในระยะอย่างน้อยประมาณ 200 เมตร โดยเฉพาะในเวลากลางคืน เพื่อป้องกันเรือแล่นชนและการเปิดไฟสัญญาณจะปฏิบัติตามหลักสากลการเดินเรือ - ก่อนที่จะนำเรือขนส่งวัสดุขุดลอกเข้า-ออกร่องน้ำของนิคมฯ จะต้องทำการแจ้งและปฏิบัติตามขั้นตอนหรือกฎระเบียบของการนำเรือเข้า-ออก ภายในเขตท่าเรือมาบตาพุดอย่างเคร่งครัด | <p>ระยะขุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด ได้แก่ ● รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางน้ำ ตำแหน่งเวลาที่เกิด และสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น - พื้นที่ดำเนินการ: หน้าท่าเทียบเรือและร่องน้ำเข้า-ออกโครงการ - ความถี่: ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะขุดลอก - ผู้รับผิดชอบ: บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด |


(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นางวรารัตน์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤษ อัมเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD.
มิถุนายน 2556

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การขนส่งด้านหินของโครงการจะใช้การคมนาคมทางเรือทั้งหมดในอัตรา 3 ครั้ง/เดือน มีขนาดบรรทุกประมาณ 60,000 ตัน เรือต้องใช้ความลึก 13.5 ม. เพื่อการขนส่งของเรือ เพื่อการขนส่งด้านหินของโรงไฟฟ้าแห่งนี้โดยไม่มีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้า</p> <p>SPP3 Company Limited</p> | <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานกับสำนักงานท่าเรือมาบตาพุด กรมเจ้าท่า กนอ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระหว่างที่มีกิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอนของโครงการอย่างใกล้ชิด - ปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า อย่างเคร่งครัดในระหว่างกิจกรรมการขุดลอกและทิ้งตะกอน <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะขุดลอก ผู้รับผิดชอบ - ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเดินเรือของโครงการจะต้องอยู่ภายใต้การดูแลและควบคุม ของสำนักงานท่าเรือมาบตาพุด และกรมเจ้าท่าอย่างเคร่งครัด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด ได้แก่ ● บันทึกปริมาณเรือที่เข้ามาเทียบท่าของโครงการ <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>บริเวณท่าเรือที่มีอยู่เดิม ดังนั้น ผลกระทบด้านการคมนาคมจึงมีต่ำมากเนื่องจากโครงการมีเรือเข้าเทียบท่าประมาณ 3 ลำ/เดือน เท่านั้น</p> <p>SPP3 Company Limited</p> | <p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีอุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการเทียบท่า เช่น ไฟสัญญาณระบบไฟฟ้าส่องสว่าง และอุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น - มีแผนในการเดินเรือเข้าเทียบท่าอย่างปลอดภัย โดยการประสานงานกับเจ้าหน้าที่บนฝั่ง รวมทั้งมีตารางเวลาในการใช้ร่องน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดการจราจรทางน้ำหนาแน่น ในช่วงที่เรือเข้าเทียบท่า - มีแผนการป้องกันและควบคุมในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล น้ำมันหรือด้านหินรั่วไหลลงทะเล - พัฒนาความเชี่ยวชาญของเจ้าหน้าที่โรงไฟฟ้าในการปฏิบัติงานในท่าเรือ - เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ในพื้นที่การดูแลรับผิดชอบของสำนักงานท่าเรือมาบตาพุด (สทพ.) ดังนั้นโครงการจึงต้องดำเนินการภายใต้แผนป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางทะเล ที่กำหนดขึ้นโดย สทพ. - เรือที่จะมาใช้บริการร่อนน้ำเดินเรือของโครงการ ควรแจ้งกำหนดการให้แก่บริษัทฯ ทราบอย่างน้อย 1 สัปดาห์ เพื่อป้องกันปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุทางน้ำ | <ul style="list-style-type: none"> ● รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางน้ำ ตำแหน่งเวลาที่เกิด และสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น - พื้นที่ดำเนินการ : หน้าท่าเทียบเรือและร่องน้ำเข้า-ออกโครงการ - ความถี่ : ดำเนินการต่อเนื่องตลอดอายุโครงการ - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. การจัดการของเสีย | <p>ระยะชุดลอก</p> <p>กิจกรรมการชุดลอกและทิ้งตะกอนในการเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ มีพื้นที่การดำเนินงานอยู่ในทะเล เพื่อให้การดำเนินการมาตรการต่าง ๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้การดำเนินโครงการเกิดผลกระทบด้านการจัดการของเสีย น้อยที่สุด โครงการจึงกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการของเสียที่เหมาะสม เพื่อก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด</p>  | <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>ระยะชุดลอก</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาชุดลอกต้องควบคุมดูแลห้ามมิให้มีการลักลอบทิ้งขยะมูลฝอยหรือของเสียต่างๆ จากคนงานลงสู่ทะเลอย่างเด็ดขาด - ผู้รับเหมาชุดลอกต้องจัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอยเพื่อรองรับขยะมูลฝอยจากคนงานให้เพียงพอ และประสานงานกับทางนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดเพื่อประสานต่อให้ทางเทศบาลมาบตาพุดในการจัดเก็บและนำไปกำจัด - กำหนดให้ผู้รับเหมาชุดลอกต้องดำเนินการด้านการจัดการขยะและกากของเสียจากเรือชุดลอกตามแผนปฏิบัติการด้านการจัดการของเสียและถูกหลักสุขาภิบาลโดยผนวกแนบท้ายสัญญาว่าจ้าง | <p>ระยะชุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ในการควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎระเบียบตามแผนปฏิบัติการด้านการจัดการของเสีย - พื้นที่ดำเนินการ : พื้นที่ชุดลอกของโครงการ - ความถี่ : ดำเนินการต่อเนื่องตลอดระยะชุดลอก - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LT</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 วิศวกรอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับผิดชอบในการติดตามประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำจัดขยะและกากของเสีย <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะชุดลอก <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาชุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ห้ามมิให้มีการลักลอบทิ้งขยะจากเรือที่มาใช้บริการร่อนน้ำเดินเรือ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด | <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p> <p>มิถุนายน 2556</p> |

(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 วิศวกรอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| คุณค่าคุณภาพชีวิต 1. สังคมและเศรษฐกิจ | <p>ระยะชุดลอก</p> <p>การพัฒนาโครงการทั้งในระยะชุดลอก มีความจำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบทางด้านสังคมและเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้กิจกรรมของโครงการมีผลกระทบต่อชุมชนต่ำที่สุด ทั้งนี้ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการ จะช่วยในการตรวจสอบการนำมาตรการลดผลกระทบไปปฏิบัติและทราบถึงประสิทธิภาพของมาตรการลดผลกระทบที่เสนอแนะไว้ เพื่อนำผลที่ได้จากการติดตามตรวจสอบมาปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น</p>  | <p>ระยะชุดลอก</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนการดำเนินการชุดลอกและการทิ้งตะกอน จะต้องแจ้งให้กับชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรืออยู่ใกล้เคียงโครงการทราบก่อนดำเนินการ - แจ้งกำหนดการกิจกรรมการชุดลอกและการทิ้งตะกอนให้กับกลุ่มประมงในพื้นที่ทราบ เพื่อลดผลกระทบต่อโอกาสในการประกอบอาชีพประมงชายฝั่ง - จัดให้มีศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนและตอบข้อสงสัยของประชาชน และหากมีการร้องเรียน ผู้รับเหมาชุดลอกจะต้องตรวจสอบและหาทางแก้ไขทันทีโดยประสานงานกับทางโครงการ พร้อมแจ้งกลับให้ชุมชนทราบถึงข้อเท็จจริงและการแก้ไขปัญหาโดยด่วน ทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ - การดำเนินการกิจกรรมการชุดลอกและการทิ้งตะกอนจะต้องเปิดโอกาสให้ตัวแทนกลุ่มชาวประมงเข้าร่วมสังเกตการณ์และตรวจสอบ | <p>ระยะชุดลอก</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด : ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ และความวิตกกังวลจากการพัฒนาโครงการ - วิธีการศึกษา : ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และสำรวจความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้นำชุมชนและกลุ่มชาวประมง - กลุ่มเป้าหมาย <ul style="list-style-type: none"> • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนรอบพื้นที่โครงการ ภายในรัศมี 5 กิโลเมตร รวม 8 ชุมชน ประกอบด้วย ชุมชนตากวน-อ่าวประดู่ ชุมชนกรอกยายชา ชุมชนหนองแฟบ ชุมชนมาบขุด ชุมชนวัดโสภณ ชุมชนขอร่วมพัฒนา |

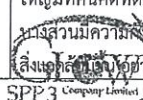
(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 หน่วยงานอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ อัมเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>โครงการท่าเรือเป็นส่วนหนึ่งของโรงไฟฟ้า ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีต่อโครงการ แต่ขณะเดียวกันประชาชนบางส่วนมีความกังวลว่าโครงการอาจก่อให้เกิดการทำลายสิ่งแวดล้อมในลักษณะใด ๆ อย่างใดก็ตามข้อสรุปโดยรวมโครงการนี้มีผลดี</p>  | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการต้องจัดตัวแทนเข้าพบผู้นำชุมชนและตัวแทนหน่วยงานในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และรับฟัง/แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบและหาแนวทางป้องกันและแก้ไขร่วมกัน <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะชุดลอก <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาชุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของ บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด - บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง โดยเน้นความสำคัญกับศูนย์เพื่อรับข้อร้องเรียนและมีชุดเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบสภาพข้อเท็จจริงที่สามารถดำเนินการแก้ไข | <p>ชุมชนเกาะกก-หนองแดงเม และชุมชนหนองน้ำเย็น</p> <ul style="list-style-type: none"> • กลุ่มประมงชายฝั่ง <p>ระยะเวลาดำเนินการ : ดำเนินการ 1 ครั้งในช่วงระยะเวลาดำเนินการชุดลอก</p> <p>ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ผ่านการประชุมไตรภาคี</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีตรวจวัด : ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ ข้อเสนอแนะในการลดผลกระทบ และความวิตกกังวลจากการพัฒนาโครงการ |


(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 หน่วยงานอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤษ อัมเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มิถุนายน 2556

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>และสามารถควบคุมผลกระทบได้โดยการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดขึ้นมา</p>  | <p>ได้อยู่โดยตลอด เมื่อในกรณีที่มีปัญหาที่เกิดขึ้นต่อชุมชน ซึ่งจะสามารถรับทราบปัญหาและแก้ไขปัญหาได้ ซึ่งนับว่าเป็นส่วนสำคัญในการแก้ไขปัญหาด้านสังคมโดยตรง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมการดำเนินงานอย่างเคร่งครัดและจัดเตรียมหน่วยงานพิเศษในการรับคำร้องเรียนด้านสิ่งแวดล้อม - โครงการต้องจัดตัวแทนเข้าพบผู้นำชุมชนและตัวแทนหน่วยงานในท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการโครงการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และรับฟัง/แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบและหาแนวทางป้องกันและแก้ไขร่วมกัน - จัดให้มีศูนย์กลางในการรับเรื่องร้องเรียนและตอบข้อสงสัยของประชาชน และหากมีการร้องเรียน ต้องทำการตรวจสอบและหาทางแก้ไขทันที พร้อมแจ้งกลับให้ชุมชนทราบถึงข้อเท็จจริงและการแก้ไขปัญหาโดยด่วน ทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ | <ul style="list-style-type: none"> - วิธีการศึกษา : ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และสำรวจความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของผู้นำชุมชนและกลุ่มชาวประมง - กลุ่มเป้าหมาย <ul style="list-style-type: none"> ● หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนรอบพื้นที่โครงการ ภายในรัศมี 5 กิโลเมตร รวม 8 ชุมชน ประกอบด้วย ชุมชนตากวน-อ่าวประดู่ ชุมชนกรอกยายชา ชุมชนหนองแฟบ ชุมชนมาบขุด ชุมชนวัดโสภณ ชุมชนขอร่วมพัฒนา ชุมชนเกาะกก-หนองเตงเม และชุมชนหนองน้ำเย็น ● กลุ่มประมงชายฝั่ง - ระยะเวลาดำเนินการ : ปีละ 1 ครั้ง ต่อเนื่องในช่วง 2 ปีแรก |


(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวรารักษ์ณี เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช อัมเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

มกราคม 2556

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับผิดชอบ : บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ผ่านการประชุมไตรมาส |
| 2. สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>กิจกรรมการขุดลอกและการทิ้งตะกอน จะมีคนงานเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความเพียงพอในการเข้ารับการรักษาพยาบาลของประชาชนในพื้นที่ แต่หากมีการจัดการที่ดีก็จะทำให้ผลกระทบลดลงอยู่ในระดับต่ำได้ เช่น การจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่โครงการ เป็นต้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมแผนงานในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากกิจกรรมการขุดลอกให้อยู่ในระดับต่ำ</p>  | <p>ระยะขุดลอก</p> <p>มาตรการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง นิเวศวิทยาทางทะเล การคมนาคมขนส่งทางน้ำ สังคมและเศรษฐกิจ และอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด - ผู้รับเหมาขุดลอกต้องจัดหาสารธารณูปโภคที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลขั้นพื้นฐานแก่คนงานอย่างเพียงพอ เช่น น้ำสะอาดสำหรับดื่ม ห้องน้ำ-ห้องส้วม เป็นต้น | |


(นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นางวรารักษ์ณี เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


(นายคมกฤช อัมเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

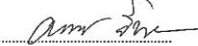
มกราคม 2556

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| |  | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาชุดลอกต้องติดต่อประสานงานกับสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือที่ให้บริการจำหน่ายน้ำใช้เพื่อรองรับความต้องการน้ำใช้แก่คนงานอย่างเพียงพอ - ผู้รับเหมาชุดลอกต้องติดต่อประสานงานกับสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและท่าเรือที่ได้รับอนุญาตให้บริการรับน้ำเสียดังกล่าวหรือติดต่อเทศบาลเมืองมาบตาพุดให้ส่งรถมารับเพื่อนำไปบำบัดต่อไป - กำหนดให้มีผู้รับผิดชอบในการติดตามประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดการน้ำเสีย - ให้ความรู้และคำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค โดยอาจขอความร่วมมือจากหน่วยงานให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น ศูนย์บริการสาธารณสุข ตากวน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบตาพุด และโรงพยาบาลมาบตาพุด เป็นต้น - ผู้รับเหมาชุดลอกจะต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นและประสานงานกับหน่วยงานให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่ เช่น ศูนย์บริการสาธารณสุข ตากวน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลมาบตาพุด | |


 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันท์)
 หน่วยงานอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

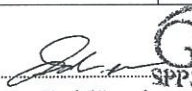

 (นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

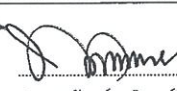

 (นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

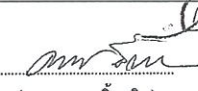
มิถุนายน 2556


 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| | | <p>และโรงพยาบาลมาบตาพุด เป็นต้น ในกรณีที่ต้องส่งต่อผู้ป่วยหรือผู้บาดเจ็บ</p> <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะชุดลอก <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาชุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด | |
| อาชีพอนามัยและความปลอดภัย | <p>ระยะชุดลอก</p> <p>กิจกรรมการชุดลอกและการทิ้งตะกอน จะมีคนงานเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อด้านสาธารณสุข อาชีพอนามัยและความปลอดภัยที่ส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นจากการจัดการระบบสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ทำงานที่ไม่ถูกสุขลักษณะ รวมทั้งอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เป็นต้นสิ่งต่างๆ เหล่านี้หากมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่ดีพอก็อาจเกิดผลกระทบต่อคนงาน และประชาชนในพื้นที่ได้แต่หากมี</p> | <p>ระยะชุดลอก</p> <p>มาตรการฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง นิเวศวิทยาทางทะเล การคมนาคมขนส่งทางน้ำ สังคมและเศรษฐกิจ และอาชีพอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด - อบรมและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงาน และการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ | ระยะชุดลอก |


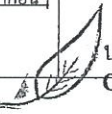

 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันท์)
 หน่วยงานอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด



 (นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด



 (นายคมกฤษ ยิ้มเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

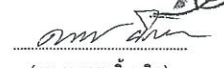
มิถุนายน 2556




 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
 GREENER CONSULTANT CO., LTD


| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>การจัดการที่ดีก็จะทำให้ผลกระทบลดลงอยู่ในระดับต่ำได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการเตรียมแผนงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการพัฒนาโครงการให้อยู่ในระดับต่ำ</p>  | <ul style="list-style-type: none"> - จัดบันทึกสถิติอุบัติเหตุต่างๆ และทำการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาแนวทางแก้ไข - จัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และควบคุมให้สวมใส่ทุกครั้งที่ปฏิบัติงาน - จัดทำป้ายหรือสัญญาณไฟแสดงเขตการขุดลอกในทะเลอย่างชัดเจนทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน - ควบคุมและชี้แจงให้มีการปฏิบัติตามนโยบายด้านความปลอดภัยในบริเวณพื้นที่ทำงานของโครงการเพื่อให้คนงานทุกคนรับทราบ และให้ยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด - ควบคุมให้ผู้รับเหมาขุดลอกปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน เช่น พรบ.คุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 หมวด 8 ความปลอดภัยในการทำงานและมาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมถึงประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้างและประกาศอื่นๆ ของกระทรวงแรงงานฯ เป็นต้น | <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p>  <p>มิถุนายน 2556</p> |

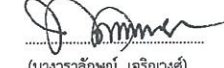

 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 หน่วยงานอารักขาฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

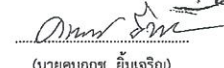

 (นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


 (นายคมกฤษ อัมเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบหลักที่เกิดจากโครงการต่อสิ่งแวดล้อมที่ต้องมีมาตรการควบคุมได้แก่ การพังทลายของผืนดิน การรบกวนของผืนดินในทะเล การปนเปื้อนของน้ำ และเสียงจากการขนถ่ายถ่านหิน เป็นต้น</p>  | <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะขุดลอก <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดหาอุปกรณ์ในการป้องกันอันตรายให้แก่คนงาน เช่น หมวก แวนตา ลูกมือ รองเท้า และชุดป้องกันต่างๆ - จัดทำระเบียบในการปฏิบัติงานเพื่อให้พนักงานสวมใส่อุปกรณ์ ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างถูกต้องและเหมาะสม พร้อมทั้งให้ความรู้ในการใช้ให้กับพนักงาน - ให้ปฏิบัติตามกฎและระเบียบในการรักษาความปลอดภัยขณะทำงานอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีการอบรมความปลอดภัยในการทำงานแก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ - มีแผนและมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในการทำงาน | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>-</p> <p>บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด GREENER CONSULTANT CO., LTD</p>  <p>มิถุนายน 2556</p> |


 (นายวิศิษฐ์ ศรีนันทวงศ์)
 หน่วยงานอารักขาฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


 (นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์)
 ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
 บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด


 (นายคมกฤษ อัมเจริญ)
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
 บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ระดับที่ 1-3 (ดังรูปที่ 4) ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ที่ใช้ร่วมกับโครงการโรงไฟฟ้า ของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด - จัดให้มีการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ระดับที่ 1 อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยจัดร่วมกับกับโครงการโรงไฟฟ้า ของบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด และให้ความร่วมมือในการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ระดับที่ 2 - 3 ร่วมกับนิคมฯ - ให้เจ้าหน้าที่ของทางโรงไฟฟ้า และท่าเรือบริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด ประสานงานให้กับประชาชนในท้องถิ่น เพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้องและให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อโครงการฯ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตลอดระยะดำเนินการ <p>ผู้รับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาขุดลอก ภายใต้การตรวจสอบของ บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด | |



บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD.

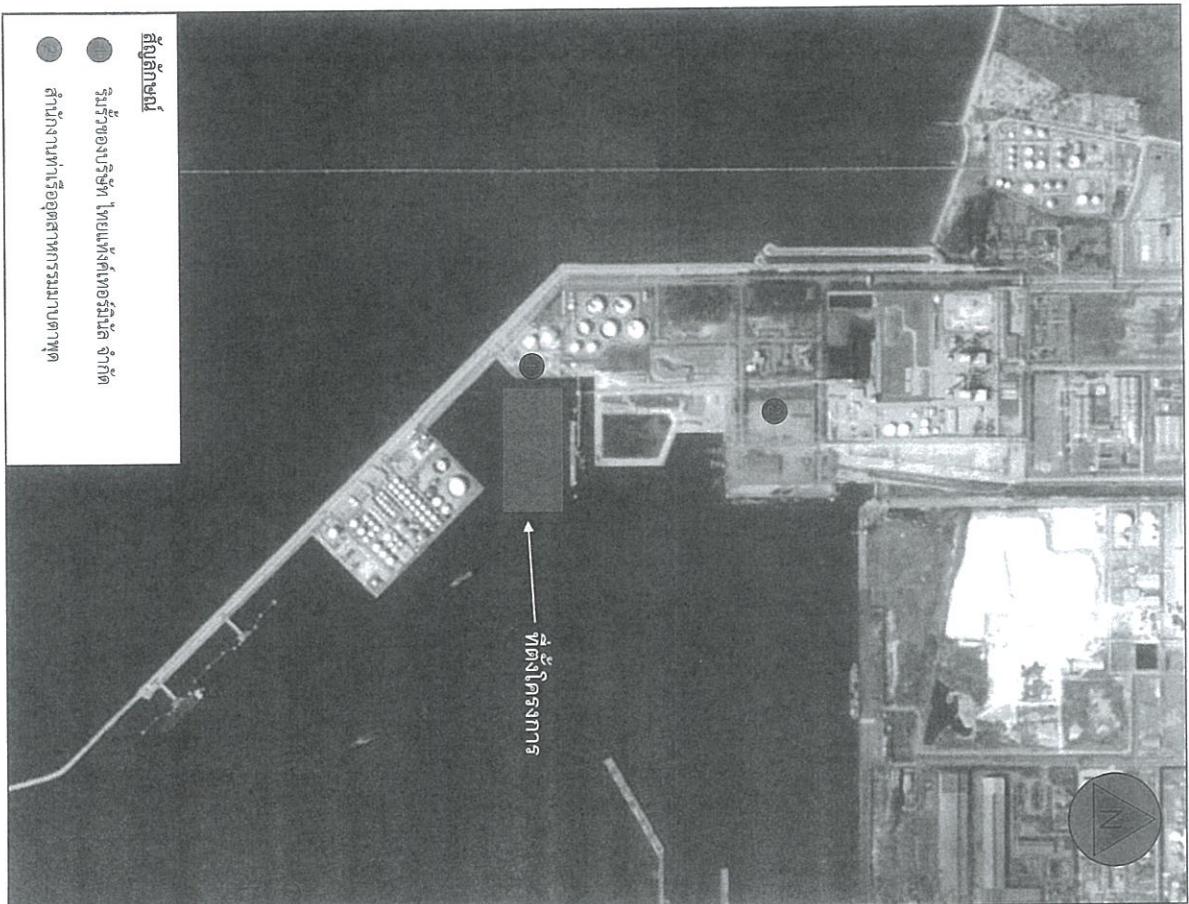
มิถุนายน 2556

(นายวิศิษฐ์ ศรีนิพนธ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นางวราลักษณ์ เจริญวงศ์)
ผู้จัดการฝ่ายรัฐสัมพันธ์
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช ยิ้มเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

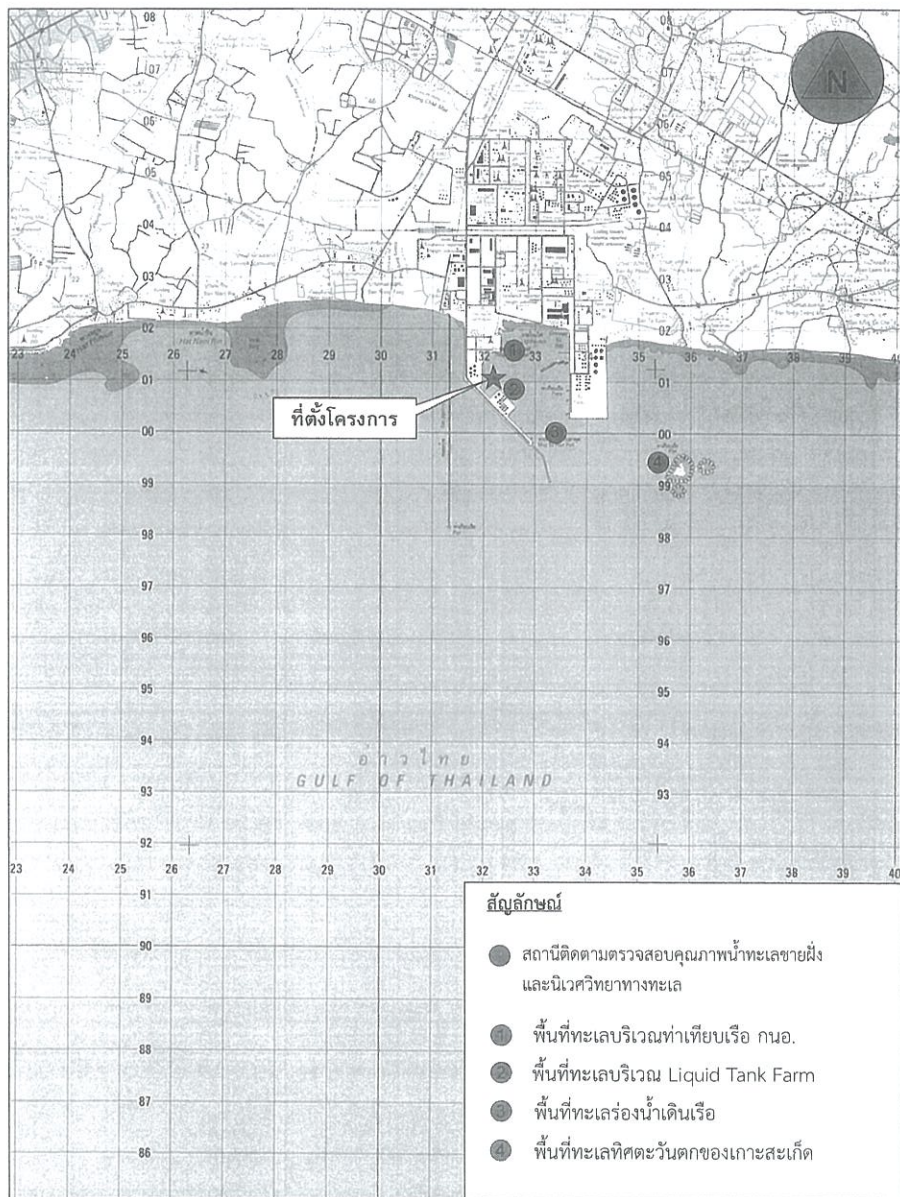
รูปที่ 1 สถานที่ติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ และระดับเสียง



(นายวิศิษฐ์ ศรีนิพนธ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช ยิ้มเจริญ)
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแทนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD.

มิถุนายน 2556



รูปที่ 2 สถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลทั่วไปและนิเวศวิทยาทางทะเล

(นายวิศิษฐ์ ศรีนิพนธ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช อัมเจริญ)
ผู้จัดการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

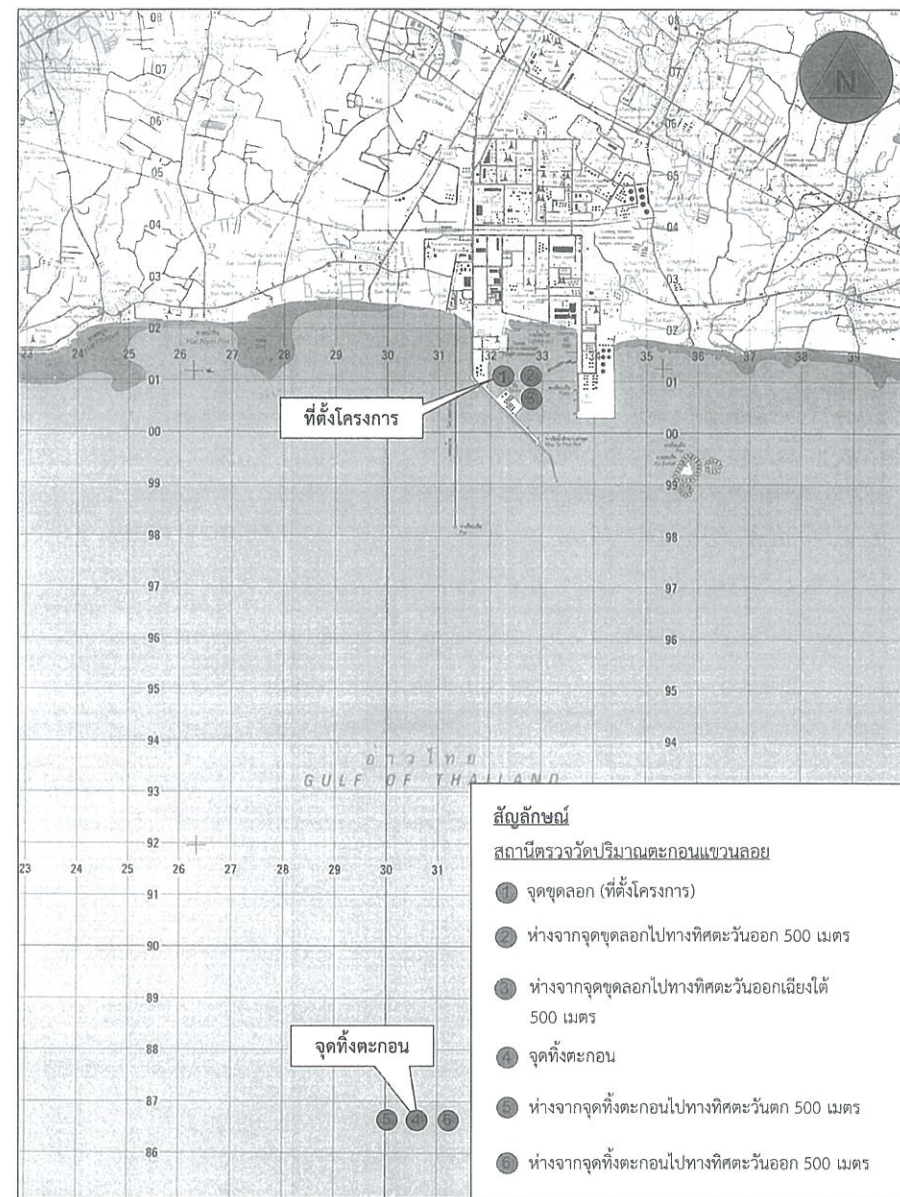
Greener Consultant Co., Ltd.

มิถุนายน 2556

(นายวิศิษฐ์ ศรีนิพนธ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช อัมเจริญ)
ผู้จัดการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

Greener Consultant Co., Ltd.



รูปที่ 3 สถานีติดตามตรวจสอบปริมาณตะกอนแขวนลอยทั้งหมด

(นายวิศิษฐ์ ศรีนิพนธ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

(นายคมกฤช อัมเจริญ)
ผู้จัดการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

Greener Consultant Co., Ltd.

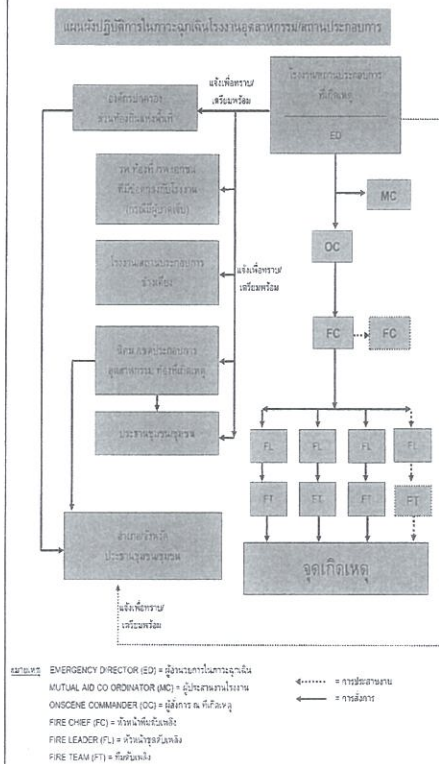
มิถุนายน 2556

(นายวิศิษฐ์ ศรีนิพนธ์)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

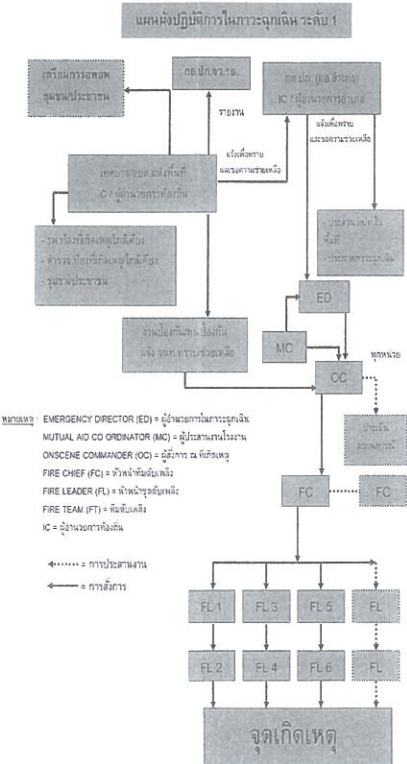
(นายคมกฤช อัมเจริญ)
ผู้จัดการฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด

Greener Consultant Co., Ltd.

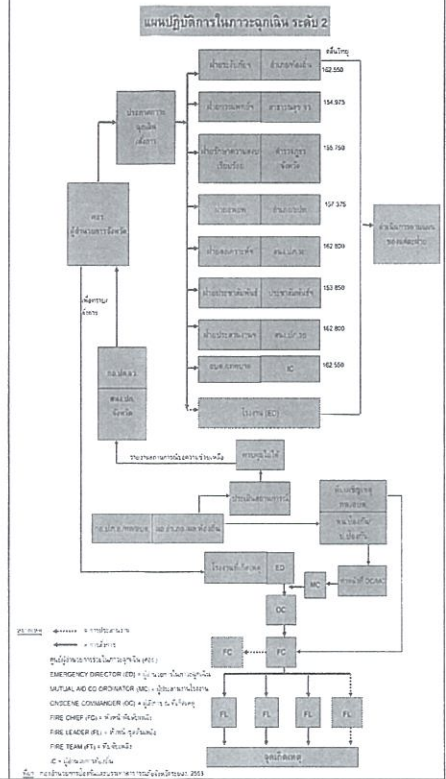
แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1
(โรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ)



แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2
(องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานการนิคมอุตสาหกรรม)



แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3
(ระดับจังหวัด)



รูปที่ 4 แผนฉุกเฉิน 3 ระดับ

(นายสืบ ทรัพย์ทวีชัย)
ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม
บริษัท โกลด์ แอสตี้ 3 จำกัด

(นายสมชาย อึ้งเจริญ)
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ปี 2556

บริษัท กรีนเนอร์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
GREENER CONSULTANT CO., LTD

ภาคผนวก ข

เอกสารประกอบมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ข.1

ตัวอย่างสัญญาว่าจ้างโครงการขุดลอกและถมทะเล
สำหรับทำเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน
ของบริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด

ORIGINAL

AGREEMENT NO. GSPP3-S-13-102

FOR

CHANNEL DEPTH MODIFICATION WORK AT GLOW SPP3'S COAL HARBOR

THIS AGREEMENT is made on this day of 12th JUNE 2013 by and between:

1. **Glow SPP3 Company Limited**, a company duly organised and existing under the Law of Thailand, having its principal office at 195 Empire Tower, 38th Floor - Park Wing, South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120 THAILAND (the "Owner"), and
2. **Ecomarine Company Limited**, a company duly organized and existing under the Law of Thailand, having its principle office at 128, Moo 3, Suksawad Road, Laem Fa Pha, Prasmutjedee, Samutprakarn 10290 THAILAND (the "Contractor").

The Owner and the Contractor are hereinafter collectively referred to as the "Parties" or individually as the "Party"

WHEREAS:

1. The Owner desires to engage the Contractor and the Contractor desires to render the service for the survey, mobilization and perform of coal harbor's channel depth modification work at GSPP3, Map Ta Phut Area in Rayong Province and other works required as per the Scope of Works as set forth under **Appendix 1** and the "Works" as further defined in Clause 1.1 (the "Works") and
2. The Owner and the Contractor agree to enter into an agreement subject to the terms and conditions as specified in this Agreement and all Appendices.

IT IS HEREBY AGREED as follows:

1. Definitions and Interpretation

1.1 Definitions

kst
JF

Unless the context expressly indicates to the contrary, any term used herein shall have the meaning as follows:

"Affiliate": with respect to any Person, other Person controlling, controlled by or under common control with, such first-named Person; provided that in any event, any Person that owns directly or indirectly securities having 5% or more of the voting power for the election of directors or other governing body of a corporation or 5% of more of the partnership or other Ownership interests of any other Person (other than as limited partner of such other Person) will be deemed to control such corporation or other Person;

"Applicable Law": any legislation, statute, act, Royal decree, rule, order, treaty, regulation, code (including the Grid Code) or announcement or any other law, or any interpretation thereof, which has been enacted, issued or promulgated by any Governmental Authority;

"Completion Date": has the meaning specified in Clause 8.2;

"Contract Price" the amount to be made for the Works performed by the Contractor;

"Defects": any performance of Works which (i) does not conform to the specifications therefore contained in the Agreement or (ii) does not conform to the Scope of Works or (iii) has a demonstrated material adverse affect on the performance of the Works in relation to the continuous operation of the Works;

"Final Completion Date": has the meaning specified in Clause 8.3;

"Good Utility Practices/ Professional Manners": practices, methods, specifications, standard safety and performance and acts generally engaged in or

kst
JF

observed by any individual in similar types of business or industry at the Agreement date, in the exercise of reasonable judgment, would be required to accomplish the objectives of the Agreement in a manner consistent with Applicable Law, Government Approvals, reliability, safety, environmental protection, economy and with a respect of the human rights.

"Government Approvals":

any authorization, consent, approval, license lease, ruling, permit, exemption, filing, variance, order, judgment, decree, publication, notice to, declaration of, or regulation by or of any government agency relating to the acquisition or maintenance of the Works or to the execution, delivery or performance of Owner's Agreement required for the construction and operation of Works;

"International Standard":

with respect to any matter, the most appropriate of international engineering practices, norms, codes and standards of engineering including but not limited to ASME, ASTM, ANSI, NFPA, IEC, IEEE, ISO, JIS and OSHA;

"Law":

any law, legislation, statute, act, Royal decree, rule, order, treaty, regulation, announcement or published practice or any interpretation thereof enacted, issued or promulgated by any Government Agency or by any court or tribunal located in Thailand;

"Lenders":

Owner financial for providing financing for the design, engineering, supply, installation and commissioning of the Works;

"Person(s)":

any individual, corporation, partnership, joint venture association, trust, incorporated

organisation or Government Agency or any other entity;

"Site":

the coal harbor of Glow SPP3 in Map Ta Put Seaport area, dumping area and other places provided by the Owner, which the Works is to be executed or carried out for the purposes of this Agreement;

"Sub-contractor":

any Person (other than Contractor) who performs any portion of the Works, whether hired directly by Contractor or by Person hired by Contractor and including each tier of sub-contractor, sub-contractor and so forth, and any Person providing all or a portion of the Goods required by any Person to perform any portion of the Works, whether or not incorporated into the Works, including any Workman or vendor.

"Surveyor":

a qualified independent surveyor appointed by the Contractor as agreed by the Owner.

"Total Contract Price":

the total amount of Contract Price as stated in Clause 6 of this Agreement

"Works":

all acts or actions required or necessary for rendering service for the survey, mobilization, perform of channel depth modification work at Glow SPP3's coal harbor, Map Ta Phut, Province as per the Scope of Works as set forth under **Appendix 1** up to Final Completion, including providing Owner with all drawings and reports;

The Works shall meet the requirements set forth in the legislation of Thailand, Acts of the Thai Legislature, Royal Decrees, Ministerial regulations, other governmental notifications and local government regulations. Where applicable Thai laws and regulations do not specify, laws and regulations of the country of the origin or

applicable well known international codes, standard practice and regulations shall be identified and follows.

1.2 Interpretation

Unless the context otherwise requires:

- (a) Words singular and plural in number shall be deemed to include the other and pronouns having a masculine or feminine gender shall be deemed to include the other;
- (b) Unless otherwise expressly provided herein, whenever a Person is required to form an opinion, give an approval or consent, incur costs or expenses, request any item or action, exercise a discretion, provide advance Notice or perform an act under this Agreement, it must be done reasonable under the circumstances and based upon reasonable grounds, and must not be done or refused capriciously or arbitrarily or unduly delayed;
- (c) Words not otherwise defined herein that have well-known and generally accepted technical or trade meanings are used herein in accordance with such recognized meanings. Unless otherwise agreed to by the Parties, all units of measurement shall be stated in the metric unit (SI) system;
- (d) Any reference to this Agreement or any other contract or agreement entered into by Owner in respect of the facility means such agreement and all Schedules, Appendices and Attachments thereto as amended, supplemented or otherwise modified and in effect from time to time, and shall include a reference to any document which amends, modifies or supplements it, or is entered into, made or given pursuant to or in accordance with its terms;
- (f) Clause headings are for convenience of reference only and do not form part of this Agreement; and

2. DOCUMENTS FORMING THE AGREEMENT

2.1 List of Agreement Documents

The following documents shall constitute an integral part of the Agreement:

- (a) This Agreement
- (b) Appendices, namely:
 - Appendix 1 Scope of Works
 - Appendix 2 Schedule of Price and Quantities
 - Appendix 3 Form of Combined Advance Payment and Performance Bond
 - Appendix 4 Project Organization Chart
 - Appendix 5 Mitigation Plan and Safety Procedure
 - Appendix 6 Environmental Mitigation Plan
 - Appendix 7 Method of Dredging and Drawing

2.2 Priority and Precedence between Agreement Documents and Conditions

In case of express conflict between provisions of the Agreement and the Appendices, the order of precedence in construction and interpretation of such provisions shall be as follows:

- A. This Agreement;
- B. Remaining Appendices.

If the contradicting conditions occur in one and the same Appendix or between Appendices or in Agreement documents having the same priority, such conditions providing the most benefit for the Owner, provided that such conditions shall not be outside the extent of specification or scope already provided in the Agreement except where it is clearly necessary for the Works to provide the operating characteristics and performance as defined in the Agreement.

2.3 Extent and Limit of Works

The Works shall be of the extent as defined in the Agreement and include everything else which according to the Agreement is not to be provided by the Owner, and within the agreed limits, is clearly necessary for the Works to provide the operating characteristics and performance as defined in the Agreement.

Notwithstanding the above, the provisions of this Agreement, including Appendices, shall be wherever possible construed as complementary rather

kst

kst

than conflicting.

3. SCOPE OF WORKS

The Works shall be realized on a full turnkey basis and shall comprise of full survey, supply of tools and equipment, mobilization, permitting, perform, sediment removal and transportation of the Works.

The Works shall be realized on a service basis and shall comprise of:

- (1) Verification of channel depth at Glow SPP3's coal harbor before starting the dredging work and after the dredging work completed. A surveyed grid with 10 meter intervals will be established in the survey report.
- (2) Mobilization work including defined work activities i.e. preparing route line to access and exit Glow SPP3's water channel, equipment delivery and fueling until fill up.
- (3) Dredge to the elevations and surface boundaries identified in the *Design*, specifically
 - * Dredge to the dredging boundary identified in the Design, (Northing, Easting, and Elevation in Appendix 1 Scope of Works)
 - * Verify the dredging meets the requirements of the Owner.
- (4) Conducting the dredging work activities consistent with best management practices and compliance with Mitigation Plan in Appendix 5 Mitigation Plan and Safety Procedure and Appendix 6 Environmental Mitigation Plan
 - * Maintaining records and doing inspection of water turbidity during dredging
 - * Stop dredging when turbidity outside the silt curtain is elevated and make corrections to the dredging work activities to reduce the turbidity
 - * Minimize the potential for dredged material movement into unintended areas by following the *Mitigation Plan*.

- (5) Transporting all dredged material to the dumping area according to condition annexed to the dredging permit issued by the Authorities.

After the completion of the Works, the post-dredging site survey will be conducted by the Surveyor to demonstrate that such Work done meet the requirement of the Owner. The Works which does not conform to the requirement of the Owner under this Agreement and Scope of Works under Appendix 1 shall be subject to Clause 26 of this Agreement.

The Works shall meet the requirements mentioned in the attached as described in **Appendix 1 "Scope of Works"** and relevant Appendices as attached hereto.

The Contractor shall be responsible for the full turnkey completion of the Works, including but not limited to the survey, supply of tools and equipment, mobilization, permitting, perform, sediment removal and transportation of dredging works and the Works or obligations required to be performed by the Contractor under the Contractor's obligations as required in the Agreement.

Works or equipment required for the completion of the Works not specified in the Agreement but required to meet contractual obligations shall nevertheless be the obligation of the Contractor and deemed included in the Contract Price. The Contractor shall be responsible for all necessary materials, equipment, tools and instruments so as to complete the Works within the term of this Agreement. Both Parties agree that the Works shall be deemed complete at the time the inspection of the Works and issuance of the Final Completion Certificate by the Owner.

The Owner shall provide to the Contractor only supplies, services and facilities that are expressly defined in the Agreement as the responsibility of the Owner.

The Contractor at all times hereunder in the performance of Work shall act as an independent Contractor and not as an agent of the Contractor. Any and all individuals utilized by Contractor shall be employees of the Contractor or others and not those of the Owner or the Owner's Authorized Representative(s).

The Contractor shall be solely responsible for payment of all individuals utilized by Contractor. The Contractor shall have the authority to control and

direct the performance of its employees with respect to the detail of its work, subject to Owner's right to give general instruction and of inspection and supervision as specified in this Agreement.

The presence of and the inspection and supervision by Owner's representatives at the Plant Site of the Works shall not relieve Contractor from its obligations and responsibilities.

The Contractor represents that it is fully experienced, properly qualified, registered, licensed, equipped, organized and financed to perform the Works under this Agreement. Nothing contained in this Agreement or any subcontract awarded by Contractor shall create a contractual relationship between Contractor or sub-contractor and Owner or Owner's Authorized Representative(s). Contractor shall perform its Works hereunder in accordance with methods subject to compliance with this Agreement.

4. OBLIGATION OF THE CONTRACTOR

Without prejudice to the Turnkey Contract responsibility, the Contractor's obligations shall include but not limited to the followings:

- 4.1 The Contractor shall perform well and faith fully all Works in accordance with the terms and conditions of this Agreement. The Contractor shall, on a lump-sum fixed-price, turnkey basis for survey, supply of tools and equipment, mobilization, permitting, perform, sediment removal and transportation of dredging works including all tools, equipment, ship, safety equipment related to Works in a safe manner, using qualified, experienced and competent licensed personnel and complete the Works in accordance with this Agreement and in a manner that causes the Works to meet the completion to occur on or before the Guaranteed Completion Date.
- 4.2 The Contractor shall procure and furnish all necessary equipment, shall do all work required for the furnish and procure all equipment, tools, transportation, fuel, electricity, water and services, shall use and protect all equipment which may be furnished by the Owner, shall be responsible for the construction camps, office (if any), and shall perform and make all necessary actions for the completion of the Works.
- 4.3 The Contractor shall ensure that the Works shall satisfy the

ภาคผนวก ข.2

หนังสือส่งรายงานผลปฏิบัติตามมาตราการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม
ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ครั้งที่ 2/2564



A Member of GPSC Group

บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด

GLOW SPP 3 COMPANY LIMITED

1 Empire Tower, 38th Floor - Park Wing, South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120, Thailand

Tel: +66 (0) 2670 1500 • Fax: +66 (0) 2670 1548 ~ 9 • Web: www.glow.co.th

ที่ GSPP3 23300083/014/65

สำนักงานกรุงเทพฯ

วันที่ 14 มกราคม 2565

เรื่อง นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564

เรียน อธิบดีกรมเจ้าท่า

สำเนาเรียน ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาจังหวัดระยอง
ผู้อำนวยการสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564 จำนวน 4 ชุด
2. แผ่นซีดีรวมรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ จำนวน 5 แผ่น

ตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (“สผ.”) ได้แจ้งแนวทางการเสนอรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการด้านอุตสาหกรรม โครงการนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการที่มีลักษณะเดียวกับนิคมอุตสาหกรรม และโครงการด้านพลังงาน เพื่อให้รูปแบบของรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ตามรูปแบบที่ สผ. กำหนด รวมทั้งรายงานที่จัดทำขึ้นจะต้องส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ความละเอียดครบถ้วนนั้น

ในการนี้ บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564 มาเพื่อทราบ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

นางสาวปัทมา ปิณฑจินดา

เจ้าหน้าที่รัฐกิจสัมพันธ์

แผนกรัฐสัมพันธ์ โทร: 02-670 1500-1 ต่อ 3104 โทรสาร: 02-670 1548-9

นางวรลักษณ์ เจริญวงศ์

ผู้จัดการแผนกรัฐกิจสัมพันธ์

กรมเจ้าท่า (นางสาววิภาดา เกลียวศิลป์)

ลายเซ็นผู้รับ.....เจ้าพนักงานธุรการ

โทร. 0-2233-0300-6 ต่อ 344 (สารบรรณ)

๓๑ ม.ค. ๒๕๖๕

ที่ GSPP3 23300083/015/65

สำนักงานกรุงเทพฯ

วันที่ 14 มกราคม 2565

- เรื่อง นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด ครั้งที่ ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564
- เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
- สำเนาเรียน ผู้ว่าการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ส่งมาด้วย 1. รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564 จำนวน 1 ชุด
2. แผ่นซีดีรวมรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ จำนวน 2 แผ่น

ตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (“สผ.”) ได้แจ้งแนวทางการเสนอรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการด้านอุตสาหกรรม โครงการนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการที่มีลักษณะเดียวกับนิคมอุตสาหกรรม และโครงการด้านพลังงาน เพื่อให้รูปแบบของรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ตามรูปแบบที่ สผ. กำหนด รวมทั้งรายงานที่จัดทำขึ้นจะต้องส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ความละเอียดครบถ้วน

ในการนี้ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564 มาเพื่อทราบ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ



นางสาวปัทมา ปิติภักดิ์
เจ้าหน้าที่รัฐกิจสัมพันธ์



นางวราลักษณ์ เจริญวงศ์
ผู้จัดการแผนกรัฐกิจสัมพันธ์

ที่ GSPP3 23300083/013/65

สำนักงานกรุงเทพฯ

วันที่ 14 มกราคม 2565

เรื่อง นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564

เรียน อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564 จำนวน 1 ชุด

ตามที่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (“สผ.”) ได้แจ้งแนวทางการเสนอรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามแผนการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับ โครงการด้านอุตสาหกรรม โครงการนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการที่มีลักษณะเดียวกับนิคมอุตสาหกรรม และโครงการด้านพลังงาน เพื่อให้รูปแบบของรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ตามรูปแบบที่ สผ. กำหนด รวมทั้งรายงานที่จัดทำขึ้นจะต้องส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา ความละเอียดทราบแล้วนั้น

ในการนี้ บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการขุดลอกและถมทะเลสำหรับท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพี 3 จำกัด ครั้งที่ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม พ.ศ. 2564 มาเพื่อทราบ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ


นางสาวปัทมา ปิติกัทธิจินดา
เจ้าหน้าที่รัฐกิจสัมพันธ์


นางวราลักษณ์ เจริญวงศ์
ผู้จัดการแผนกรัฐกิจสัมพันธ์

ภาคผนวก ข.3

Coal Handling and Coal Conveyor Yearly Inspection

Schedule Plan Yearly for BC-1

[illegible]

Schedule Plan Yearly for BC-2

[illegible]

Schedule Plan Yearly for CC-1

CC-1

Schedule Plan Yearly for RC-1

RC-1

Schedule Plan Yearly for RC-2

[illegible]

Schedule Plan Yearly for RC-3

[illegible]

Schedule Plan Yearly for RC-4

[illegible]

Schedule Plan Yearly for TH-1

[illegible]

Schedule Plan Yearly for TH-2

[illegible]

Schedule Plan Yearly for TH-3

TH-3

Schedule Plan Yearly for TH-4

TH-4


GPSC

Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.

Date:

| Item | Equipment: BC-1 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | X | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | X | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | X | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | X | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัมปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | X | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกส์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอ์ปรับเบลท์) | X | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคัลป์ยิ้ง) | X | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั้ม) | | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชู้ด) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....


GPSC

Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.

Date:

| Item | Equipment: BC-2 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | X | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | X | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | X | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | X | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัมปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | X | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกส์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอ์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคัลป์ยิ้ง) | X | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั้ม) | | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชู้ด) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....


GPSC

Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.

Date:

| Item | Equipment: CC-1 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | X | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | X | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | X | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | X | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัปปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | X | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกส์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอ์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคัลป์ยิ้ง) | X | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั้ม) | X | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชู้ด) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....


GPSC

Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.


Date:

| Item | Equipment: RC-1 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | X | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัปปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกส์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอ์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคัลป์ยิ้ง) | | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั้ม) | | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชู้ด) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....




Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.


Date:

| Item | Equipment: RC-2 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | X | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัมปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกด์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอ์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | Level check. |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคลัมป์ยิ้ง) | | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั้ม) | | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชู้ต) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....




Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.


Date:

| Item | Equipment: RC-3 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัมปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกด์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอ์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคลัมป์ยิ้ง) | | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั้ม) | | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชู้ต) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....




Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.


Date:

| Item | Equipment: BC-4 | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | X | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | X | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | X | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | X | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | X | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | X | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัปปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | X | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | X | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกส์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอร์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคัปปลิง) | X | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั๊ม) | X | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชุด) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....




Belt Inspection Sheet

Location: Coal Harbor.

Date:

| Item | Equipment: | Condition (สภาพ) | | Adjust (ปรับแต่ง) | Action Plan (วิธีแก้ไข ในอนาคต) | Remark |
|------|---------------------------------------------------------|------------------|---------------------|-------------------|---------------------------------|--------|
| | | Normal (ปกติ) | Ab Normal (ผิดปกติ) | | | |
| 1 | Belt (เบลท์) | | | | | |
| 2 | Belt Scraper (ตัวคลีนเนอร์) | | | | | |
| 3 | Primary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวแรก) | | | | | |
| 4 | Secondary Belt Cleaner (ตัวคลีนในชุดตัวสอง) | | | | | |
| 5 | Skirt (สเกิร์ต) | | | | | |
| 6 | Drive Pulley (ไดรฟ์พูลเลย์) | | | | | |
| 7 | Tail Pulley (เทลพูลเลย์) | | | | | |
| 8 | Drive Snub Pulley (ไดรฟ์สนับพูลเลย์) | | | | | |
| 9 | Take Up Pulley (เทคอัพ พูลเลย์) | | | | | |
| 10 | Take Up Bend Pulley (เทคอัพเบน พูลเลย์) | | | | | |
| 11 | Discharge Pulley (ดีสชาร์จ พูลเลย์) | | | | | |
| 12 | Roller (โรลเลอร์) | | | | | |
| 13 | Gear box (เกียร์ บล็อก) | | | | | |
| 14 | Housing Bearing (ดักดา แบร์ริง) | | | | | |
| 15 | Liner Plate (โลเนอร์ เพลท) | | | | | |
| 16 | Coupling (คลัปปลิง) | | | | | |
| 17 | Break Shoe (ผ่าเบรค) | | | | | |
| 18 | Sling Counter Weight (สลิงเคาเตอร์เวท) | | | | | |
| 19 | Guide Roller (ไกส์ โรลเลอร์) | | | | | |
| 20 | Self Alignment (โลเลอร์ปรับเบลท์) | | | | | |
| 21 | Level Lube Oil Gear box (ระดับน้ำมันเกียร์) | | | | | |
| 22 | Level Lube Oil Coupling (ระดับน้ำมันคัปปลิง) | | | | | |
| 23 | Level Lube Oil Hydraulic Pump (ระดับน้ำมันไฮดรอลิกปั๊ม) | | | | | |
| 24 | Rubber Seal at Chute (ยางกันฝุ่น ก่อนเข้าชุด) | | | | | |
| 25 | Support Gear Box (ฐานยึดเกียร์บล็อก) | | | | | |



Inspection by....

Review by....

Monthly inspection of Coal handling system.

January 2022

Running system.

VF-1

- Normal.

VF-2

- Coal is leaking at vibrating rubber.
↳ Inspect & repair it.

DE-1

- Filter bags very dirty.
↳ Plan for replace it.

BC-1 Sump pump.

- Greasing bearing motor.

BC-1

- Carry # 20*

DE-2

- Filter bags very dirty.
↳ Plan for replace it.

DE-3

- Filter bags very dirty.
↳ Plan for replace it.

1/7

BC-4

- Conveyor belt slide to South side at unloading zone.
- Carry # 50*, 51*, 56*, 58*, 59*, 62*, 66, 70*, 74, 77, 78, 79, 85, 87, 91, 93, 96, 98*, 100*, 101, 103, 109, 116*,

BC-7

- Carry # 13*, 26, 37*, 40*, 55, 67, 74, 75, 84, 86*, 91, 92, 93, 94, 99, 100,

- Self-aligning ⇒ //

- Return # 20*

BC-8

- Normal.

3/7

BC-2 Sump Pump.

- Greasing bearing.

BC-2

- Coal is leaking at unloading zone @ South side.
↳ To fix it.
- Carry # 058

BF-0

- Carry back very much.
↳ Inspect secondary cleaner condition.

CR-1

- Casing to be hole, Coal is leaking.
↳ Plan for repair it.

BF-1

- Normal.

BC-3

- Carry # 012, 016, 025, 032, 040, 074, 112, 123, 130, 151, 155, 156, 157, 159, 162, 188, 190, 194, 197 → (212, 217, *) ← 219, 225, 228,
- Gear oil leak at NDE. low speed. (drive pulley).

2/7

Monthly inspection of Coal Handling system.

January 2022

BC-1 Fan Coal Tunnel.

- Normal.

BC-1 Sump pump.

- Greasing bearing.

DE-1

- Bags filter is dirty.
↳ SR. for replace it ⇒ MR. spare filter bags.

VF-1

- Normal.

VF-2

- Coal is Leaking at vibrating rubber.
↳ Plan for inspect & repair it.

BC-1

- Tighten primary belt cleaner 3 square nut.

DE-2

- Bags filter is dirty.
↳ SR. for replace it. ⇒ MR. spare filter bags.

DE-3

- Bags filter is dirty.
↳ SR. for replace it. ⇒ MR. spare filter bags.

BC-2 Sump pump.

- Greasing bearing.

4/7

BC-2

- Return # 36 (1)
- Conveyor belt is ~~scrub~~ scrub at skirt zone (North side edge.)
↳ Inspect it,

Form of Coal Crusher Building

- Belt transmission is broken.
↳ SR. for replace it. ⇒ New belt transmission.

BF-0

- Normal.

CR-1

- Casing is rusty. ⇒ Coal spill out.
↳ SR. for repair wall chute.

CR-2

- Normal.

BF-1

- Normal.

BF-2

- Normal.

DE-4

- Normal.

CMP-1

- Out of service.

5/7

BC-3

- Carry # 223 not rotate.
↳ To replace it 1 pieces.
- Tighten primary belt cleaner 6 square nut.
- Gear oil leak.
- Shoe brake is worn out.
↳ SR. for repair it.

DE-5

- Normal.

BC-5

- Normal.

DE-1

- Normal.

BC-4

- Tighten primary belt cleaner at discharge pulley 3 square nut.
- Flapper plate, liner is wear to casing.
↳ SR. for replace it at CFB-1 outage 2022 period.
- Tighten primary belt cleaner at drive pulley 3 square nut.

DE-6

- Normal.

BC-6

- Normal.

6/7

BC-7

- Splicing joint is crack.
↳ Monitor it.
- Tighten primary belt cleaner 3 square nut.

BC-8

- Normal.

DE-7

- Normal.

Note.

1. VF-2, Coal is leaking at vibrating seal.
2. DE-1, Filter bags very dirty. ⇒ SR. for replace it.
3. BC-2, Carry roller # 20 is noise ⇒ Require for replace it.
4. DE-2, Filter bags very dirty. ⇒ Require for replace it.
5. DE-3, Filter bags very dirty. ⇒ Require for replace it.
6. BC-2, Coal is leaking at un-loading zone + Carry roller # 098 is noise.
7. CR-1, Coal is leaking at wall chute, is rusty ⇒ Require to repair it.
8. BC-3, Carry roller bearing noise # 014, 025, 032, 074, 112, 130, 159, 162, 194, 197, 212, 217, 225 ⇒ require for replace it + Gear oil is leaking ⇒ Monitor it.
9. BC-4, Carry roller bearing noise # 50, 51, 56, 58, 62, 70, 98, 100 ⇒ Require for replace it.
10. BC-7, Carry roller bearing noise # 13, 37, 40, 86 + return # 20 ⇒ Require for replace it.
11. BC-2, return roller # 96, steel roller is worn out ⇒ Require for replace it.
12. BC-3, shoe brake is worn out ⇒ Require for replace it.
- * 13. BC-4, Flapper plate, liner is worn out to casing ⇒ Require to replace it at CFB-2 outage 2022 period only.

26 January 2022.
7/7

Monthly inspection of Coal Harbor system.

January 2022 period.

Running inspection.

RC-4

- Overall are normal.

RC-3

- Carry # 116, 115, 106, 102*, 67*, 49*, 48*, 43,

- Return * \Rightarrow Self-aligning is problem. (original it)
 \rightarrow MR. new Two-Trac 3 set for replace it.
 \rightarrow 1012007115 2 set.

RC-2

- Carry # 532 514, 491, 488, 474,
472, 457, 456, 357, 347, 333*, 257*, 224, 216, 211, 184,
152*, 109, 107*, 078, 066, 064, 027,

- Return # 231, 189, 175, 143*, 138*, 139, 128, 126*, 113*, 112*,
106, 102*, 090, 012,

RC-1

- Magnetic \Rightarrow belt slide to South side.
 \rightarrow plan for adjust it.

- Carry # 119, 110, 109, 104, 99, 457, 49.

1/3

CC-1

- Overall \Rightarrow Rtn normal.

BC-1

- Belt slide to South side (Top side). Drive unit.
- Magnetic \Rightarrow Overall normal.

Hopper 1.

- 800/1000/1200/1400/1600
 \rightarrow SR 1200/1400

Hopper 2

- 800/1000/1200/1400/1600 \Rightarrow SR. 1200/1400
- 1600/1800/2000 \Rightarrow SR. 1800/2000

BC-2

- Belt side to South side \Rightarrow Monitor it.
- Magnetic \Rightarrow Overall normal.
- Tail \Rightarrow Belt slide to North side.

Hopper 3

- 800/1000/1200/1400/1600 \Rightarrow SR. 1200/1400
- 1600/1800/2000 \Rightarrow SR. 1800/2000
- on vibrating screen \Rightarrow SR. 1800/2000

Hopper 4

- 800/1000/1200/1400/1600 \Rightarrow SR. 1200/1400
- on vibrating screen \Rightarrow SR. 1800/2000

2/3

Please issue SR. for.

1. RC-3, please inspect & replace carry roller # 102, 67, 49, 48, 43.
2. RC-2, please inspect & replace carry roller # 514, 333, 257, 152, 107
+ Return roller # 143, 138, 126, 113, 112, 102
3. RC-1, please inspect & adjustment belt of magnetic is slide to South side.
4. Hopper 1-4, please inspect & replace rubber seal + vibrating rubber are broken.

24.01.22

3/3

Monthly Inspection of Coal Harbor system.

February 2022 period @ Running system.

RC-4

- Overall are normal.

RC-3

- Return conveyor belt slid to South side.
↳ Wait tracker for installation.
- Carry roller bearing noise # 114, 115, 113, 109, 108, 106, 103, 96, 93, 76, 67, 49, 48, 43,
- Return # 51,
- Take up bend pulley @ suspect rubber lagging worn out.
↳ Hare noise, . ⇒ Verify again at system is stopped.

RC-2

- Carry roller bearing noise # 538, 514, 491, 475, 465, 463, 461, 460, 457, 456, 425 (2), 358, 357, 333, 328, 257, 178, 152 (2), 132, 066, 064, 032,
- Return # 189 (2), 143, 135, 113, 103 (2), 102, 012,

RC-1

- Carry roller bearing noise # 123, 102, 99, 065 balance on weight scale.
057, 049,

EC-1

- Impact roller # 1.

1/3

Note.

RC-3

1. Waiting self-aligning return tracker for installation.
2. Plan for replace carry roller # 67, 49, 48
3. Plan for replace return roller # 51.
4. Inspect take up bend pulley ⇒ Rubber lagging.

RC-2

1. Replace carry roller # 514, 425, 333, 328, 257, 152.
2. Replace return roller # 189 (2), 103 (2).

Wait work it on stopped system.
↳ ~~but~~ No shipment.

BC-2

- Overall are normal.
- * Magnetic ⇒ Bolts broken.
↳ PR for replace it ⇒ On progress

Hopper 4

- Sealing rubber are worn out.
↳ Plan for replace it.
- Oil seal gear box ⇒ oil leak.
↳ PR on progress.

Hopper 3

- Sealing rubber are worn out.
↳ Plan for replace it.
- Oil seal gear box ⇒ oil leak.
↳ PR on progress.

BC-1

- Overall are normal.

Hopper 2

- Sealing rubber are worn out.
↳ Plan for replace it.
- Oil seal gear box ⇒ oil leak.
↳ SR on progress.

Hopper 1

- Sealing rubber are worn out.
↳ Plan for replace it.
- Oil seal gear box ⇒ oil leak.
↳ PR on progress.

2/3

All Hopper ⇒ Shock absorber are worn out ⇒ PR on progress to order it. (16 set)

Subit done
23 February 2022.

Monthly inspection of Coal Handling system.
February 2022 period @ Running system.

BC-1 Fan Coal Tunnel.

- Overall are normal.

DE-1

- Filter bag is dirty.

VF-1

- Overall are normal.

VF-2

- Overall are normal.

BC-1, Sump Pump.

- Overall are normal. \Rightarrow Stopped.

BC-1

- Clean coal dust on drum brake.

DE-2

- Filter bags is dirty.

DE-3

- Filter bags is dirty.

BC-2, Sump Pump.

- Overall are normal. \Rightarrow Stopped.

BC-2

- Carry roller bearing is noise # 44,

Crusher Vent Fan

- Overall are normal.

1/6

Stopped of system.

Fan of Coal Tunnel.

- Overall are normal.

BC-1, Sump Pump.

- Overall are normal.
- Greasing bearing motor & pump.

DE-1

- Filter bags is dirty.

VF-1

- Overall are normal.

VF-2

- Overall are normal.

BC-1

- Splicing joint are normal.
- Tighten secondary cleaner. \Rightarrow blade trip is broken.
 \rightarrow SR. for replace it.
- Tighten primary belt cleaner 3 square nut.

DE-2

- Filter bags is dirty.

DE-3

- Filter bags is dirty.

BC-2 Sump Pump.

- Overall are normal.
- Greasing bearing motor & pump.

3/6

BF-0

- Overall are normal.

CR-2

- Overall are normal.

BF-2

- Skirt North side, coal is leaking.

BC-3

- Carry roller bearing is noise # 032, 056, 058, 074, 084, 112, 130, 143, 159, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 207, 210, 212, 216, 217, 218, 219, 225,
- Clean coal dust on drum brake.

DE-5

- Overall are normal.

BC-4

- Convey belt is slide to South side all time. \Rightarrow CF8-1.
- Carry roller bearing is noise # 050, 051, 056, 058, 059, 062, 070, 074, 077, 078, 079, 080, 081, 082, 083, 084, 085, 086, 087, 088, 089, 090, 091, 092, 093, 094, 095, 096, 097, 098, 099, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.
- Clean coal dust on drum brake.

DE-6

- Overall are normal.

BC-7

- Carry roller bearing noise # 13, 37, 74, 75, 86, 93, 94, 100,

BC-8

- Overall are Normal.

24 February 2022.
2/6

BC-2

- Tighten primary belt cleaner 4 square nut.
- Tighten secondary belt cleaner 3 square nuts.

Fan of Crusher Building.

- Overall are normal.

BF-0

- Coal dust very much.
- Overall are normal.

CR-1

- Overall are normal.

CR-2

- Overall are normal.

BF-1

- New setting primary belt cleaner.
- Overall are normal.

BF-2

- New setting primary belt cleaner.
- Tighten rubber skirt of North side.

DE-4

- Overall are normal.

CMP-1

- Out of service, stand by mode.

4/6

BC-3

- Tighten primary belt cleaner 6 square nut.
- Tighten secondary belt cleaner 3 square nut.

DE-5

- Overall are normal.

BC-5

- Overall are normal.

DG-1

- Overall are normal.

BC-4

- Tighten primary belt cleaner 3 square nut at Discharge pulley.
- Flapper plate \Rightarrow liner is worn out.
 \rightarrow Plan for replace it at CFB-1 outage 2022.
- Tighten primary belt cleaner 3 square nut at Drive pulley.

DG-2

- Overall are normal.

DE-6

- Overall are normal.

BC-6

- Overall are normal.

BC-7

- Tighten primary belt cleaner 3 square nut.

BC-8

- Overall are normal.

DE-7

- Overall are normal.

5/6

Note.

1. DE-1, 2, 3: Filter bags is dirty.
2. BC-2, Carry roller # 44 is noise \Rightarrow Monitor it.
3. BC-3, Carry roller bearing is noise \Rightarrow Require for replace it.
074, 084, 112, 130, 212
4. BC-4, Carry roller bearing is noise \Rightarrow Require for replace it.
098, 062, 088, 098, 100, 116 (# 070, 074 \rightarrow to replace it on 24 Feb 2022)
5. BC-4, liner of Flapper plate is worn out.
 \rightarrow Plan to replace it on CFB-1 outage 2022 period.
6. BC-7, Carry roller bearing is noise \Rightarrow Require for replace it.
37, 86.

Abul Khur
25 February 2022.

6/6

Monthly inspection of Coal Harbor.

Stopped system-

March 2022 period

RC-4

- Overall are normal.

RC-3

- ทำความสะอาดใน อุณหภูมิ
- สลายไขมันด้วยแอลกอฮอล์ จากสารประกอบ / เตา = สอนทำใน (สัปดาห์ที่ 1)

RC-2

- RC-2
- ผู้เช่าเคยมาเช่าบ้านไว้ 10 ปีแล้ว ทำตามสัญญาเช่าต่อไปได้อีก 1 ปี
 - บ้านเลขที่ 1 @ ถนน DIN K.
 - รถยนต์ 2 คัน @ DIN K + GOOD YEAR. มีใบรับประกัน
↳ 25-5-2015
 - มี 1 คนเช่าบ้าน (ในสัญญาเช่า 1 คน) GOOD YEAR.

RC-1

- RC
- จอมพล.ถนอม ปก

CC-1

- CC-1
- Return roller รีลหมุนกลับด้าน 1 ลูก.

BC-1

- BC-1
- สภาพแวดล้อม ตามสภาพ
 - โดยรวม ยังกว้าง!

Monthly Inspection of Coal Harbor system

Running system

RC-4

- RC-4
- Splicing joint คือการ Over กันระหว่างเหล็กข้อ 22 และเหล็กข้อ 25
↳ สอดเข้าเหล็ก 25 ของตัวเสาตัวค้ำ
 - ลูกค้ำ \Rightarrow ลูกค้ำเหล็ก

RC-3

- Drive pulley, Cleaner $\frac{1}{2}$ in.
- Carry roller bearing noise ~~at~~ 106, 96, 93, 89, 67, 66, ^{##}49, 48, 43, 38,

RC-2

- PC-2
- Carry roller bearing noise # 538, 544, 491, 457, 348, 333, 328, 295, 231, 191, 178, 138, 109, 102, 101, 078, 068, 066, 064, 039, 032, 027,
 - Return roller bearing noise # 189, 187, 170, 160, 150, 140, 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50, 40, 30, 20, 10, 02,
 - Return self-aligning bearing noise BW 1400, 1 set.

PC-1

- PC-1
- Primary belt cleaner 1 inch / 1 inch → 1 inch / 1 inch
- Carry roller bearing size * 119, 109, 108, 104, 103, 102, 99, 85, 77, 063 weight scale, 097, 049, 020,

BC-2

- ឯកសារចរាចរណ៍ ២០១៤ ភ្នំពេញ
- ឯកសារប្រកាស ប្រចាំឆ្នាំ

Hopper 1, 2, 3, 4

- กระดาษ 1/8 นิ้ว 50

- $$- \sqrt{a} \sqrt{2b}$$

→ 2021/10/15 2021/10/15

- Oil seal gear box $\frac{1}{50 \times 2}$

PO 000, 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000, 1100, 1200, 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800, 1900, 2000, 2100, 2200, 2300, 2400, 2500, 2600, 2700, 2800, 2900, 3000, 3100, 3200, 3300, 3400, 3500, 3600, 3700, 3800, 3900, 4000, 4100, 4200, 4300, 4400, 4500, 4600, 4700, 4800, 4900, 5000, 5100, 5200, 5300, 5400, 5500, 5600, 5700, 5800, 5900, 6000, 6100, 6200, 6300, 6400, 6500, 6600, 6700, 6800, 6900, 7000, 7100, 7200, 7300, 7400, 7500, 7600, 7700, 7800, 7900, 8000, 8100, 8200, 8300, 8400, 8500, 8600, 8700, 8800, 8900, 9000, 9100, 9200, 9300, 9400, 9500, 9600, 9700, 9800, 9900, 10000, 10100, 10200, 10300, 10400, 10500, 10600, 10700, 10800, 10900, 11000, 11100, 11200, 11300, 11400, 11500, 11600, 11700, 11800, 11900, 12000, 12100, 12200, 12300, 12400, 12500, 12600, 12700, 12800, 12900, 13000, 13100, 13200, 13300, 13400, 13500, 13600, 13700, 13800, 13900, 14000, 14100, 14200, 14300, 14400, 14500, 14600, 14700, 14800, 14900, 15000, 15100, 15200, 15300, 15400, 15500, 15600, 15700, 15800, 15900, 16000, 16100, 16200, 16300, 16400, 16500, 16600, 16700, 16800, 16900, 17000, 17100, 17200, 17300, 17400, 17500, 17600, 17700, 17800, 17900, 18000, 18100, 18200, 18300, 18400, 18500, 18600, 18700, 18800, 18900, 19000, 19100, 19200, 19300, 19400, 19500, 19600, 19700, 19800, 19900, 20000, 20100, 20200, 20300, 20400, 20500, 20600, 20700, 20800, 20900, 21000, 21100, 21200, 21300, 21400, 21500, 21600, 21700, 21800, 21900, 22000, 22100, 22200, 22300, 22400, 22500, 22600, 22700, 22800, 22900, 23000, 23100, 23200, 23300, 23400, 23500, 23600, 23700, 23800, 23900, 24000, 24100, 24200, 24300, 24400, 24500, 24600, 24700, 24800, 24900, 25000, 25100, 25200, 25300, 25400, 25500, 25600, 25700, 25800, 25900, 26000, 26100, 26200, 26300, 26400, 26500, 26600, 26700, 26800, 26900, 27000, 27100, 27200, 27300, 27400, 27500, 27600, 27700, 27800, 27900, 28000, 28100, 28200, 28300, 28400, 28500, 28600, 28700, 28800, 28900, 29000, 29100, 29200, 29300, 29400, 29500, 29600, 29700, 29800, 29900, 30000, 30100, 30200, 30300, 30400, 30500, 30600, 30700, 30800, 30900, 31000, 31100, 31200, 31300, 31400, 31500, 31600, 31700, 31800, 31900, 32000, 32100, 32200, 32300, 32400, 32500, 32600, 32700, 32800, 32900, 33000, 33100, 33200, 33300, 33400, 33500, 33600, 33700, 33800, 33900, 34000, 34100, 34200, 34300, 34400, 34500, 34600, 34700, 34800, 34900, 35000, 35100, 35200, 35300, 35400, 35500, 35600, 35700, 35800, 35900, 36000, 36100, 36200, 36300, 36400, 36500, 36600, 36700, 36800, 36900, 37000, 37100, 37200, 37300, 37400, 37500, 37600, 37700, 37800, 37900, 38000, 38100, 38200, 38300, 38400, 38500, 38600, 38700, 38800, 38900, 39000, 39100, 39200, 39300, 39400, 39500, 39600, 39700, 39800, 39900, 40000, 40100, 40200, 40300, 40400, 40500, 40600, 40700, 40800, 40900, 41000, 41100, 41200, 41300, 41400, 41500, 41600, 41700, 41800, 41900, 42000, 42100, 42200, 42300, 42400, 42500, 42600, 42700, 42800, 42900, 43000, 43100, 43200, 43300, 43400, 43500, 43600, 43700, 43800, 43900, 44000, 44100, 44200, 44300, 44400, 44500, 44600, 44700, 44800, 44900, 45000, 45100, 45200, 45300, 45400, 45500, 45600, 45700, 45800, 45900, 46000, 46100, 46200, 46300, 46400, 46500, 46600, 46700, 46800, 46900, 47000, 47100, 47200, 47300, 47400, 47500, 47600, 47700, 47800, 47900, 48000, 48100, 48200, 48300, 48400, 48500, 48600, 48700, 48800, 48900, 49000, 49100, 49200, 49300, 49400, 49500, 49600, 49700, 49800, 49900, 50000, 50100, 50200, 50300, 50400, 50500, 50600, 50700, 50800, 50900, 51000, 51100, 51200, 51300, 51400, 51500, 51600, 51700, 51800, 51900, 52000, 52100, 52200, 52300, 52400, 52500, 52600, 52700, 52800, 52900, 53000, 53100, 53200, 53300, 53400, 53500, 53600, 53700, 53800, 53900, 54000, 54100, 54200, 54300, 54400, 54500, 54600, 54700, 54800, 54900, 55000, 55100, 55200, 55300, 55400, 55500, 55600, 55700, 55800, 55900, 56000, 56100, 56200, 56300, 56400, 56500, 56600, 56700, 56800, 56900, 57000, 57100, 57200, 57300, 57400, 57500, 57600, 57700, 57800, 57900, 58000, 58100, 58200, 58300, 58400, 58500, 58600, 58700, 58800, 58900, 59000, 59100, 59200, 59300, 59400, 59500, 59600, 59700, 59800, 59900, 60

SBS / SBK

31 March 2022

CC-1

- Impact bearing noise # 1.
- only skit 100m: 100m → skit 100m.
↳ 100m: 100m 100m

BC-2

- BC-2
- สภาทวิวิโดยรวม ๑๓ ✓

Hopper 4, 3

- Hopper 4, 3
- ฝน พัง \Rightarrow ระบายน้ำ \Rightarrow ร่องน้ำ
 - การนอนไว้ตลอดเวลา หายใจ
 - Gear box \Rightarrow หักเกียร์

BC-1

- BC-1
- 2000/2001

Hopper 2, 1.

- Hopper 2, 1.
- ไตรพัว \Rightarrow รอกพานิช \Rightarrow รอกติดตัว
 - ควบคุมทิศทางและ ผลิตเร็ว!
 - Gear box ผลิตเร็ว

SAT / SBK

1 April 2022

Monthly inspection of Coal Harbor system.

May & June 2022 period / Running system.

RC4

- Normal.

RC3

- Carry roller, # 123, 124, 116, 115, 109, 106, 96, 94, 86, 76, 70, 68, 51, 48, 46, 43, 38, little noise >>> Monitor it.

RC2

- Carry roller # 550, 538, 514, 500, 491, 476, 475, 474, 456, 455, 415, 357, 356, 333, 214, 231, 224, 216, 203, 191, 184, 178, 151, 138, 066, 064, 032, 028,

- Return roller # 154(2), 143(2), 138(2), 102(2),

RC1

- Clean dust on drum brake. (TT1 vibrat.)

- Carry roller # 103, 099, 057,

CC1

- Normal.

BC-1

- Normal.

BC-2

- Normal.

1/2

TH-1

- Hydraulic wind panel is leaking.
↳ Actuator seal is leaking.
↳ Plan for replace it.

TH2

- Normal.

TH3

- Normal.

TH4

- Handrail of fix ladder is broken
↳ plan for repair it.

2/2
Smt. Kaur
26.08.2022

Monthly inspection of Coal Handling system.
June 2022 / Stopped system.

Fan Coal Tunnel BC-1

- Normal

VF-1

- Normal

VF-2

- Normal

DE-1

- Normal

BC-1 Sump Pump

- Normal

BC-1

- Adjustment Primary belt cleaner.

DE-2

- Normal

DE-3

- Normal

BC-2 Sump Pump

- Normal

BC-2

- Tighten Primary belt cleaner.

- Clean dust on drum brake.

Fan Coal Crusher Building

- Normal

1/3

BC-5

- Normal

BC-4

- Normal

DG-2

- Normal

DE-6

- Normal

BC-6

- Normal

BC-7

- Adjustment Primary Belt cleaner.

BC-8

- Return self-aligning is worn out.
↳ SR for replace it.

DE-7

- Normal

Note.

- Monitor Tail bearing of BF-0.

- MR. return self-aligning of BC-8

Submit Name
26.8.2022

3/3

BF-0

- Tail bearing East side is problem.

↳ Monitor it.

↳ Plan replace bearing & re-locate grease inject point.

CR-1

- Normal

- Weekly inspection / Routine clean coal clog.

CR-2

- Normal

- Weekly inspection / Routine clean coal clog.

BF-1

- Adjustment rubber skirt.

BF-2

- Normal

CMP-1

- out of service / Stand by mode.

DE-4

- Normal

BC-3

- Carry # 217 (94) roller x 20 1 pr. >> Q. & H. 100

- Adjustment primary belt cleaner.

DE-5

- Normal

DG-1

- Normal

2/3

Stopped inspection → 9 June 2022
Coal Handling.

DE-7

- Normal

BC-8

- Normal

BC-7

- Return # 34, 33, 24, 20, 1, 2, 3, 4

BC-6

- Normal

DE-6

- Normal

DG-2

- Normal

BC-4

- Normal

DE-5

- Normal

DG-1

- Normal

BC-5

- Normal

1/3

BC-3

- Carry noise.

CMP-1

- Out of service / Stand by mode.

DE-4

- Normal.

BF-1

- Normal

BF-2

- Normal

CR-2

- Normal.

CR-1

- Normal.

BF-0

- Normal.

Vent Fan Crusher Building.

- Normal.

BC-2

- Return roller # 22 (2) Flat return # 1 11M + 11M D:V:W 2014.0.

2/3

Running inspection ⇒ 9 June 2022
Coal handling.

VF-1

- Normal

VF-2

- Normal.

DE-1

- Normal.

BC-1

- Normal.

DE-2

- Normal

DE-3

- Normal.

BC-2

- Return roller (flat) # 11552
- Carry # 1st

BF-0

- Normal.

CR-1

- Normal.

1/2

DE-3

- Normal.

DE-2

- Normal.

BC-1

- Normal.

VF-1

- Normal.

VF-2

- Normal.

DE-1

- Normal.

BC-1 Sump-pump

- Normal.

BC-2 Sump-pump

- Normal.

Fan For Coal Tunnel BC-1

- Normal.

3/3

BC-3

- Carry roller loads # 058, 068, 102, 159, 198, 204, 209, 225,

BC-4

- Normal.

BC-4

- Carry roller loads # 35, 56, 73

2/2

ภาคผนวก ข.4

ตัวอย่าง Ship/Shore Safety Checklist

(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|----------|
| Date: | 04/04/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.Y. BEIJING VENTURE | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M | Air Draught: | — 33.5 M |
| Calculated Departure Draught: | 07.30 M | Air Draught: | — 38.7 M |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 □ Public, □ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 04/04/22 08:15 | 04/04/22 08:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 □ Public, □ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 19/03/2022 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | XIN HAI TONG 18 | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.5 M (EK) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | — | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 □ Public, □ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 01/04/22 04:30 | 01/04/22 04:30 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 □ Public, □ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-----------------|------------------------------------|------------------------|
| Date: | 18/03/22 | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Port: | Maptaphut | Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) |
| Ship's Name: | M.V. EMMANUEL C | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.40 m | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 6,30 m | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| | for Ship | for Terminal |
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 18/03/22 | 18/03/22 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-------------------|------------------------------------|------------------------|
| Date: | 19/03/22 | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Port: | Maptaphut | Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) |
| Ship's Name: | M.V. LIBRA | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.0 m, 11.32 m. | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 12.40 m, 12.64 m. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| | for Ship | for Terminal |
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 19/03/22, 13:00 | 19/03/22, 13:00 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-----------------|------------------------------------|------------------------|
| Date: | 06/03/22 | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Port: | Maiphat | Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) |
| Ship's Name: | M.Y. RU MING 10 | Minimum Air Draught: | — |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 6.7 | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Z Internal, O Restricted, S Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|---------------------|------------------------------------|------------------------|
| Date: | 03/03/22 | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Port: | Maiphat | Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) |
| Ship's Name: | M.Y. MANDARIN RIVER | Minimum Air Draught: | — |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (B.W.) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 8.43 M. A=6.70 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.



Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Z Internal, O Restricted, S Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: |  (Signature, Full Name, Position) (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Signature, Full Name, Position) (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 06/03/22 11:20 | 06/03/22 11:20 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.


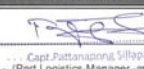
Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Z Internal, O Restricted, S Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: |  (Signature, Full Name, Position) (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Signature, Full Name, Position) (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 03/03/22 16:10 | 03/03/22 16:10 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.



Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Z Internal, O Restricted, S Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 28/02/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. FAREAST HARMONY | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 MTRS. (C/L) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | P = 3.70 M, A = 6.70 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: • Language: • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: • Shore contact person/s: • Location: | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public, Internal, Restricted, Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 28/02/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. PROSPER PHOENIX | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | P = 11.10 M, A = 11.70 M | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | P = 3.60 M, A = 5.70 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: • Language: • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: • Shore contact person/s: • Location: | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public, Internal, Restricted, Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed (Signature, Fullname, Position) | for Ship  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | for Terminal  (Port Logistics Manager, and if Terminal Representative) |
| | Date/Time: 28/02/22 05:40 | Date/Time: 28/02/22 05:40 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public, Internal, Restricted, Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed (Signature, Fullname, Position) | for Ship  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | for Terminal  (Port Logistics Manager, and if Terminal Representative) |
| | Date/Time: 28/02/22 10:15 | Date/Time: 28/02/22 10:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public, Internal, Restricted, Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardware paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 18/02/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. WO YI BA1 | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50m | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 6.81m | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator Room • Location: | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☐ Restricted ☐ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | for Ship | for Terminal |
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and/or Terminal Representative) |
| Date/Time: | 18/02/22, 08:40 | 18/02/22, 08:40 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☐ Restricted ☐ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 14/02/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. JIN YI | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50m Even Keel | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 6.42m @ 6.6m | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator Room • Location: | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☐ Restricted ☐ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | for Ship | for Terminal |
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and/or Terminal Representative) |
| Date/Time: | 14/02/22, 14:15 | 14/02/22, 14:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☐ Restricted ☐ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 12/02/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. AMERICA BRAECA | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | F=9.0 M, A=9.5 M | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | F=9.38 M, A=9.6 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✓ Internal: ○ Restricted: ○ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 07/02/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. ORIENT LUREY | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.5 M (EL) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | F=9.6 M, A=7.0 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✓ Internal: ○ Restricted: ○ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 12/02/22 02:55 | 12/02/22 02:55 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✓ Internal: ○ Restricted: ○ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 07/02/22 13:45 | 07/02/22 13:45 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✓ Internal: ○ Restricted: ○ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|---------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 02 / 02 / 22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. LOUISIANA MANA | | |
| Arrival Draught (calculated): | FWD. 12.53 M AFT. 12.46 M | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | FWD. 4.52 M AFT. 6.14 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster • Shore contact person/s: Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Location: Terminal / Port Operator Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 27 / 01 / 22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. SOHO PRINCIPAL | | |
| Arrival Draught (calculated): | 12.30 M. (E.K.) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | F 2.4 T.S. M., A 2.55 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster • Shore contact person/s: Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Location: Terminal / Port Operator Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 02 / 02 / 22 | 02 / 02 / 22, 18:45 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 27 / 01 / 22, 15:10 | 27 / 01 / 22, 15:10 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 22/01/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. VIRTUOUS STRIKER | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (EK) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | P = 4.40 M. A > 6.30 M. | | |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster • Shore contact person/s: Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Location: Terminal / Port Operator Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✓ Restricted: ✓ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 16/1/2022 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. RU NINE 2 | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (EK) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 3.30 M., 6.40 M. | | |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster • Shore contact person/s: Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Location: Terminal / Port Operator Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✓ Restricted: ✓ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster/ Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 22/01/22, 16:45 | 22/01/22, 16:45 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✓ Restricted: ✓ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster/ Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 06/01/22, 09:40 | 06/01/22, 09:40 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Public: ✓ Internal: ✓ Restricted: ✓ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 28/06/22 | | |
| Port: | Maplaput | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | H.Y. MERIDA | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 11.57 m | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 12.41 | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator Room • Location: | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

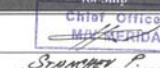
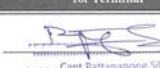
Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✗ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Globenet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Shipmaster / Ship's Chief Officer |  Port Logistics Manager, and Terminal Representative |
| Date/Time: | 28/06/22, 14:15 | 28/06/22, 14:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✗ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Globenet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 22/06/22 | | |
| Port: | Maplaput | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | H.Y. AVEA | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 11.7 | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 6.8 | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator Room • Location: | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.


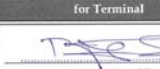
Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✗ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Globenet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Shipmaster / Ship's Chief Officer |  Port Logistics Manager, and Terminal Representative |
| Date/Time: | 22/06/22, 22:10 | 22/06/22, 22:10 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Public: ✗ Internal: ✗ Restricted: ✗ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Globenet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 19/06/22 | | |
| Port: | Maplaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | ✓ |
| Ship's Name: | M.V. MANDA POINT | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 EK | Air Draught: | ✓ |
| Calculated Departure Draught: | F: 3.40 / A: 6.50 | Air Draught: | ✓ |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term 'Air Draught' should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☑ Restricted ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) | for Ship PORT OF REGISTRY: MONROVIA DWT: 55,614 / G.T.: 31,229 IMO NUMBER: 9454175 BHP: 9499KW AT 127 RPM (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | for Terminal (Port Logistics Manager, and/or Terminal Representative) |
| | Date/Time: 19/06/22, 23:45 | 19/06/22, 23:45 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☑ Restricted ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 14/06/22 | | |
| Port: | Maplaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | ✓ |
| Ship's Name: | M.V. SV ARISTA | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | F=12.10 M, A=12.26 M. | Air Draught: | ✓ |
| Calculated Departure Draught: | F=4.18 M, A=6.25 M. | Air Draught: | ✓ |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term 'Air Draught' should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☑ Restricted ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (✓) Yes / Normal (x) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) | for Ship (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | for Terminal (Port Logistics Manager, and/or Terminal Representative) |
| | Date/Time: 14/06/22, 21:30 | 14/06/22, 21:30 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public ☑ Internal ☑ Restricted ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on GLOWnet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 08/06/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 12.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | - |
| Ship's Name: | M.Y. PYTHAGORAS | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.10 | Air Draught: | - |
| Calculated Departure Draught: | F 11: 40 - A 16: 24 | Air Draught: | - |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | Provision by 2005 |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 08/06/22, 07:20 | 08/06/22, 07:20 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 04/06/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | - |
| Ship's Name: | M.Y. DARYA MAYA | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (5K) | Air Draught: | - |
| Calculated Departure Draught: | P25.10 M. A2 7.44 M. | Air Draught: | - |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 04/06/22, 06:30 | 04/06/22, 06:30 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 09/05/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. IKAN PANDAN | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (EK) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 12.40 M. ± 0.30 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | Port Logistics Manager (Port Logistics Manager and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 09/05/22 21:30 | 09/05/22 21:30 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 20/05/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. Medi Paestum | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 11.00 M - 11.12 / A - 11.19 | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 11.00 M - 11.12 / A - 11.19 | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:
 Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? (tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)) | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | Port Logistics Manager (Port Logistics Manager and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 20/05/22 17:00 | 20/05/22 17:00 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 ☐ Public; ☑ Internal; ☑ Restricted; ☑ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 16/05/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | MV. PORT VERA CRUZ | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.38 / 12.35 | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 412m / 6.74m | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
□ Public, ✓ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| | for Ship | for Terminal |
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | MV. PORT VERA CRUZ (Shipmaster / Ship's Chief Officer) LIBERIA | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 16/05/22 22:10 | 16/05/22 22:10 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
□ Public, ✓ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 13/05/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | MV. IKAN PANDAN | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | F=12.30 M, A=12.60 M | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | F=430 M, APT=6.10 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
□ Public, ✓ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | | |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| | for Ship | for Terminal |
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | IKAN PANDAN CHIEF OFFICER (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 13/05/22 04:10 | 13/05/22 04:10 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
□ Public, ✓ Internal, □ Restricted, □ Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 14/03/2022 | | |
| Port: | Maiphat | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 18.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | A.Y. EVANS | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 11.7 | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 6.7 M | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public; Q Internal; Q Restricted; Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 14/03/2022, 08:20 | 13/03/22, 08:20 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public; Q Internal; Q Restricted; Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



**(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)**



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 29/04/22 | | |
| Port: | Maiphat | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. ALEXANDROS P. | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | P2 12.24 M, A2 12.45 M. | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | P2 4.20 M, A2 7.40 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public; Q Internal; Q Restricted; Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship [✓] Yes / Normal [✗] No / Abnormal [N/A] Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 30/04/22, 06:15 | 30/04/22, 06:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public; Q Internal; Q Restricted; Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 26/04/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. IKAN PANDAN | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (5K) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 12.60 M. 22.6.10 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.

| No. | Checklist Item | Ship (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 26/04/22, 08:15 | 26/04/22, 08:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.

(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 19/04/2022 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. CAPE CROSS | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.27 | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 7.5 | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.

| No. | Checklist Item | Ship (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore (-/-) Yes / Normal (+) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 18/04/22, 10:30 | 18/04/22, 10:30 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
All Rights Reserved
Classified & Proprietary
Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.

(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 24/04/2022 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. VAN FORTUNE | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 11.0 m / 11.45 m | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | 3.80 m / 6.35 m | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 24/04/2022 04:20 | 24/04/22 04:20 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
 (for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)



Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 11/04/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. WAN PANDAN | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (Lk) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | F= 8.45 M. 26.45 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write "N/A", explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Signed: | | |
| (Signature, Fullname, Position) | (Shipmaster / Ship's Chief Officer) | (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 11/04/22 04:30 | 11/04/22 04:30 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.

Copyright © 2017 GLOW Group
 All Rights Reserved
 Classified & Proprietary
 Q Public, Q Internal, Q Restricted, Q Secret

Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated. The most up-to-date, approved and signed-off version is always posted on Glownet.



GLOW Group

Procedure

Doc No: PLG-PRCR-103

Coal Shipment Receiving Procedure

File Name: Coal Shipment Receiving Procedure (EN) - (IND - PLG/CR) - v2.0 (FINAL) -

Owner: PT Pampa Energi

Version No.: v2.0 (FINAL)

Version Date: 12-Dec-2017

Reviewer: Ensp

Approver: Akam

Page No.: 25 of 43

(5.3.1.2) Ship/Shore Safety and Pollution Checklist
(for Loading or Unloading Dry Bulk Cargo Carriers)

Glow Energy Public Company Limited

| | | | |
|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------|-------|
| Date: | 07/04/22 | | |
| Port: | Maptaphut | Terminal/Quay: | GSPP3 |
| Available depth of water in berth: | 13.5 (in meters (LLW)) | Minimum Air Draught ¹ : | — |
| Ship's Name: | M.V. PORT VERA CRUZ | | |
| Arrival Draught (read/calculated): | 12.50 M. (EK) | Air Draught: | — |
| Calculated Departure Draught: | F = 3.50 M. A = 6.90 M. | Air Draught: | — |

Instructions from Ship Terminal:

Shipmaster and Port Logistics Manager, or their representatives, shall complete the checklist jointly. Advice on points to be considered is given in the accompanying guidelines. The safety of operations requires that all questions are answered affirmatively, and the boxes ticked. If this is not possible, the reason shall be given, and agreement reached upon precautions to be taken between ship and terminal. If a question is considered to be not applicable write 'N/A', explaining with reason.

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [1] | Is the depth of water at the berth, and the air draught, adequate for the cargo operation? | ✓ | ✓ | |
| [2] | Are mooring arrangements adequate for all local effects of tide, current, weather, traffic and craft alongside? | ✓ | ✓ | |
| [3] | In emergency, is the ship able to leave the berth at any time? | ✓ | ✓ | |
| [4] | Is there safe access between the ship and the wharf? [tended by Ship/Terminal (cross out as appropriate)] | ✓ | ✓ | |
| [5] | Is the agreed ship/terminal communications system operative? • Communication method: Phone • Language: English • Radio channels/phone numbers: +66 (0)89-810-0869 | ✓ | ✓ | |
| [6] | Are the liaison contact persons during operations positively identified? • Ship contact persons: Shipmaster Port Logistics Manager (or on-duty Port Operator) • Shore contact person/s: Terminal / Port Operator • Location: Room | ✓ | ✓ | |
| [7] | Are there adequate crew on board, and adequate staff in the terminal, for emergency? | ✓ | ✓ | |
| [8] | Is firefighting equipment ready at any time? | ✓ | ✓ | |

¹ The term "Air Draught" should be interpreted carefully. If the ship is in a river or an estuary, it usually refers to maximum mast height.



GLOW Group

Procedure

Doc No: PLG-PRCR-103

Coal Shipment Receiving Procedure

File Name: Coal Shipment Receiving Procedure (EN) - (IND - PLG/CR) - v2.0 (FINAL) -

Owner: PT Pampa Energi

Version No.: v2.0 (FINAL)

Version Date: 12-Dec-2017



Reviewer: Ensp

Approver: Akam

Page No.: 26 of 43

| No. | Checklist Item | Ship (✓) Yes / Normal (✗) No / Abnormal (N/A) Not applicable | Shore | Problem Description (if any) |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------|
| [9] | Are emergency towing lines correctly positioned? | ✓ | ✓ | |
| [10] | Has a procedure for reporting and recording damage from cargo operation been agreed? | ✓ | ✓ | |
| [11] | Have tarpaulins been properly provided at ship's side to prevent cargo spillage to sea? | ✓ | ✓ | |
| [12] | Is oil spillage equipment adequate on board, and ready any time as IOPP requirement? | ✓ | ✓ | |
| [13] | Has the ship been provided with copies of port and terminal regulations, including safety and pollution requirements and details of emergency services? | ✓ | ✓ | |
| [14] | Has the shipper provided the Shipmaster with the properties of the cargo in accordance with the requirements of Chapter 6 of SOLAS? | ✓ | ✓ | |
| [15] | Is the atmosphere safe in holds and enclosed spaces to which access may be required? | ✓ | ✓ | |
| [16] | Has a cargo unloading plan been calculated for all stages of unloading/ballasting? | ✓ | ✓ | |
| [17] | Have the holds to be worked been clearly identified in the loading or unloading plan, showing the sequence of work, and the grade and tonnage of cargo to be transferred each time the hold is worked? | ✓ | ✓ | |
| [18] | Do both ship and terminal understand and accept that if the ballast programme becomes out of step with the cargo operation, it shall be necessary to suspend cargo operation until the ballast operation has caught up? | ✓ | ✓ | |
| [19] | Has the terminal been advised of the time required for the ship to prepare for sea, on completion of cargo work? | ✓ | ✓ | |

THE ABOVE HAS BEEN AGREED:

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  M/V PORT VERA CRUZ LIBERTY (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 07/04/22 09:15 | 07/04/22 09:15 |

Remark: Master/Ship's crew shall inform to Port Logistic Manager or Port Operator immediately after accident/incident has been found.



ภาคผนวก ข.5

Safety Requirements

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV BREEZE (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

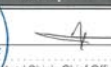


We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| for Ship | | for Terminal | |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |  Section Manager |
| Date/Time | 17 / 12 / 2017 11:30 | 17 / 12 / 2017 11:30 | |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV GRCHLD (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| for Ship | | for Terminal | |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |  Section Manager |
| Date/Time | 17 / 12 / 2017 11:30 | 17 / 12 / 2017 11:30 | |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV RIGI VENTURE (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| for Ship | | for Terminal | |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |  Section Manager |
| Date/Time | 13 / 12 / 2017 15:10 | 13 / 12 / 2017 15:10 | |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SEI TETHYS (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| for Ship | | for Terminal | |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |  Section Manager |
| Date/Time | 10 / 12 / 2017 13:40 | 10 / 12 / 2017 13:40 | |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV EVER PROGRESS (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 20 Dec 11 30 00 | 30 Dec 11 30 40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV KMARIN OSLD (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.


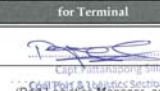
We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 22 Dec 11 20 11 30 | 22 Dec 11 20 11 30 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV CHANG HANG HUAI HAI (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

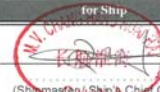
We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 25 Dec 11 20 21 45 | 25 Dec 11 20 21 45 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV HERO EMPEROR (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.


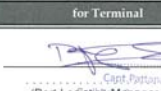
We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 18 Dec 11 20 14 30 | 18 Dec 11 20 14 30 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV NEO (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.



We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  MASTER (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt Pattanapong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 01/11/2019 14:40 | 01/11/2019 14:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SIMBA AKSOY (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

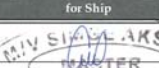

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  MASTER (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt Pattanapong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 01/11/2021 14:40 | 01/11/2021 14:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SFL HUDSON (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  MASTER (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt Pattanapong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 01/11/2019 14:40 | 01/11/2019 14:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV GLOVIS MERMAD (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.



We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  MASTER (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt Pattanapong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 29/10/2018 14:40 | 29/10/2018 14:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV ALL STAR ATLAS (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Capt. Pattanasong Silapa (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt. Pattanasong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 14 / 10 / 2017 16:45 | 14 / 10 / 2017 16:45 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV ERMIONE (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Capt. Pattanasong Silapa (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt. Pattanasong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 8 / 10 / 2017 17:40 | 8 / 10 / 2017 17:40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV DATA MAHESH (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Capt. Pattanasong Silapa (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt. Pattanasong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 11 / 10 / 2017 14:30 | 11 / 10 / 2017 14:30 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SFL HUMBER (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Capt. Pattanasong Silapa (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  Capt. Pattanasong Silapa (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 02 / 10 / 2017 10:45 | 02 / 10 / 2017 10:45 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SEDERE JUMPER (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Shipmaster / Ship's Chief Officer |  Port Logistics Manager, and Terminal Representative |
| Date/Time: | 29 / 09 / 20, 20:10 | 29 / 09 / 20, 20:10 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV MADONNA III (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Shipmaster / Ship's Chief Officer |  Port Logistics Manager, and Terminal Representative |
| Date/Time: | 18 / 09 / 20, 21:20 | 18 / 09 / 20, 21:20 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV UNIVERSAL BREHEN (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Shipmaster / Ship's Chief Officer |  Port Logistics Manager, and Terminal Representative |
| Date/Time: | 24 / 09 / 20, 23:55 | 24 / 09 / 20, 23:55 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV BULK ORION (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  Shipmaster / Ship's Chief Officer |  Port Logistics Manager, and Terminal Representative |
| Date/Time: | 13 / 09 / 20, 18:45 | 13 / 09 / 20, 18:45 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SFL HUNBER (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.


We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 9 / 09 / 20 19:30 | 9 / 09 / 20 19:30 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SFL HUDSON (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 25 / 08 / 20 22:40 | 25 / 08 / 20 22:40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV BULK PATAGONIA (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 29 / 08 / 20 17:40 | 29 / 08 / 20 17:40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV KMERIN BUSAN (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 15 / 08 / 20 22:40 | 15 / 08 / 20 22:40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV NORDIC TIANJIN (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 12 / 08 / 20, 20:40 | 12 / 08 / 20, 20:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV UNIVERSAL BREMEN (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 21 / 08 / 20, 20:40 | 21 / 08 / 20, 21:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV LUBY OCEAN (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

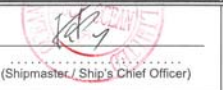

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 08 / 08 / 20, 22:45 | 08 / 08 / 20, 22:45 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV SKYLIBRA (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 31 / 07 / 20, 18:40 | 31 / 07 / 20, 18:40 |

(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV DIMI (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.


We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 14/07/20 00:10 | 14/07/20 23:40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV STAR HYDROS (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 10/07/20 15:45 | 10/07/20 23:45 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV APIRADEE NAREE (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

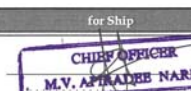
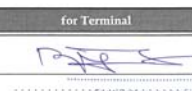
We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 14/07/20 23:40 | 14/07/20 23:40 |



(5.3.2) Templates

(5.3.2.1) Safety Requirements Letter



Glow Energy Public Company Limited

Attention: The Shipmaster of MV THOR MONADIC (Name of Vessel)

Dear Sir,

Responsibility for the safe conduct of operations while your ship is at this terminal rests jointly with you, as Shipmaster of the ship, and with the responsible Terminal Representative. We wish, therefore, before operations start, to seek your full cooperation and understanding on the safety requirements set out in "Terminal Regulations and Procedures for Safe Unloading of Bulk Coal" and "Ship/Shore Safety and Pollution Checklist", which are based on safe practices widely accepted by coal unloading.

We expect you and the crew members to adhere strictly to these requirements throughout your stay alongside this terminal, and, for our part, we will ensure that our personnel do likewise and cooperate fully with you in the mutual interest of safe and efficient operations.

Before the start of operations and from time to time thereafter, for our mutual safety, a member of the terminal staff, together with a responsible officer (where appropriate), will make a routine inspection of your ship to ensure that the questions on the Ship/Shore Safety and Pollution Checklist can be answered in the affirmative. Where corrective action is needed, we will not agree to operations commencing, or, if they have been started, will require them to be stopped.

Similarly, if you consider safety is endangered by any actions on the part of our staff or by any equipment under our control, you will have right to demand immediate cessation of operations.

THERE CAN BE NO COMPROMISE WITH SAFETY.

Please acknowledge receipt of this letter by countersigning and returning the attached copy.

| | for Ship | for Terminal |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Signed: (Signature, Fullname, Position) |  (Shipmaster / Ship's Chief Officer) |  (Port Logistics Manager, and Terminal Representative) |
| Date/Time: | 05/07/20 20:15 | 05/07/20 20:15 |



ภาคผนวก ข.6

แผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

- เพื่อกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบ แนวทาง ขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยให้แก่อุปกรณ์ของ

เพื่อให้สอดคล้องกับกำลังของ ขน. และสอดคล้องกับความต้องการของ IMO

1.4

ลักษณะและกิจกรรมของท่าเรือ

ลักษณะและขนาดของลำท่า ร่องน้ำและบริเวณทั้งสอง

ท่าเทียบเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 1 ท่า

มีลักษณะ ความยาว หน้าท่า 200 เมตร

ความลึกของน้ำหน้าท่า 13.10 เมตร

กิจกรรมให้บริการของท่าเรือ

ประเภทเรือ

- เรือที่เข้าท่าเรือ โกลว์ เอสพีที 3 เป็นเรือขนถ่ายสินค้าทางบกเท่านั้น ซึ่งจะขนถ่ายผ่านหินเพื่อผลิตพลังงานไฟฟ้า

1.5

สิ่งอำนวยความสะดวก

โครงสร้างและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าหลัก

- ที่รับถ่านหิน (Fixed Hopper, Travelling Hopper), ระบบสายพานลำเลียงถ่านหินจากท่าเรือมายังโรงไฟฟ้า, อาคารเปลี่ยนทิศทางระบบสายพานลำเลียง, ห้องควบคุมระบบสายพานลำเลียงบริเวณท่าเรือ (อยู่ใต้ Fixed Hopper), ห้องระบบไฟฟ้า

ระบบไฟฟ้าและระบบสื่อสาร

- ท่าเรือ โกลว์ เอสพีที 3 มีระบบไฟฟ้าและน้ำประปาที่ใช้ภายในท่าเรือซึ่งไฟฟ้าและน้ำประปามาจากโรงไฟฟ้าของโกลว์เอสพีที 3
- ท่าเรือ โกลว์ เอสพีที 3 มีการสื่อสารโดยใช้วิทยุระบบ Trunk Radio สื่อสารระหว่าง เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. กับพนักงานควบคุมระบบสายพานลำเลียง, กับตัวโรงไฟฟ้า และ ตัวแท่นเรือซึ่งประจำอยู่บนเรือ
- ระบบไฟฟ้าเพื่อการเปลี่ยนทิศทางระบบสายพานลำเลียง อาคาร 1 (TT-1)
- ห้องควบคุมระบบสายพานลำเลียงบริเวณท่าเรือ (อยู่ใต้ Fixed Hopper)

ระบบการจัดการจราจรทางน้ำ

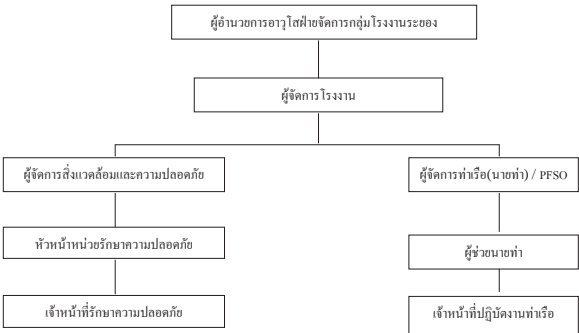
- ระบบควบคุมเรือที่จะเข้าเทียบท่าเรือ โกลว์ เอสพีที 3 มีการปฏิบัติโดยใช้ระบบ VTSM ของศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยประสานงานกับนายท่าของท่าเรือโกลว์ เอสพีที 3

เครื่องมือและอุปกรณ์ความปลอดภัยกรณีเหตุฉุกเฉิน

- ท่าเรือโกลว์ เอสพีที 3 ใช้วิทยุสื่อสารระบบ Trunk Radio ในการสื่อสารและกดส่งโทรทัศนังจรปิดภายในท่าเรือซึ่งแสดงผลที่ห้องควบคุมสายพานลำเลียงอาคาร 2 (TT-2) ซึ่งอยู่บริเวณโรงไฟฟ้าโกลว์ เอสพีที 3

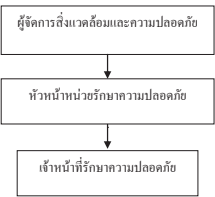
1.6 การจัดการ

โครงสร้างองค์กรของท่าเรือ



ส่วนที่ 2 การจัดการรักษาความปลอดภัยและการประสานงาน

2.1 โครงสร้างหน่วยรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ



2.2 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและหน้าที่

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ มีหน้าที่หลักดังต่อไปนี้

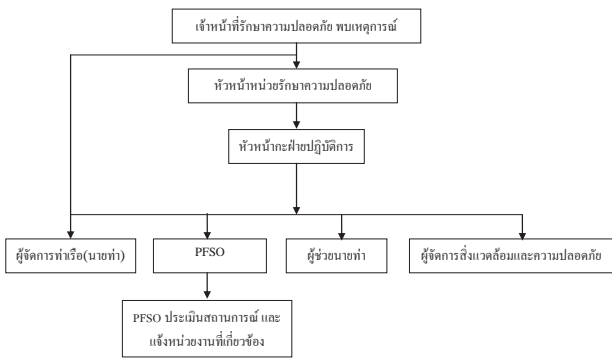
ในกรณีที่มีเรือขนถ่ายถ่านหิน

- 1) ตรวจสอบและดูแลความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ โกลว์ เอสพีที 3 ตั้งแต่ปลายท่าจนถึงอาคารเปลี่ยนทิศทางระบบสายพานลำเลียง อาคาร 1 (TT-1) ทุก ๆ 4 ชั่วโมง
- 2) ตรวจสอบและดูแลความปลอดภัย สายพานลำเลียง จากโรงไฟฟ้าที่ท่าเรือ ทุก ๆ 4 ชั่วโมง
- 3) รายงานและแจ้งเหตุ ถ้าพบสิ่งผิดปกติ ให้ทางหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย และลงบันทึกประจำวัน ในสมุดรายงาน

ในกรณีที่ไม่มีเรือขนถ่ายถ่านหิน

- 1) ตรวจสอบและดูแลความปลอดภัยและรักษาความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ โกลว์ เอสพีที 3 ตั้งแต่ปลายท่าจนถึงอาคารเปลี่ยนทิศทางระบบสายพานลำเลียง อาคาร 1 (TT-1) ทุก ๆ 4 ชั่วโมง
- 2) ตรวจสอบและดูแลความปลอดภัย สายพานลำเลียง จากโรงไฟฟ้าที่ท่าเรือ ทุก ๆ 4 ชั่วโมง
- 3) รายงานและแจ้งเหตุ ถ้าพบสิ่งผิดปกติ ให้ทางหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย และลงบันทึกประจำวัน ในสมุดรายงาน

ขั้นตอนการแจ้งเหตุ ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณท่าเรือ



หน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (PFSO)

1. การดำเนินการสำรวจสภาพการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือโดยละเอียดในเบื้องต้นโดยคำนึงถึง การประเมินสถานการณ์รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
2. การดำเนินการเพื่อให้มีการจัดทำและดูแลรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
3. การปฏิบัติตามและฝึกซ้อม แผนแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
4. การดำเนินการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยของท่าเรืออย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีการปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าเรืออย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง
5. การให้คำแนะนำและปรับเปลี่ยนแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือตามความเหมาะสม
6. การส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของท่าเรือมีความตระหนักและเฝ้าระวังในเรื่องการรักษาความปลอดภัย
7. การดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือได้รับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง
8. การรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและเก็บรักษาบันทึกเหตุการณ์ที่เป็นภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
9. การประสานงานปฏิบัติตามแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำวิสาหกิจและประจำเรือ
10. การประสานงานกับหน่วยงานที่ให้บริการรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ตามสมควร

11. การดำเนินการเพื่อให้แน่ใจว่าเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือมีคุณสมบัติตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
12. การดำเนินการเพื่อให้เครื่องมืออุปกรณ์รักษาความปลอดภัยได้มีการใช้งาน ทดสอบ ปรับแต่ง และบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม
13. การให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือในการอินพุตพรพผลพื้นฐานของบุคคลที่ขออนุญาตขึ้นโปบนเรือ เมื่อมีการร้องขอ

2.3 การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรมเจ้าท่า

ชื่อผู้ติดต่อ : สำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

โทรศัพท์ : 0-2234-1070

โทรสาร : 0-2238-2309

สำนักงานจังหวัดระยอง

ชื่อผู้ติดต่อ : นายกเทศมนตรีจังหวัดระยอง

ที่อยู่ไปรษณีย์ : ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง

โทรศัพท์ : 038 – 861345

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาของ

ที่อยู่ไปรษณีย์ : สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาระยอง

โทรศัพท์ : 038-687456

โทรสาร : 038-687457

สถานีตำรวจนาบาคุด

โทรศัพท์ : 191 หรือ 038 – 608587-9

กองทัพอากาศ ฐานทัพอากาศสัตหีบ

โทรศัพท์ : 038 – 437600, 038 – 437163

ศรชล. (เขต 1)

โทรศัพท์ : 038 – 438008

กองกำกับการตำรวจน้ำสัตหีบ

- 9 -

2.4 การสื่อสาร (ระบบหลักและระบบสำรอง)

การสื่อสารระหว่างท่าเรือกับเรือ

ท่าเรือ โกลด์ เอสทีที 3 มีการสื่อสารโดยใช้ระบบ VHF, Trunk Radio และโทรศัพท์

การสื่อสารภายในส่วนรักษาความปลอดภัย

ท่าเรือ โกลด์ เอสทีที 3 มีการสื่อสารโดยใช้ระบบ Trunk Radio และ โทรศัพท์ภายในโดยสื่อสารระหว่าง

- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ
- พนักงานควบคุมสายพานลำเลียงที่ห้องควบคุม TT-2
- พนักงานควบคุมสายพานลำเลียงที่ห้องควบคุมที่ท่าเรือ
- พนักงานควบคุมระบบสายพานลำเลียงบริเวณท่าเรือ

- 11 -

ชื่อผู้ติดต่อ : สถานีตำรวจน้ำสัตหีบ

ที่อยู่ไปรษณีย์ : 3 หมู่ 1 ถนนชายทะเล ต.สัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี 20180

โทรศัพท์ : 038 – 437059

สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองนาบาคุด

โทรศัพท์ : 038-684554

กองอำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจังหวัดระยอง

โทรศัพท์ : (038) 694018-9 หรือ 1503

โรงพยาบาลนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 684 049

โรงพยาบาลระยอง

โทรศัพท์ : (038) 611104

สำนักงานท่าเรือนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 684443

งานป้องกันเทศบาลนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 694129-34

ทีมดับเพลิงกู้ภัยนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 608983

เทศบาลเมืองนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 685561-2

ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 683305-8 คอ 230

ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือนาบาคุด

โทรศัพท์ : (038) 683305-8 คอ 224

- 10 -

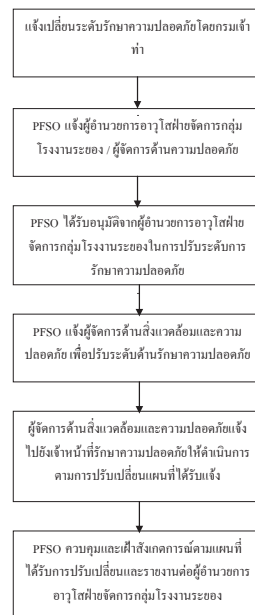
ส่วนที่ 3 การบริหารจัดการด้านรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

3.1 การเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

ขั้นตอนการปรับระดับด้านความปลอดภัย

โดยเมื่อ PFSO ได้รับการแจ้งจาก กรมเจ้าท่า ให้ปรับระดับความเสี่ยงของท่าเรือเจ้าหน้าที่ PFSO จะต้องแจ้งแผนการปรับระดับกับผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายจัดการกลุ่มโรงงานระยอง ให้รับทราบ และ แจ้งผู้จัดการด้านความปลอดภัยเพื่อประสานงานไปยังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการตามการปรับเปลี่ยนแผนที่ได้รับการแจ้งจาก



- 12 -

- 3.2 การทบทวนแก้ไขเพิ่มเติมและการตรวจสอบติดตามแผนรักษาความปลอดภัย
ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

ขั้นตอนการทบทวน, แก้ไข, ตรวจสอบติดตามแผนรักษาความปลอดภัย

1. จัดตั้งคณะกรรมการตรวจสอบภายใน โดยให้มีการตรวจสอบอย่างน้อย ปีละ 2 ครั้ง
2. ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น กรมเจ้าท่า หรือ หน่วยงานที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่า
3. จัดทำรายงานผลการตรวจสอบภายในให้ทางกรมเจ้าท่า ภายใน 2 สัปดาห์ หลังจากตรวจสอบเสร็จ
4. ทำการทบทวนและปรับปรุงแผน หลังจากการประเมินผลการตรวจสอบภายใน
5. นอกจากนั้นการทบทวนและปรับปรุงแผนสามารถกระทำได้ โดยมีเหตุอันสมควร เช่น
 - 5.1 ภายหลังจากตรวจสอบทุกประเภท
 - 5.2 ภายหลังจากการฝึกและการซ้อม
 - 5.3 ภายหลังเกิดเหตุร้าย
 - 5.4 พบว่ามีข้อบกพร่อง จุดอ่อน หรือพบว่าเป็นอุปสรรคจนท่าเรือไม่สามารถปฏิบัติตามแผนการกิจ ต่อไปได้
 - 5.5 มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างองค์กร นโยบาย ผู้บริหาร บุคลากร หน่วยงาน หรืออุปกรณ์ทางด้านการรักษาความปลอดภัย อย่างใดอย่างหนึ่งที่ทำให้ท่าเรือกระทบกระเทือนต่อการปฏิบัติงานหรือต่อการดำรงรักษาแผน
 - 5.6 สถานการณ์เปลี่ยนแปลง
 - 5.7 ผู้บังคับบัญชาสั่งการ

- 3.3 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัย
ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

รายละเอียดแผนการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับหน้าที่รักษาความปลอดภัย

จัดการเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและบุคลากรของท่าเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจเรื่องการรักษาความปลอดภัยทั่วไป และการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางน้ำ โดยให้มีการทบทวนการฝึกอบรมทุก ๆ 1 ปี โดยการฝึกอบรมจะต้องมีการบันทึกการฝึกอบรมทุกครั้ง

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและบุคลากรของท่าเรือควรได้รับการฝึกอบรมดังต่อไปนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับรูปแบบและภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัยในปัจจุบัน
2. การทำความเข้าใจและการตรวจหาอาวุธ วัตถุ และอุปกรณ์อันตรายเป็นอันตราย
3. การทำความเข้าใจกับลักษณะและรูปแบบพฤติกรรมของบุคคลที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการรักษาความปลอดภัย

- 13 -

จัดทำรายงานการฝึกและการซ้อมให้กรมเจ้าท่าทราบ หลังจากการฝึกซ้อมเสร็จสิ้น 1 เดือน

PFSO จะต้องเป็นผู้กำหนดตารางเวลาการฝึกและการซ้อม ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึงบุคลากรของท่าเรือที่เกี่ยวข้อง การฝึกปฏิบัติและการฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยที่ถูกกำหนดจาก PFSO จะสามารถสร้างความคล่องตัวให้แก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึงบุคลากรของท่าเรือ ในกรณีมีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นรวมถึงสามารถปฏิบัติในแนวทางเดียวกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ

- 3.5 แผนการบำรุงรักษาอุปกรณ์สนับสนุนงานด้านการรักษาความปลอดภัย
อุปกรณ์สื่อสาร

1. มีการทดสอบก่อนการใช้งานทุกวัน ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
2. ส่งอุปกรณ์ไปตรวจสอบสภาพการใช้งานทุก ๆ 1 ปี และซ่อมแซมเมื่อเกิดการชำรุดเสียหาย
3. เมื่อเกิดการเสียหายสามารถส่งซ่อมทำภายใน 24 ชั่วโมง และสามารถจัดหาเครื่องสำรองมาทดแทนได้ภายใน 24 ชั่วโมง

ระบบส่องสว่าง

1. ตรวจสอบการทำงานทุกวันและเมื่อพบอุปกรณ์ชำรุดเสียหาย ใช้งานไม่ได้ ให้ทางเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ท่าเรือแจ้ง เจ้าหน้าที่ควบคุมสายพานลำเลียงทราบเพื่อแก้ไขต่อไป
2. ตรวจสอบความวาระทุก ๆ 1 ปี

ระบบโทรศัพท์วงจรปิด

1. ตรวจสอบการทำงานทุกวัน ของเจ้าหน้าที่ควบคุมสายพานลำเลียง
2. แจ้งซ่อมเมื่อระบบไม่ทำงาน เพื่อดำเนินการแก้ไขให้ใช้งานได้

ระบบสายพานลำเลียง

1. ทดสอบการทำงานก่อนทำการขนถ่ายผ่านทุกวันทุกครั้ง
2. ตรวจสอบการทำงานเป็นระยะทุก ๆ 4 ชั่วโมงขณะเดินสายพานลำเลียง โดยทำการบันทึกสภาพการทำงานของสายพานลำเลียงทุกครั้ง
3. แจ้งซ่อมเมื่อพบเห็นสิ่งผิดปกติ
4. หชุดระบบสายพานลำเลียงเมื่อพบเห็นสิ่งผิดปกติซึ่งอาจจะนำมาซึ่งความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน

- 3.6 คนประจำเรือและการขึ้นจากเรือ

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

1. ในกรณีคนประจำเรือขึ้นบก
ตัวแทนเรือต้องแจ้งรายชื่อผู้ที่ต้องการจะขึ้นบกก่อนนำท่า โดยกรอรายชื่อลงในแบบฟอร์ม

- 15 -

4. เทคนิคที่ใช้เพื่อทำลายหรือหลีกเลี่ยงมาตรการรักษาความปลอดภัย
5. เทคนิคการจัดการและควบคุมฝูงชน
6. การสื่อสารที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย
7. การปฏิบัติงานของอุปกรณ์และระบบรักษาความปลอดภัย
8. การทดสอบ การปรับแต่ง และการบำรุงรักษาอุปกรณ์ และระบบรักษาความปลอดภัย
9. เทคนิคการตรวจ ควบคุม และกำกับดูแล
10. วิธีการตรวจค้นบุคคล ของใช้ประจำตัว สัมภาระ สินค้า และของใช้ประจำตัวทางกายภาพ
11. การรายงานเหตุการณ์ และการใช้วิธีในการติดต่อสื่อสาร
12. การปฏิบัติ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินจากภายในและภายนอก
13. การประสานงานกับหน่วยงานฉุกเฉินภายนอก
14. ภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นต่อส่วนราชการ เช่น การจลาจล ก่อวินาศกรรม การโจรกรรม และการกระทำอื่นที่เป็นภัย
15. ความมุ่งหมายและหลักการรักษาความปลอดภัย
16. มาตรการ រប.ค. หน้าที่ตามกฎหมาย กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
17. การจัดวางกำลังพล และหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
18. อำนาจหน้าที่ของ រប.ค. หน้าที่ตามกฎหมาย กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
19. คำสั่งรักษาด่านฯ คำสั่งทั่วไป คำสั่งเฉพาะ
20. วินัย การประชาสัมพันธ์
21. การใช้และการบำรุงรักษาอาวุธ การต่อสู้ป้องกันตัว
22. การควบคุมจราจร การติดต่อสื่อสาร
23. การป้องกันอัคคีภัย การป้องกันอุบัติเหตุ การปฐมพยาบาล

รายละเอียดขั้นตอนการจดบันทึกการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย

ให้บันทึกการฝึกอบรมทุกครั้ง โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับ วันเวลาการฝึกอบรม หัวข้อการฝึกอบรม รวมทั้งรายชื่อผู้เข้ารับการฝึกอบรมและวิทยากร บันทึกการฝึกอบรมทั้งหมดทาง PFSO จะเป็นผู้ควบคุมดูแล

- 3.4 การฝึกปฏิบัติและการฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

รายละเอียดการฝึกปฏิบัติ

การฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยทางทฤษฎีตามมติสถานการณของภัยคุกคามที่อาจเกิดขึ้นพร้อมฝึกปฏิบัติตามแผนที่เขียนไว้ในแต่ละระดับของแผนฝึกซ้อมนั้น ๆ โดยมีรายละเอียดการฝึกปฏิบัติดังต่อไปนี้

- จัดให้มีการฝึกและการซ้อมแบบเต็มรูปแบบ ปีละ 1 ครั้ง
- จัดให้มีการฝึ้อย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง
- จัดให้มีการฝึกอบรมและการซ้อมประจำสถานี ปีละ 2 ครั้ง

- 14 -

Terminal Pass Form ทั้งนี้ต้องได้รับอนุญาตจากนายท่าก่อนทุกครั้ง โดยทางเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องตรวจสอบรายชื่อทุกครั้งโดยเปรียบเทียบกับ Passport หรือบัตรประจำตัวอื่น ๆ ที่มีรายชื่อตรงกัน

2. ในกรณีคนประจำเรือของเรือ
ตัวแทนเรือต้องแจ้งรายชื่อผู้ที่ต้องการจะขึ้นบกก่อนนำท่า โดยกรอรายชื่อลงในแบบฟอร์ม Terminal Pass Form ทั้งนี้ต้องได้รับอนุญาตจากนายท่าก่อนทุกครั้ง โดยทางเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องตรวจสอบรายชื่อทุกครั้ง โดยเปรียบเทียบกับ Passport หรือบัตรประจำตัวอื่น ๆ ที่มีรายชื่อตรงกัน จึงจะอนุญาตให้ขึ้นลงเรือได้
3. การขึ้นลงเรือของบุคคลภายนอก
ตัวแทนเรือต้องแจ้งรายชื่อ ให้นำท่า ทราบทุกครั้งก่อนเรือเข้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง ทั้งนี้ต้องได้รับอนุญาตจากนายท่าก่อนทุกครั้ง โดยทางเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องตรวจสอบรายชื่อทุกครั้ง โดยเปรียบเทียบกับ Passport หรือบัตรประจำตัวอื่น ๆ ที่มีรายชื่อตรงกัน จึงจะอนุญาตให้ขึ้นลงเรือได้
4. ในกรณีเปลี่ยนลูกเรือ
ตัวแทนเรือต้องแจ้งรายชื่อ ให้นำท่า ทราบทุกครั้งก่อนเรือเข้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง โดยกรอรายชื่อลงในแบบฟอร์ม Crew List Sign On/ Crew List Sign Off ทั้งนี้ต้องได้รับอนุญาตจากนายท่าก่อนทุกครั้ง โดยทางเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องตรวจสอบรายชื่อทุกครั้ง โดยเปรียบเทียบกับ Passport หรือบัตรประจำตัวอื่น ๆ ที่มีรายชื่อตรงกัน จึงจะอนุญาตให้ขึ้นลงเรือได้

- 3.7 การร่วมแจ้งสัญญาณเตือนภัยของเรือกรณีมีเหตุสัญญาณเตือนภัยจากเรือ

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

การแจ้งหน่วยงานกรณีมีเหตุสัญญาณเตือนภัยจากเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึงพนักงานของท่าเรือที่ปฏิบัติงานภายในท่าเรือเมื่อได้ยินสัญญาณเตือนภัยจากเรือ จะต้องดำเนินการแจ้งต่อ PFSO โดยทันที การปฏิบัติเมื่อรับสัญญาณเตือนภัยจากเรือ
เมื่อได้รับแจ้งเหตุให้ทาง PFSO ประสานงานกับ SSO ที่ประจำอยู่บนเรือทันทีเพื่อสอบถามหาสาเหตุของการแจ้งและถามความต้องการของทางเรือว่าเกิดเหตุอะไร ต้องการอะไรบ้างในการช่วยเหลือ และดำเนินการแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าช่วยเหลือหรือเตรียมการป้องกัน เพื่อลดอันตรายและความเสียหาย ทั้งนี้ เพื่อความรวดเร็วในการป้องกันและลดอันตรายดังกล่าวให้ผู้พบเห็นเหตุการณ์ผิดปกติแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- สถานีตำรวจภูธรด่านท้าวไผ่
- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาตะกั่ว
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดระยอง
- ศูนย์ควบคุมการจราจรทางน่านน้ำทางทะเล

- 16 -

- 3.8 การทำปฏิญญาวาดำรงการรักษความปลอดภัย
ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

ขั้นตอนการประสานงานระหว่างเรือกับท่าเรือ

โดยเจ้าหน้าที่ PFSO จะต้องประสานกับทางตัวแทนเรือในการขอข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับเรือและให้ข้อมูลของท่าเรือในด้านความปลอดภัย และระดับของการรักษาความปลอดภัย โดยตัวแทนเรือจะต้องแจ้งรายละเอียดก่อนเรือเข้าเทียบท่าเป็นเวลา 24 ชั่วโมง

หลังจากเรือเข้าเทียบท่าเจ้าหน้าที่ PFSO เจ้าหน้าที่ SSO (ของเรือ) ในการตรวจสอบ, แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านความปลอดภัย, ตลอดจนข้อปฏิบัติของท่าเรือ กับเรือสินค้า และข้อปฏิบัติของเรือสินค้ากับท่าเรือ ร่วมกันดำเนินการปรับระดับด้านความปลอดภัยเพื่อให้เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องรับทราบและปฏิบัติตามแผน และตรวจสอบเอกสารรายละเอียดกับ SSO ทุกครั้ง

ขั้นตอนการขึ้นต้นกับเรือเมื่อมีความจำเป็นต้องทำปฏิญญาดำรงการรักษความปลอดภัยก่อนเรือเข้าท่าเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือต้องทำปฏิญญาดำรงการรักษความปลอดภัยก่อนที่จะมีการปฏิบัติระหว่างเรือกับท่าเรือ ตามที่กำหนดไว้ในการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือที่ได้รับอนุมัติโดยถือเป็นเรื่องสำคัญ ตัวอย่างเช่น การขึ้นเรือ หรือ ลงจากเรือ และการย้าย บรรทุก หรือ ขนถ่ายสินค้าอันตรายหรือวัตถุอันตราย

รายงานการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือต้องระบุถึงอันตรายความเสี่ยงที่ใกล้ใกล้กับพื้นที่ที่มีประชาชนหนาแน่นมากหรือการปฏิบัติการที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจที่จำเป็นต้องมีการจัดการปฏิญญาดำรงการรักษความปลอดภัยก่อนเรือเข้าท่าเรือ

การปฏิบัติเมื่อเรือมีระดับการรักษความปลอดภัยสูงกว่าท่าเรือ

กรณีท่าเรือและท่าเรือมีระดับการรักษความปลอดภัยไม่เท่ากันมีแนวทางปฏิบัติดังนี้ หากท่าเรือมีระดับการรักษความปลอดภัยต่ำกว่าเรือที่จะเทียบท่า จะต้องมีการลงนามรับรองร่วมกันระหว่าง PFSO กับนายเรือในปฏิญญาดำรงการรักษความปลอดภัย (Declaration of Security, DOS) เพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันในการแบ่งหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการรักษความปลอดภัยในประเด็นต่าง ๆ ดังนั้น ก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า นายเรือหรือตัวแทนเรือจะต้องแจ้งระดับการรักษความปลอดภัยของเรือให้ PFSO ทราบทุกครั้ง ซึ่งหากเรือที่ระดับรักษความปลอดภัยอยู่ที่ระดับ 2 ต้องถามเกี่ยวกับท่าเรือซึ่งมีระดับรักษความปลอดภัยอยู่ที่ระดับ 1 นอกจากการลงนามรับรองร่วมกันใน DOS แล้ว PFSO อาจยกระดับมาตรการรักษความปลอดภัยขึ้นเป็นระดับ 2 ได้ (หากมาตรการหรือเฉพาะบางมาตรการ ตามที่เห็นสมควร) โดยที่ไม่ต้องขออนุญาตจากกรมเจ้าท่า (ให้ตัวแทนหรือเจ้าพนักงานตำรวจใช้น้ำหนักก่อนเรือเข้า 24 ชั่วโมงและถ้าพบว่าเรือมีระดับสูงกว่าให้ตัวแทนเรือเจรจากับท่าเทียบเรือโดยตรง เพื่อหาข้อสรุปในเรื่องการปฏิบัติและค่าใช้จ่าย โดยต้องสรุปก่อนที่

- ในการมีสัญญาอนุญาตให้ปฏิบัติดังนี้
1. รปภ. ประจำท่าเรือ แจ้ง Shift Leader
 2. Shift Leader แจ้งนายท่า หรือ ผู้ช่วยท่า
 3. นายท่า หรือ ผู้ช่วยท่า ทำการสอบสวนโดยมีผู้จัดการฝ่ายความปลอดภัย และ สิ่งแวดล้อม และผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดเข้าร่วม
 4. นายท่า หรือ ผู้ช่วยท่า พิจารณาให้สัญญาฯ สว่าง หรือ ทำกฎแจ้งใหม่

- 3.10 การปฏิบัติและการรายงานกรณีขี้อุกกาหนหรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและการฝ่าฝืนมาตรการรักษความปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

ขั้นตอนการรายงานขี้อุกกาหน

ให้ดำเนินการตามระเบียบการปฏิบัติงาน เรื่องการรายงานเหตุการณ์ และการสอบสวนอุบัติเหตุตามขั้นตอน

ดังนี้

1. เมื่อพบเหตุการณ์ผิดปกติต่าง ๆ ให้ผู้พบเหตุแจ้งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ หรือ ห้องควบคุมสายพานลำเลียง
2. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รายงานต่อหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย
3. หัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย รายงานต่อผู้จัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย และ PFSO ประจำท่าเรือ
4. ผู้จัดการด้านสิ่งแวดล้อมและเรือ PFSO รายงานต่อนายท่า
5. PFSO รายงานเหตุการณ์ให้กรมเจ้าท่า และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ
 - PFSO แจ้งถึงคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงประกอบด้วย
 - ผู้จัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย
 - ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ
 - PFSO
 - หัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย
 - PFSO รายงานเหตุการณ์พร้อมผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง ให้กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ

เรือจะมาถึงหรือทั้งสมอเรืออยู่ และต้องแจ้งให้ทางสำนักงาน กองปฏิบัติการท่าเรือมาหาพบและกรมเจ้าท่าทราบก่อนนำเรือเข้าท่า ซึ่งในการฝึกซ้อมกันถ้าทางเรือมีมาตรการดังกล่าวเช่นเดียวกัน)

ขั้นตอนการปฏิบัติต่อเรือที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญา SOLAS

เรือที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญา SOLAS และเรือที่มีขนาดต่ำกว่าข้อกำหนดของอนุสัญญาสำหรับเรือที่จัดธงของรัฐที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญา SOLAS และไม่ได้เป็นภาคีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา SOLAS 1998 นั้น รัฐภาคีไม่ควรปฏิบัติในเชิงให้ความอนุเคราะห์แก่เรือดังกล่าวมากไปกว่าเรือที่จัดธงของรัฐภาคีอื่น เรือที่มีขนาดต่ำกว่าข้อกำหนดของอนุสัญญาจะต้องปฏิบัติตามมาตรการรักษความปลอดภัยของรัฐบาลภาคี

- 3.9 การแจกจ่ายและเก็บรักษาบัญชี

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

รายละเอียดที่เก็บบัญชีและผู้ที่ถือบัญชีต่าง ๆ

ให้หน่วยงานของเจ้าหน้าที่ รปภ. เก็บรักษาบัญชีเอาไว้ในตู้เก็บบัญชีที่ปลอดภัยสามารถล็อกได้ และกำหนดระเบียบการเก็บข้อมูลบัญชี โดยให้ผู้นำบัญชีลงบันทึกการเก็บข้อมูลบัญชี กับเจ้าหน้าที่ รปภ. โดย รปภ. ผู้ควบคุมจะต้องพิจารณาด้วยว่าผู้ที่มีหน้าที่ดำเนินการในเรื่องที่เข้มและสามารถปฏิบัติตามระเบียบนี้ได้ ถ้าเป็นเรื่องของหน่วยงานอื่น ก่อนให้ยืมต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานเจ้าของเรื่องนั้นก่อนและมีการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่มีหน้าที่ประจำการ ณ ประตูเข้า-ออกเขตพื้นที่ท่าเรือรวมถึง PFSO เป็นผู้มีส่วนในการควบคุมการใช้บัญชีเพื่อปิดล็อกอาคารสำนักงาน คลังพัสดุ และสิ่งอื่น ๆ ที่มีการปิดล็อกภายในเขตพื้นที่ท่าเรือโดยเฉพาะประตูทางเข้า-ออก พื้นที่ท่าเรือควรมีการปิดล็อกตลอดเวลาโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเป็นผู้ดูแลในกรณีที่ไม่สามารถปิดล็อกได้ให้ผู้ดูแลให้นำ โซ่, ลวด ใช้ในการปิดล็อก

ขั้นตอนตรวจสอบและปฏิบัติเมื่อบัญชีหาย

การควบคุมการใช้บัญชีควรมีสมุดบันทึกการเบิก-จ่าย สำหรับบุคคลที่มีความต้องการใช้บัญชีนั้น ๆ เพื่อที่สามารถตรวจสอบในกรณีที่เป็นเช่น ใครเป็นผู้ใช้, ใช้เพื่อเหตุใด, ใช้เมื่อไร, ส่งคืนเมื่อไร โดยบุคคลที่มีความจำเป็นต้องใช้บัญชีจะต้องสามารถยืนยันตัวตนผู้ใช้ได้โดยใช้บัตรพนักงานที่มีรูปถ่ายลงลายมือชื่อในสมุดบันทึกก่อนการนำบัญชีออกจากที่เก็บบัญชี โดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องเป็นผู้ตรวจสอบให้ถูกต้องก่อนมอบบัญชีให้แก่พนักงานผู้นั้น

ส่วนที่ 4 มาตรการรักษความปลอดภัยระดับที่ 1

- 4.1 พื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม

รายงานและแผนผังพื้นที่หวงห้ามและทางเข้า

สถานที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตหวงห้ามภายในเขตท่าเรือต้องมีการปิดล็อกหรือห้ามผ่านเมื่อไม่ทำงานมีดังต่อไปนี้

1. สะพานทางเข้าสู่ท่าเรือ
2. พื้นที่รับถ่านหิน
3. ห้องควบคุมระบบไฟฟ้า
4. ห้องควบคุมบริเวณ HOPPER
5. หอเปลี่ยนทิศทางระบบสายพาน
6. ระบบสายพานลำเลียงถ่านหิน

รายละเอียดครั้งกับเขตพื้นที่หวงห้าม

สร้างจากวัสดุที่แข็งแรงสามารถป้องกันการบุกรุกของบุคคลภายนอกที่จะเข้ามาในพื้นที่เขตท่าเรือเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและสามารถกำหนดพื้นที่เขตท่าเรือออกจากพื้นที่เขตอุตสาหกรรม

มาตรการรักษความปลอดภัยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม

- ตรวจหลักฐานแสดงตนของผู้ขึ้นขีและตรวจจรรยาบรรณรวมถึงบุคคลภายนอกที่มีความประสงค์ที่จะเข้ามาในเขตท่าเรือ
- มีไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ
- สดกกันรบกวนและบุคคลที่สงสัยสงสัยหรือเมื่อได้รับคำสั่ง
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเข้าระจับเหตุ ตกเดือน หรือควบคุมตัวเมื่อพบว่ามีผู้กระทำผิดด้วยการละเมิดมาตรการรักษความปลอดภัยมอบหมายให้เจ้าพนักงาน
- ตรวจหลักฐานแสดงตนของผู้ขึ้นขีและตรวจจรรยาบรรณ แลบันทึกประจำตัวประชาชนไว้ให้กัเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย และตรวจสอบรายชื่อให้ตรงกับรายชื่อที่แจ้งเข้ามา
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบในท่าเรือและบริเวณโดยรอบท่าเรือ (ตรวจสอบทุก 4 ชั่วโมง)
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบเอกสาร, จดหมาย และวัตถุที่ผ่านเข้าออกโดยให้ผู้ส่งแจ้งรายการที่จะส่งผ่าน ที่เรือจะเข้าเทียบท่า ให้นำขอรับทราบและแจ้งเรื่องให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบตามรายละเอียดที่นายท่าแจ้งมา

- 4.2 การอนุญาตบุคคลและยานพาหนะผ่านเข้า-ออก
- ข้อกำหนดสำหรับการผ่านเข้า-ออก**
- บุคคลและยานพาหนะผ่านเข้า-ออกบริเวณท่าเรือจะต้องสามารถแสดงการยืนยันตัวบุคคลแก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทุกครั้ง โดยแสดงการยืนยันด้วยบัตรผ่านท่าเรือ, บัตรประชาชน, รวมถึงเอกสารต่าง ๆ ที่สามารถยืนยันได้ว่าเป็นบุคคลคนเดียวกับรูปถ่ายที่ระบุในบัตรต่าง ๆ นั้น

การบันทึกการผ่านเข้า-ออก

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเป็นผู้ตรวจตราบัตรผ่านท่าเรือ, บัตรประชาชน, รวมถึงเอกสารต่าง ๆ ที่สามารถยืนยันได้ว่าเป็นบุคคลเดียวกันกับรูปถ่ายที่ระบุในบัตรต่าง ๆ นั้น รวมถึงการลงบันทึกการผ่านเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะในสมุดบันทึกการผ่านเข้า-ออก ทั้งนี้ จะต้องมีการซื้อซึ่งได้รับอนุญาตจากนายท่า หรือผู้ช่วยนายท่า จึงจะสามารถเข้า ออก บริเวณท่าเรือได้

การอนุญาตบุคคลเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม

บุคคลผู้เข้ามาติดต่อกับเรือจะต้องแจ้งกำหนดการเข้ามาล่วงหน้าและได้รับอนุญาตจากนายท่าหรือ ผู้ช่วยนายท่าหรือ PFSO ว่าบุคคลผู้เข้ามาติดต่อนั้นมีการเข้ามาติดต่องานในพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมจริง โดยมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เป็นผู้นำพาเข้าไปบริเวณที่ต้องการรวมถึงนำพาออกจากเขตพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม

ขั้นตอนการจัดการกรณีการเข้าพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุมโดยไม่ได้รับอนุญาต

หากตรวจสอบแล้วพบว่าบุคคลใดบุคคลหนึ่งไม่ผ่านขั้นตอนการผ่านเข้าพื้นที่อย่างถูกวิธี ปรก. แจ้งมาถึง PFSO เพื่อสอบสวนสาเหตุการละเมิดระเบียบ แล้วลงบันทึกประวัติและรายงานต่อบริษัทต้นสังกัดของผู้บันทึกนั้น

- 4.3 การรักษาความปลอดภัยของเรือบริการ

รายละเอียดมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือบริการต่าง ๆ ทั้งของท่าเรือและของภายนอก เช่น เรือนำร่อง, เรือส่งน้ำจืด, เรือส่งเสบียง เป็นต้น

เรือบริการต่าง ๆ ทั้งของท่าเรือและของภายนอกที่ไม่ได้กำหนดแผนการจอดเทียบท่าล่วงหน้า จะไม่ได้รับอนุญาตจอดเรือเทียบท่าเรือ นอกจากนี้จะได้รับการแจ้งจากสำนักงานท่าเรือและแจ้งเข้ามาที่ PFSO

- 4.4 การเฝ้าระวังพื้นที่หวงห้าม
- ไฟแสงสว่าง
- รายละเอียดไฟแสงสว่างในพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม**
- พื้นที่เขตท่าเรือจะต้องมีการเปิดไฟส่องสว่างให้เพียงพอในการปฏิบัติงานรวมถึงหลักการปฏิบัติงานจะต้องมีการเปิดไฟส่องสว่างในจุดที่ไม่อยู่ในทัศนวิสัยในการตรวจตราของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย
- กล้องโทรทัศน์วงจรปิด
- รายละเอียดระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด พื้นที่การตรวจ และขั้นตอน**
- บริเวณพื้นที่เขตท่าเรือติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิดโดยสามารถตรวจตราเหตุการณ์ภายในพื้นที่เขตท่าเรือภายในห้องควบคุมตลอดเวลา 24 ชั่วโมง นอกเหนือจากการตรวจตราของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่บริเวณพื้นที่เขตท่าเรือ

- 4.5 การเดินตรวจรักษาความปลอดภัย

รายละเอียดการเดินตรวจรักษาความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการตรวจตราบริเวณเขตพื้นที่ท่าเรือและบริเวณสาขาน้ำใกล้เคียงจากท่าเรือถึงโรงไฟฟ้า อย่างน้อย 4 ชั่วโมงเพื่อการตรวจตรา รวมถึงการตรวจตราการดำเนินงานพื้นที่เขตหวงห้ามภายในบริเวณพื้นที่ท่าเรือ

ขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์และการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุการณ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการรายงานเหตุการณ์ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเขตพื้นที่ท่าเรือโดยทันทีที่มีเหตุการณ์, อุบัติเหตุเกิดขึ้นโดยคร่ง PFSO จะเป็นผู้พิจารณาว่าสถานการณ์, เหตุการณ์หรืออุบัติเหตุ นั้น ๆ มีความจำเป็นที่จะต้องแจ้งผู้บริหารระดับสูง หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือไม่ สถานการณ์, อุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยต้องให้ความสำคัญโดยรายงานต่อ PFSO ได้แก่

1. บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตอยู่ในพื้นที่เขตท่าเรือ
2. พาหนะที่ไม่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในพื้นที่เขตท่าเรือ
3. เรือที่ไม่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในพื้นที่เขตท่าเรือ
4. การขู่ว่าจะเบียดพื้นที่เขตท่าเรือ
5. บุคคลต้องสงสัยในบริเวณพื้นที่เขตท่าเรือ
6. พบวัตถุแปลกปลอมในบริเวณเขตพื้นที่ท่าเรือ
7. พบร่องรอยพื้นที่เขตท่าเรือชำรุดหรือถูกทำลาย
8. สิ่งผิดปกติของเครื่องมือเครื่องใช้, ระบบการรักษาความปลอดภัยประดู่น้ำต่างรวมถึงการปิดล็อกอุปกรณ์, อาคารที่อยู่ในเขตพื้นที่ท่าเรือ

- 4.6 การติดต่อสื่อสาร

รายละเอียดการทดสอบระบบสื่อสารและรักษาการติดต่อสื่อสารภายในท่าเรือ

- ตรวจสอบอุปกรณ์การสื่อสารอย่างสม่ำเสมอ
- การติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยทั้งทางบกและทางน้ำใช้ช่องทางการติดต่อและอุปกรณ์การสื่อสารทุกประเภทตามสายการปฏิบัติงานปกติ

- 4.7 ที่จอดรถ

รายละเอียดพื้นที่จอดรถ

ให้จอดภายนอกท่าเรือเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นายานพาหนะเข้ามาจอดในบริเวณท่าเรือ ยกเว้นจะได้รับอนุญาตจากนายท่าหรือ ผู้ช่วยนายท่า

- 4.8 การป้องกันทางน้ำ

รายละเอียดการป้องกันทางน้ำ

- บริเวณทางเข้าท่าเรือ (ด้านทางน้ำ) ต้องมีการตรวจสอบจากทางกองปฏิบัติการท่าเรือมาตลอด
- มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ตรวจตราบริเวณท่าเรือ ทุก ๆ 4 ชั่วโมง
- มีไฟแสงสว่างในเวลากลางคืนตลอดเวลา
- มีโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณท่าเรือ

ส่วนที่ 5 มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

- 5.1 การอนุญาตผ่านเข้า- ออก

มาตรการตรวจสอบเพิ่มเติมความถูกต้องของบัตรผ่านของพนักงานและผู้ติดต่อ

พนักงานและผู้ติดต่อจะต้องแสดงบัตรอนุญาตหรือบัตรข้าราชการที่มีรูปต่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย โดย ผู้เข้ามาติดต่อกับเรือจะต้องแจ้งกำหนดการเข้ามาล่วงหน้า โดยจะต้องได้รับอนุญาตจากนายท่าหรือผู้ช่วยนายท่าเท่านั้น

- 5.2 การรักษาความปลอดภัยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม

- เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตรายานพาหนะ
- เพิ่มความเข้มงวดการตรวจหลักฐานแสดงตนของผู้ขับขีและตรวจตรายานพาหนะ
- สกัคกันรกดและบุคคลที่ต้องสงสัย
- เฝ้าระวังด้วยการตรวจทางกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตลอดเวลา
- เพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่รักษาการณ์ในเป้าหมายที่มีความสำคัญและที่มีความอ่อนแอ
- เฝ้าฟังการติดต่อสื่อสารทาง วิทยุ และติดตามความเคลื่อนไหวตลอดเวลา
- ประสานงานด้านการข่าวกับหน่วยที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ลดเงื่อนไขความขัดแย้งเพื่อนำไปสู่การเกิดเหตุร้าย
- ตรวจหลักฐานแสดงตนของผู้ขับขีและตรวจตรายานพาหนะรวมถึงบุคคลภายนอกที่มีความประสงค์ที่จะเข้ามาในเขตท่าเรือ โดย เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจะต้องตรวจสอบอย่างละเอียด
- แลกบัตรประจำตัวประชาชนไว้ให้กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย และระบุวัตถุประสงค์ในการติดต่อ
- มีไฟฟ้าส่งสว่างให้เพียงพอ เพิ่มขึ้นเวลาที่ไม่มีกรเทียบท่าของเรือ
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจะรับเหตุ ลักคือน หรือควบคุมตัวเมื่อพบว่ามิผู้กระทำความผิดด้วยการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยมาขอให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบในท่าเรือและบริเวณโดยรอบท่าเรือ (ตรวจสอบทุก 4 ชั่วโมง)
- ตรวจสอบเอกสารบนเรือ, วัตถุแปลกปลอมที่มานเรือ, และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของเรือจะต้องแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบุคคลบนเรือและสิ่งของบนเรือให้นายท่ารับทราบ
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนเรือส่วนหนึ่งจะต้องแจ้งรายละเอียดหากมีบุคคลหรือสิ่งของที่จะเข้าท่าเรือให้นายท่ารับทราบก่อนทุกครั้ง
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบเอกสาร, จดหมาย และวัตถุที่ผ่านเข้าออกโดยให้ผู้ส่งแจ้งรายการที่จะส่งก่อนที่วัตถุหรือเอกสารจะผ่านเข้าพื้นที่ ที่ให้นายท่ารับทราบและแจ้งเรื่องให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบรายละเอียดที่นายท่าแจ้งมาเช่น สิ่งของที่จัดส่งมาทางท่าเรือหรือทางเรือ

การควบคุมการเข้า - ออกพื้นที่หวงห้าม

ขั้นตอนการตรวจค้นบุคคลและพาหนะเพิ่มเติมก่อนเข้าในพื้นที่หวงห้าม

บุคคลภายนอกที่มีคดีต่อภายในเขตท่าเรือจะต้องมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เป็นผู้นำพาเข้าบริเวณที่ต้องการรวมถึงนำพาออกจากเขตท่าเรือ

5.3 การเฝ้าระวังพื้นที่หวงห้าม

โทรทัศน์วงจรปิด

รายละเอียดขั้นตอนการเฝ้าระวังเพิ่มเติม

ถ่ายทอดสัญญาณจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิดของทางท่าเรือทุกจุดเข้าสู่ห้องควบคุมของศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัย เฝ้าติดตามตลอด 24 ชั่วโมง

5.4 การเดินตรวจตรวจรักษาความปลอดภัย

รายละเอียดการเพิ่มการเดินตรวจตรวจอย่างละเอียด

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการตรวจตราเพิ่มขึ้นกว่าปกติ โดยต้องมีการสุ่มตรวจเขตหวงห้าม, บริเวณหน้าท่าเรือ, สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณเขตท่าเรือรวมทั้งระบบสายพานลำเลียงมาที่โรงไฟฟ้า

ในแต่ละวันที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ปฏิบัติงานนอกเหนือจากการตรวจตราทั่วไปแล้ว ยังต้องมีการเพิ่มการตรวจตราทั้งภายนอกและภายในอาคารที่อยู่บริเวณเขตท่าเรือรวมถึงสิ่งของต้องสงสัยต่าง ๆ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการรายงานเหตุการณ์, สถานการณ์ ต่อหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึง PFSO ทุก ๆ 4 ชั่วโมง

5.5 การติดต่อสื่อสาร

รายละเอียดการเพิ่มความถี่ในการรักษาการติดต่อสื่อสารภายในและติดต่อกับเรือ

การติดต่อสื่อสารไว้ใช้งานปกติ เว้นการติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุให้ใช้เท่าที่จำเป็นและเพิ่มความระมัดระวังในการส่งข่าวสารสำคัญ

ศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัยเฝ้าฟังการติดต่อสื่อสารทาง วิทยุ และติดตามความเคลื่อนไหวตลอดเวลา

ศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัยแจ้งข่าวและเตือนภัยให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ตามแต่กรณี และแจ้งเตือนซ้ำ หรือ เพิ่มเดิมข่าวสารตามที่เห็นสมควร

ให้ความสำคัญในการเฝ้าฟังการติดต่อสื่อสาร การแจ้งข่าว การเตือนภัยและการแจ้งเตือน ซ้ำ แก่หน่วยที่คาดว่าจะตกเป็นเป้าหมายของภัยคุกคามเป็นลำดับแรก

วิทยุสื่อสารรวมถึงเครื่องมือสื่อสารอื่น ๆ จะต้องมีการตรวจสอบการใช้ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนผลิควิทยาของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย หรืออย่างน้อยทุก ๆ 4 ชั่วโมง

5.6 พื้นที่จอดรถ

รายละเอียดในการจำกัดการจอดรถ

การจอดยานพาหนะที่สามารถนำเข้ามาในเขตพื้นที่ท่าเรือจะถูกนำมาในสถานที่อนุญาตให้จอดพาหนะได้นั้น

ส่วนที่ 6 มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

6.1 การควบคุมการเข้า - ออกและบัตรผ่าน

มาตรการตรวจสอบเพิ่มเติมความถูกต้องของบัตรผ่านของพนักงานและผู้ติดต่อ

- บันทึกการผ่านเข้าออกของยานพาหนะทุกประเภท
- ตรวจหลักฐานแสดงตนของผู้ขับขี่และตรวจรายงานพาหนะ
- มีไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ
- สกัถ์กันรูดและบุคคลและยานพาหนะทุกคันทำให้การจราจรติดขัด ให้ผู้ตรวจเป็นครั้งคราวเพื่อผลในการปราบปราม
- เฝ้าระวังติดตามการผ่านเข้าออกของบุคคลและยานพาหนะอย่างเข้มงวด
- กำจัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ณ ช่องทางเข้าออกห้องระมัดระวังและค้นตัวผู้โดยสารเพื่อรับมือกับเหตุร้ายที่จะเกิดขึ้น

6.2 การรักษาความปลอดภัยพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม

- ใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีอยู่ทุกประเภทอย่างเต็มที่
- ทุกหน่วยงานในท่าเรือสำรวจขอลูกกลาง เครื่องพร้อมอยู่ในที่ตั้ง รอฟังคำสั่งจากนายท่าหรือ PFSO หากเหตุร้ายเกิดขึ้นในที่ตั้งให้ปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยหรือแผนรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินของตน โดยประสานกับศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือมาลาทุกช่องทางสื่อสาร
- พึงคำแนะนำเรือคำสั่งจากศูนย์ความปลอดภัยกระทรวงคมนาคม หรือ องค์การของรัฐเพื่อระบับ หรือ กลัลดสถานการณ์ฉุกเฉิน ภายในท่าเรือ

- ตรวจหลักฐานแสดงตนของผู้ขับขี่และตรวจรายงานพาหนะรวมถึงพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตท่าเรือที่จะเข้ามาในเขตท่าเรือ โดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจะต้องตรวจสอบอย่างละเอียด
- ไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกที่ไม่มีเอกสารจากทางท่าเรือรับรองโดยนายท่าเป็นคนขึ้นรถ โดยจะต้องประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอดเวลา ในการอนุญาต บุคคลภายนอกผ่าน
- มีไฟฟ้าส่องสว่างให้เพียงพอ
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เข้าะรับเหตุ ตกเคียน หรือควบคุมตัวเมื่อพบว่ามีผู้กระทำผิดด้วยการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยมาอบให้เจ้าหน้าที่งาน
- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบในท่าเรือและบริเวณโดยรอบท่าเรือ (ตรวจสอบทุก 1 ชั่วโมงและเพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้สอดคล้องกับสถานการณ์) โดยจัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดต่าง ๆ ดังนี้

จุดที่ 1 บริเวณทางเข้าท่าเรือ RC-2 จำนวน 3 คน

จุดที่ 2 บริเวณ Guard house จำนวน 5 คน

จุดที่ 3 บริเวณ TT-1, RC-1 และ RC-2 จำนวน 2 คน

จุดที่ 4 บริเวณ Platform จำนวน 4 คน

จุดที่ 5 บริเวณกองดิน จำนวน 2 คน

- จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบเอกสาร, จดหมาย และวัตถุที่ผ่านเข้าออก โดยให้ผู้ส่งแจ้งรายการที่จะส่งก่อนที่วัตถุหรือเอกสารจะผ่านเข้าพื้นที่ ให้นายท่ารับทราบและแจ้งเรื่องให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบรายละเอียดที่นายท่าแจ้งมา (ตัวอย่างการขนวัสดุหรือสิ่งของที่ไม่มีเจ้าของมาควบคุม)
- แจ้งประสานงานกับเจ้าหน้าที่หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องให้เข้าร่วมวางแผนการต่อไป

รายละเอียดเพิ่มเติมการปิดช่องทางเข้า-ออก และวิธีการปิด

- ท่าเรือต้องมีการกำหนดทางเข้า - ออก ในเขตท่าเรือเพียงช่องทางเดียวเท่านั้น

6.3 การตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่หวงห้าม

รายละเอียดขั้นตอนการตรวจค้นที่เข้มงวด

ผู้ติดต่อ, ผู้มีบัตรผ่าน พนักงาน และคนประจำเรือ, พัสดุ, สิ่งของประจำเรือ และพาหนะที่เข้า - ออก จากเขตพื้นที่ท่าเรือจะต้องถูกส่งไปตรวจสอบสวนโดยให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเป็นผู้ตรวจหรือเจ้าหน้าที่รัฐบาลเป็นผู้ตรวจสอบ จะต้องมีการสุ่มการตรวจสอบอย่างละเอียด ที่เขตพื้นที่ท่าเรือ

6.4 การเดินตรวจตราพื้นที่

รายละเอียดการเพิ่มการเดินตรวจตรวจอย่างละเอียด

เครื่องแบบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการแสดงให้ทราบท่าทางท่าเรือได้มีการปรับระดับการรักษาความปลอดภัยในระดับสูง โดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการตรวจตราเพิ่มขึ้นกว่าปกติ โดยต้องมีการสุ่มตรวจเขตหวงห้าม, บริเวณหน้าท่าเรือ, สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณเขตท่าเรือ รวมทั้งระบบสายพานลำเลียงไปยังโรงไฟฟ้า

ในแต่ละวันที่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยปฏิบัติงานนอกเหนือจากการตรวจตราทั่วไปแล้ว ยังต้องมีการเพิ่มการตรวจตราทั้งภายนอกและภายในอาคารที่อยู่บริเวณเขตท่าเรือรวมถึงสิ่งของต้องสงสัยต่าง ๆ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย จะต้องมีการรายงานเหตุการณ์, สถานการณ์ ต่อหัวหน้าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึง PFSO ทุก ๆ ชั่วโมงเป็นอย่างน้อย

ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ

เรือทุกลำที่เทียบท่าจะต้องเตรียมพร้อมที่จะออกจากท่าเรือในกรณีจำเป็นภายใน 2 ชั่วโมง และจะต้องเตรียมเชือกหัวเรือ, ท้ายเรือ โดยห้อยเชือกให้อยู่ในระดับตื้นอย่างน้อย 1-2 เมตร เพื่อให้เรือบริการสามารถผ่านและเคลื่อนย้ายเรือได้ทั้งหมด

ไม่อนุญาตเรือที่จอดเทียบในท่าเรือนับวันใดต่าง ๆ ลงทางด้านที่มีน้ำขึ้นเป็นทางลงท่าเรือ (ด้านคิดพื้นน้ำ)

6.5 การปิดพื้นที่และหยุดการปฏิบัติงาน

เมื่อได้รับคำสั่งจากศูนย์ควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ

ขั้นตอนการหยุดปฏิบัติการของท่าเรือ

บุคคลที่ไม่ใช่พนักงานประจำของท่าเรือที่เข้ามาทำงานในกิจการของท่าเรือจะต้องถูกยกเลิกการจ้างงานเป็นการชั่วคราว

6.6 การติดต่อสื่อสาร

รายละเอียดในการติดต่อสื่อสารคณะกรรมการประสานงานฯ และกรมเจ้าท่า

การติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานทั้งทางบกและทางน้ำยังคง ใช้ช่องทางทางติดต่อดังเดิม การสื่อสารทุกประเภทตามสายการปฏิบัติงานปกติโดยคณะกรรมการติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุ ห้ามใช้เครื่องโทรศัพท์ และ โทรสารที่กำหนดหมายเลขไว้ใน ใบทางธุรการหรือกิจอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| ศูนย์ควบคุมการรักษามความปลอดภัยเป็นศูนย์ประสานงานในการติดต่อสื่อสาร และให้ฟังคำสั่งหรือคำแนะนำจากศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคมหรือองค์กรของรัฐเพื่อระงับหรือคลี่คลายสถานการณ์ฉุกเฉินภายในห้าเรือ | |
| ศูนย์ควบคุมการรักษามความปลอดภัย บันทึกการติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยที่กระทำกันระหว่างการระงับหรือคลี่คลายสถานการณ์ฉุกเฉิน | |

ส่วนที่ 7 การปฏิบัติการเมื่อฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุ

- 7.1 การควบคุมสั่งการและการสื่อสารกรณีฉุกเฉิน
- ผู้ควบคุมสั่งการในพื้นที่เกิดเหตุ อำนาจหน้าที่และการปฏิบัติการตามแผน
- เจ้าหน้าที่รักษามความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO) เป็นผู้ควบคุมสั่งการในพื้นที่เกิดเหตุ โดยฟังคำแนะนำหรือคำสั่งจากศูนย์ปลอดภัยกระทรวงคมนาคม หรือองค์กรของรัฐเพื่อระงับหรือคลี่คลายสถานการณ์ฉุกเฉินภายในห้าเรือ
- การสื่อสารและการประสานงานภายในและภายนอก
- การติดต่อสื่อสารให้ใช้งานปกติ เว้นการติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุให้ใช้เท่าที่จำเป็นและเพิ่มความระมัดระวังในการส่งข่าวสารสำคัญ
 - ศูนย์ควบคุมการรักษามความปลอดภัยให้ฟังการติดต่อสื่อสารทางวิทยุและติดตามความเคลื่อนไหวตลอดเวลา

- 7.2 แผนปฏิบัติเมื่อมีการชว้างระเบิด
- รายละเอียดวิธีการรับแจ้งการชว้างระเบิดและการวิเคราะห์สถานการณ์
- เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่รักษามความปลอดภัยหรือผู้ที่รับทราบเหตุการณ์ ให้ PFSO เป็นผู้ตรวจสอบที่มาของการแจ้งนั้น ๆ ตลอดจน แจ้งเจ้าหน้าที่รักษามความปลอดภัยกับบุคคลให้ออกจากบริเวณหรือออกจากบริเวณต้องสงสัย หรือออกจากท่าเรือ เมื่อเกิดความไม่แน่ใจและติดต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบและควบคุมสถานการณ์ และให้ PFSO ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อปฏิบัติงานคำแนะนำ และถ่ายทอดคำสั่งไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง
- การชว้างระเบิดและการลอบวางระเบิด
- เอกสารเกี่ยวข้องกันขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ชว้างระเบิดและการลอบวางระเบิด จะต้องทำการปิดประกาศให้เจ้าหน้าที่รักษามความปลอดภัย พนักงานของท่าเรือรับทราบทั่วกัน
- สถานการณ์ชว้างระเบิด, การลอบวางระเบิด
- การชว้างระเบิด, การลอบวางระเบิดทางท่าเรือจะ ได้มาข่าวสารหรือการแจ้งจากการติดต่อหลายรูปแบบเป็น อินสั จดหมาย โทรศัพท์ ซึ่งส่วนมากจะเป็นการแจ้งการชว้างระเบิดทางโทรศัพท์

- 29 -

กรณีเกิดเหตุชว้างระเบิด

- ส่วนใหญ่การถูกชว้างระเบิด ผู้ชว้างโทรศัพท์เป็นสื่อในการติดต่อทั้งนี้ เพราะผู้ประสงค์ร้ายต้องการให้เกิดความตื่นตระหนกภายในพื้นที่ปกติ การปฏิบัติตัวให้ถูกต้องของบุคคลในการรับชว้าง และการวิเคราะห์ชว้างวาระเบิดนั้น จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง และข้อมูลต่าง ๆ ที่จะป็นประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอันมาก สิ่งที่ควรปฏิบัติเมื่อได้รับชว้างวาระเบิดให้ปฏิบัติตามดังนี้
- ระงับอารมณ์อย่าตื่นตระหนก
 - ตั้งใจฟัง และอย่าขัดจังหวะการพูด
 - จดจำคำพูดให้หมด
 - พูดจาสุภาพกับผู้ชว้าง
 - ถ่วงเวลาพูดให้นาน ๆ
 - พยายามอัดเทปคำพูดไว้ (ถ้ามี)
 - สังเกตเสียงแทรกในขณะพูดว่ามีเสียงอะไรบ้าง เช่น เสียงเครื่องจักร, เสียงรถยนต์, เสียงเพลง หรือเสียงอื่น ๆ หรือไม่
 - ผู้ชว้างเป็นเพศหญิง หรือชาย (เสียง) ดัดเสียงหรือไม่
 - น้ำเสียงที่พูดนุ่มนวล หรือ จริงจังโกรธแค้น
 - พยายามถามข่าวของการชว้าง เช่น อยู่แถวไหน โกรธแค้นเรื่องอะไร เพราะเหตุใดจึงทำเช่นนั้น
 - พูดขอความเห็นใจ พูดขอให้กลับใจโดยอ้างถึงผู้บริหารหรือหลาย ๆ คน
 - แจ้งให้ผู้บังคับบัญชาโดยทันที ห้ามมิให้แจ้งผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องทราบ
 - แจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ที่เกิดเหตุทราบโดยทันที หรือแจ้ง 191 แล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะประสานงานกันเอง
 - กองการตะเอยัดในแบบฟอร์มที่แนบมาด้วยนี้

หลังจากแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว ให้ทำการเรียกเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมาทำการวิเคราะห์ข่าว โดยในขั้นแรกให้ตั้งสมมุติฐานว่าเป็นเรื่องจริงไว้ก่อน จากนั้นให้สืบสวนหาข้อเท็จจริงและแหล่งที่มาของข่าว จากนั้นนำข้อมูลต่าง ๆ ดังนี้มีมาทำการวิเคราะห์

- พิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับคุณลักษณะของผู้ชว้างระเบิด
- พิจารณาความต้องการของผู้ชว้างระเบิด
- พิจารณาว่าเคยมีกรณีเช่นนี้เกิดขึ้นมาก่อนบ้างหรือไม่
- พิจารณาความขัดแย้งของสังคม ภายในสถานที่ที่ถูกชว้างระเบิด
- พิจารณาถึงการแข่งขันทางธุรกิจ หรือผลประโยชน์ทางธุรกิจ
- ประเมินความเป็นไปได้ และความน่าเชื่อถือเพียงใด
- นำผลของการประเมินแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบโดยทันที

จากรายละเอียดข้างต้นจะเห็นได้ว่า เมื่อถูกชว้างระเบิดมีข้อพหุบุคคลออกจากพื้นที่โดยทันที ด้วยเหตุผลที่ว่า

เจ้าหน้าที่รักษามความปลอดภัย หรือ พนักงานของท่าเรือคนหนึ่งคนใดเป็นผู้ได้รับแจ้งจะต้องรวบรวมข้อมูลจากการแจ้งการชว้างระเบิดต่อไปนี้

- 7.2.1 ข้อมูลทั่วไป
- ชว้างระเบิดอะไร?
 - ชว้างระเบิดสถานที่ใด?
 - ระเบิดจะระเบิดเมื่อไร?

- โดยผู้ได้รับแจ้งสามารถสอบถามคำถามบางอย่างจากผู้ที่เกี่ยวข้องระเบิดเพิ่มเติมได้
- ลักษณะรวมทั้งขนาดของระเบิด
 - ชนิดของระเบิด, จำนวนของระเบิด
- 7.2.2 ส่วนเพิ่มเติมที่ควรจดจำ
- ลักษณะของเสียงของผู้แจ้ง (ผู้ชาย, ผู้หญิง, สำเนียง, ภาษา)
 - ช่วงเวลาและระยะเวลาที่ได้รับแจ้ง
 - เสียงรอบข้างของผู้แจ้ง (เสียงเครื่องบิน, เสียงตึก, เสียงต่าง ๆ ที่ได้ยินทางโทรศัพท์ที่แจ้งเข้ามา)
 - ข้อมูลใด ๆ ที่สามารถยืนยันหรือระบุสถานที่ (ตำแหน่ง) ของผู้ที่โทรแจ้ง

การปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งการชว้างระเบิด

เมื่อได้รับแจ้งการชว้างระเบิดและรวบรวมข้อมูลตามที่กล่าวมาแล้วผู้ได้รับแจ้งจะต้องรับแจ้งข่าวไปยัง PFSO หรือผู้จัดการท่าเรือเพื่อทำการแก้ไขแต่ถึงไม่ถึงขั้นที่จะต้องประกาศแผนฉุกเฉินจนกว่าจะพบระเบิด

PFSO จะต้องหาข้อสรุปสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้ในการชว้างระเบิดท่าเรือซึ่งในกรณีที่พบว่ามีความเป็นไปได้ในการชว้างระเบิดหรือมีการลอบวางระเบิดภายในเขตท่าเรือจริง

ขั้นตอนการปฏิบัติการเพื่อรักษามความปลอดภัย

- PFSO จะต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้
- แจ้งผู้อำนวยการท่าเรือ, เจ้าหน้าที่ตำรวจ, สถานีดับเพลิง, หน่วยกู้ระเบิดและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง
 - กำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่สามารถเกิดระเบิดขึ้นได้
 - เตรียมการสำหรับหน่วยงานที่จะเข้ามาทำการค้นหา, ถ้าวาง, กอบกู้ระเบิดในพื้นที่เขตท่าเรือ
 - ประกาศสถานการณ์ควบคุมจนกว่าจะได้รับการยกเลิก

- 30 -

ส่วนมากผู้ลอบวางระเบิดไปวางมักจะมีจิตจำกั ในการเข้าไปในพื้นที่เป้าหมายและคนร้ายมักจะนำระเบิดไปวางไว้ที่ทางออกคังนั้น วิธีนี้จึงเป็นวิธีที่ปลอดภัยที่สุด ผู้ที่จะประเมินสถานการณ์ได้รวดเร็วและมีความแม่นยำสูงจะเป็นผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่พราะ

- ผู้ที่ทำงานอยู่ในพื้นที่จะทราบว่าเสียงของขึ้นใดวางไว้อยู่ที่ไหน มีอะไรแปลกปลอมเข้ามาใหม่
- มีผู้รับฝากสิ่งของไว้ในช่วงเวลาไม่เกิน 12 ชั่วโมงหรือไม่ แต่อย่างไรก็ดีผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องจะปฏิบัติกรอย่างใดให้คำนึงถึงในเรื่องดังต่อไปนี้
- ความปลอดภัยของบุคคลเป็นความเคื่องการสูงสุดของการอพย
- การอพยผู้คนทุกครั้งที่ถูกชว้าง จะทำให้สูญเสียความจริงและความน่าเชื่อถือ

กรณีพบวัตถุต้องสงสัย ควรปฏิบัติตนอย่างไร

ส่วนใหญ่วัตถุต้องสงสัยว่าเป็นวัตถุระเบิดนั้นจะอยู่ในรูปแบบดังนี้

- หีบห่อ
- กล่อง
- กระป๋

ข้อสังเกตวัตถุต้องสงสัยมีดังนี้

- รับของมาแล้วไม่ทราบว่าเป็นผู้ส่งมา
- พบกล่องหรือหีบห่อ โดยไม่รู้ว่าเป็นใครเอามาวางไว้
- คนไม่รู้ถึงที่มาให้
- กล่องหรือหีบห่อ อาจจะมีอุปกรณ์ที่ใช้ในการวางระเบิด เช่น สายไฟ แบตเตอรี่ เสียงนาฬิกา เป็นต้น ให้สังเกตเห็นถึงความผิดปกติ

เมื่อผู้พบหรือรับของแล้วเกิดสงสัย กล่าวว่าเป็นวัตถุระเบิดให้ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งให้ผู้บังคับบัญชา และผู้เกี่ยวข้องทราบโดยทันที
- แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ หรือ 191 ทราบโดยทันที เจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ หรือ 191 จะแจ้งให้ชุดตำรวจเก็บกู้วัตถุระเบิดทราบโดยทันที
- จัดเจ้าหน้าที่ไปดูแลสถานที่ที่ต่อสงสัย ที่พบวัตถุต้องสงสัย รอจนกว่าชุดเก็บกู้วัตถุระเบิดจะไปตามดำเนินการห้ามแตะต้อง หรือ เคลื่อนย้ายวัตถุต้องสงสัยเด็ดขาด
- ห้ามมิให้บุคคลที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เข้าไปในพื้นที่ที่พบสิ่งต้องสงสัย
- ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งอาจจะต้องอพยพคนที่อยู่ภายในพื้นที่ออกไป

การทำให้ระเบิดเกิดระเบิดขึ้นมีหลายวิธีดังนี้

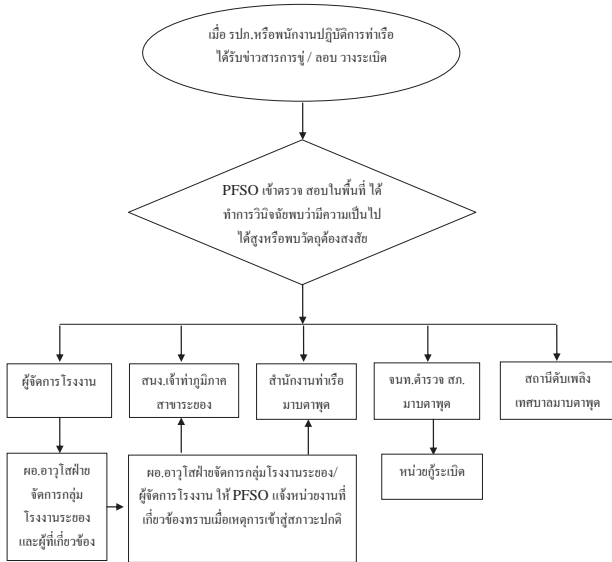
- ฉนวนธรรมชาติ
- ไฟฟ้า
- กล, เหนียว, ฟิง (กับระเบิด)
- แสง

- เสี่ยง
- รั่วไหลก่อนโทรล

วิธีปฏิบัติเมื่อพบวัตถุที่ต้องสงสัย

- ห้ามแตะต้อง วัตถุที่ต้องสงสัย
- รีบเปิดประตูหน้าต่าง (ถ้าพบวัตถุต้องสงสัยในห้อง)
- กันคนออกจากพื้นที่เกิดเหตุโดยรอบ ๆ

ขั้นตอนปฏิบัติงานการตั้งตู้วางระเบิด, การลอบวางระเบิด



- 33 -

7.4 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้

แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในท่าเรือ

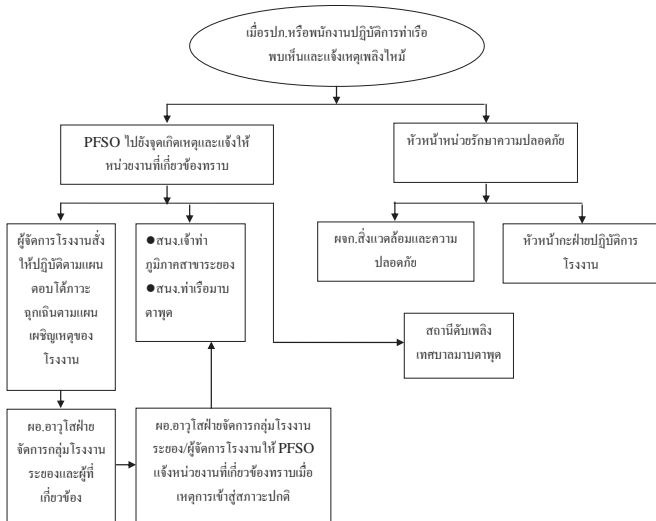
- เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในท่าเรือให้หยุดการปฏิบัติงานโดยทันที
- โดยเปิดสัญญาณเตือนภัยของท่าเรือแจ้งให้ทราบว่ามีเหตุเพลิงไหม้

เหตุเพลิงไหม้ในท่าเรือหรือบนเรือขณะเทียบท่าให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- หยุดการปฏิบัติงานทุก ๆ อย่างโดยทันที
- ปิดระบบแก๊สเพื่อป้องกันเพลิงไหม้สินค้า (ถ่านหิน)
- เรือทุกลำที่เทียบท่าจะต้องเตรียมพร้อมที่จะออกจากท่าเรือ
- ให้ดำเนินการตามการสั่งการณ่ สำเนาะนำของท่าเรือ

แผนเผชิญเหตุของเหตุการณ์ข้างต้นทุกเหตุการณ์ใช้ตามแผนเผชิญเหตุของโรงงาน

ขั้นตอนปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้



- 35 -

การอพยพคน

ผู้บริหารควรตัดสินใจแล้วว่าการเรียกหรือเชิญ หัวหน้าโรงงาน หัวหน้าแผนกมาทำการชักชวนความเข้าใจ และแจ้งจุดประสงค์ในการอพยพโดยเน้นให้ทราบถึงเหตุผลของการอพยพและจุดประสงค์ที่จะให้บุคคลที่อยู่ในภายในพื้นที่ได้รับความปลอดภัยและให้ปฏิบัติดังนี้

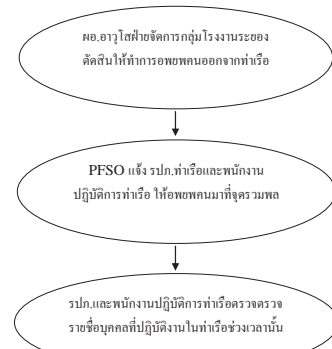
- ให้หัวหน้างานนำข้อความไปแจ้งให้กับผู้ได้รับภัยอันตรายเองให้ทราบหลักในการอพยพ
- จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันภัย
- จัดเตรียมทีมปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- ระบุนั้นหรือพื้นที่ที่จะอพยพเป็นลำดับเพื่อให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย
- แจ้งให้พนักงานทุกท่านได้ทราบห้ามตื่นตระหนกและสงสัยสงสัยโดยเด็ดขาด
- ให้อพยพผู้คนอย่างเงียบ ๆ

7.3 แผนการอพยพคน

ขั้นตอนการอพยพคนและเส้นทางอพยพ

เจ้าหน้าที่ PFSO ร่วมกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยแจ้งเหตุให้บุคคลภายในท่าเรือให้ทราบและตรวจสอบบริเวณที่บุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ภายในท่าเรือให้ทราบ และรวบรวมบุคคลให้ไปยังจุดรวมพล ซึ่งกำหนดไว้ในบริเวณหน้าป้อมยามปากทางเข้าท่าเรือ และให้เจ้าหน้าที่ได้รับการมอบหมายตรวจสอบ รายชื่อบุคคลที่เข้าปฏิบัติหน้าที่ในท่าเรือช่วงเวลานั้น และให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตรวจสอบบริเวณที่คาดว่าจะมีบุคคลค้าง

ขั้นตอนปฏิบัติการอพยพคน



- 34 -

7.5 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์อื่นเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (PFSO)

แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์อื่นเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

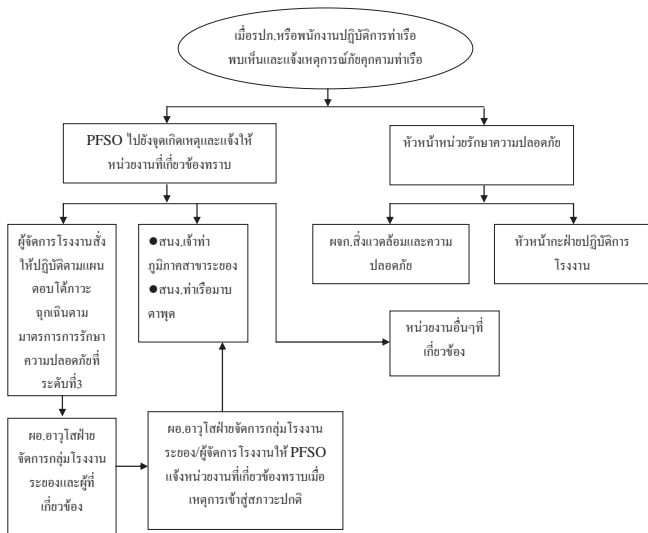
- ท่าเรือจะต้องแจ้งรวมถึง รายงานเหตุการณ์ฉุกเฉินต่อศูนย์ควบคุมการรักษามความปลอดภัยของท่าเรือมาบตาพุด หรือกับเครือข่ายการให้การสนับสนุนในทุกด้านที่ทางท่าเรือมาบตาพุดร้องขอเพื่อเป็นระดับเหตุ
- ท่าเรือจะต้องรายงานเหตุการณ์ร้ายแรง เหตุการณ์ ความเสี่ยงการติดต่อกับสาร แล้วจัดทำบันทึกรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรส่งงานสายงานปกติภายใน 12 ชั่วโมง นับจากเวลาที่ปรากฏเหตุ
- ท่าเรือจะต้องให้มีการสอบสวนการเกิดเหตุและประเมินผลการรักษาความปลอดภัยที่เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของท่าเรือทุกครั้ง รายงานการสอบสวนให้สำนักงานท่าเรือมาบตาพุด และสำเนาผลการสอบสวนให้กรมเจ้าท่า ทราบด้วย

แผนเผชิญเหตุของเหตุการณ์ข้างต้นทุกเหตุการณ์ใช้ตามแผนเผชิญเหตุของโรงงาน

รายละเอียดแผนเผชิญเหตุของโรงงานตามเอกสารอื่น เช่นปฏิบัติการฉุกเฉิน

- 36 -

ขั้นตอนปฏิบัติสำหรับเหตุการณ์ฉุกเฉินเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ



- 37 -

ส่วนที่ 8 ภาคผนวก

8.1 เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง

- Coal Terminal Information Handbook
- แผนปฏิบัติการฉุกเฉินท่าเรือขนถ่ายถ่านหินของโรงไฟฟ้า บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด
- แผนเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์สงครามและปฏิบัติการฉุกเฉิน
- ประกาศกรมเจ้าท่า เรื่องการสื่อสารและประสานงานการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ
- กฎระเบียบความปลอดภัย และรักษาความปลอดภัยท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด
- ประกาศ การนิคมอุตสาหกรรม เรื่องการเข้า – ออก ของคนเรือชาวต่างชาติ
- ISPS Code : Exchange of Information Form
- Glow SPP3 Port Terminal Regulations and Procedures For The Safe Unloading of Bulk Coal
- Glow SPP 3 Port Safety Requirements
- Glow SPP 3 Port Ship / Shore Safety and Pollution Check List
- Glow SPP3 Port Restricted Area
- Glow SPP 3 Port Terminal Pass Form
- Glow SPP 3 Port On – signer / Off – signer List
- Glow SPP 3 Port Material Pass Form
- Glow SPP 3 Port Station drill Form
- Glow SPP 3 Port Document distribution List

- 38 -

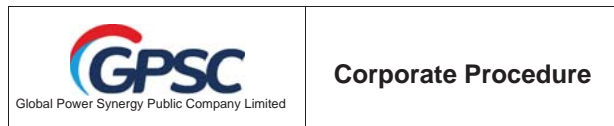
8.2 มาตรการจัดเก็บ PFSA, PFSP และการแจกจ่ายเอกสาร

ในการจัดเก็บเอกสารด้านความปลอดภัยจะมีต้นฉบับเก็บอยู่ที่ PFSO และทำการแจกจ่ายให้ผู้เกี่ยวข้อง โดยจะบันทึกการแจกจ่ายเอกสารไว้เป็นลายลักษณ์อักษรและกำชับว่าเอกสารทั้งหมดเป็นความลับ และ ไม่อนุญาตให้ถ่ายสำเนาให้กับผู้ไม่เกี่ยวข้อง ยกเว้นจะได้รับอนุญาตจาก PFSO

- 39 -

ภาคผนวก ข.7

Plant Sites Emergency Response Plan



Latest Revision Document Information

| | | | | | |
|--------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|--------|
| Doc. No. | HES-CP-0008 | Business Unit (Function) | COO | Dept. Div | HES |
| Doc. Title | Emergency Preparedness and Response | | | Status | - |
| Revision | 01 | Release Date | 01 June 2021 | Page | 1 - 46 |
| Softcopy Location: | | • GPSC Corporate Document Management System (CDMS) / HES / Procedure | | | |

Reference System / Standards and Requirements

| No. | System / Standards | Requirements |
|-----|--------------------|--------------|
| | | |

Related Document

| No. | Document Type | Document No. | Document Name | Release Date |
|-----|------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 1 | Support Document | HES-SD-0001 | Fire protection system and equipment inspection | 1 June 2021 |
| 2 | Support Document | HES-SD-0002 | แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง | 1 June 2021 |
| 3 | Support Document | HES-SD-0003 | นํ้าการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง | 1 June 2021 |
| 4 | Support Document | HES-SD-0004 | ตารางแสดงการแจ้งเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | 1 June 2021 |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

DOCUMENT CONTROL FLOW:

Authors

| Name | Job Title | Date |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------|
| Wanlop Klahan | Acting SSHE Other areas Division Manager (HGM) | 16 April 2021 |
| Thanathorn Borlee | Security, Safety, Occupational Health and Environment Officer (HEM) | 16 April 2021 |

Reviewers:

| Name | Job Title | Date |
|-----------------------|----------------------------------------|-------------|
| Saochai Sookkasem | Senior Vice President – SSHE (HES) | 28 May 2021 |
| Natchatheeya Buasuang | GPSC Plant SSHE Division Manager (HEM) | 28 May 2021 |

Approvers:

| Name | Job Title |
|-----------------------|-------------------------------|
| Pajongwit Pongsivapai | Chief Operating Officer (COO) |

Announcer

| Name | Job Title |
|--------------------|-----------------------------------|
| Napatsorn Darunsin | Central Document Controller (CDC) |

Distribution:

The following table lists the distribution of this document (and new Revisions of this document):

| No. | Department | Format |
|-----|----------------|--------|
| 1 | All Department | CDMS |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

DOCUMENT EDITING RECORDS:

The following table presents the change record of this document.

| Revision No. | DAR No. | Owner / Requestor | Change Details | Release Date |
|--------------|----------------|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 01 | DAR-2021-00459 | Wanlop Klahan Thanathorn Borlee | -Due to a change in the organizational structure Therefore documents have been updated to cover both GPSC and GLOW (Release Date: 15 July 2020) -Change to standard format (Ref. SQM-CP-0001) | 1 June 2021 |

RELATED DEPARTMENT / DIVISION (Implementation areas):

The following are the departments involved in the implementation.

| No. | Department | Initial |
|-----|------------|---------|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

1. TRAINING INFORMATION

| | | | |
|--------------------------|-------------------|---------|--|
| <input type="checkbox"/> | No need training | Reason | |
| <input type="checkbox"/> | Training required | Dept. / | |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

Table of Contents

| | Page |
|--------------------------------------|------|
| 1. OBJECTIVES | 5 |
| 2. SCOPE | 5 |
| 3. TERMS AND DEFINITIONS | 5 |
| 4. PRINCIPLES | 8 |
| 5. ROLES AND RESPONSIBILITIES | 8 |
| 6. DETAILS OF PROCEDURE | 8 |
| 7. APPENDIX | 31 |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

1. OBJECTIVES

- 1.1 To serve as the regulations for all employee in the event where there is emergency situation in the Company and duties and responsibilities of each department, both relevant and not relevant to response operation, have been specified.
- 1.2 To serve as a guideline for emergency response to minimize risks and damage to lives, environment and properties.
- 1.3 To rescue people who are in danger, the injured and to save the operators' lives.
- 1.4 To serve as a guideline for drilling/practice, so that all employees, the officers and the relevant responsible persons can prepare to respond to possible incident as well as elevate their skills and to resolve errors or defects incurred.
- 1.5 To serve as a guideline for consideration on provision of suitable tools, equipment to control the situation which are adequate for the usage requirements.
- 1.6 To serve as a guideline for recovery and rehabilitation after the incident to make the conditions resume to normal.

2. SCOPE

This corporate procedure will be applied with the areas under responsibility of Global Power Synergy Public Company Limited Group (GPSC Group), Rayong and Chonburi Plants.

3. TERMS AND DEFINITIONS

In order to smoothen operations pursuant to emergency situation plan with mutual understanding and consistency with the Industrial Estates, local government agencies and nearby factories, definitions of situation, role & responsibility and designation pursuant to structure of the emergency control plan have been specified as follows.

- 3.1 **Emergency Situation** means a dangerous condition or a condition which has high hidden danger that it caused or may cause severely risks to person, property or environment. In other word, it means a condition which cannot be instantly controlled which caused or may cause the loss of life, injury or severe damage to property or environment, which include.
 - 3.1.1 Fire or explosion
 - 3.1.2 Flammable or toxic gas vapor cloud.
 - 3.1.3 Chemical spill.
 - 3.1.4 Outside affected emergency.
 - 3.1.5 Sabotage or bomb threat.
 - 3.1.6 Radiation leak.
- 3.2 **Crisis Situation** means an emergency situation that the Emergency Director (ED) considers that it has tendency to elevate and go beyond the ED's control, or the emergency situation that the President & Chief Executive Officer considers that it falls under the following cases.
 - 3.2.1 It can impact or cause damage to the Company's business operations.
 - 3.2.2 It can defame the Company's reputation.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- 3.2.3 Its consequences may make the Company has to face legal proceeding
 - 3.2.4 It can cause tremendous damage to the customers.
 - 3.2.5 It may cause a loss of the person's life.
 - 3.2.6 It can severely impact to the environment.
 - 3.2.7 It can cause severe damage to the organization and can even interrupt the organization's businesses that it leads to implementation of the Business Continuity Plan (BCP) to keep the business performing continually.
- 3.3 **Emergency Control Plan** means a plan or document prepared by compilation of action plans of all departments to be used as the operating guidelines for the employees, so that they can safely, speedily and efficiently control the possible emergency situation.
 - 3.4 **Emergency Response Plan** means the plan or the operating guideline prepared by the departments which have duties and responsibility under Emergency Control Plan to be used as the operating guideline in case there is an emergency situation.
 - 3.5 **Bystander** means the Company's employee, the contractor's employee who enters into the plant and/or the third party who encounters the incident or witnesses the situation or is in the incident scene when the incident firstly occurred.
 - 3.6 **Emergency Response Team (ERT)** means a team work from various departments who joins force to respond to the emergency situation of the Company, Rayong and Chonburi Plant.
 - 3.7 **Emergency Director (ED)** means a person designated by the Company to have duty to manage, control/respond the potential Emergency Situation and Crisis Situation. There is a symbol of ED to identify position.
 - 3.8 **Emergency Controller (EC)** means a person designated by the plant to have duty to supervise and control the situation at the Emergency Control Center (ECC). There is a symbol of EC to identify position.
 - 3.9 **Consultant Team** means the person(s) designated by the plant to be the assistant on provision of advice on production process, safety and environment to the Emergency Controller (EC) so that the EC will have well rounded information to make decision on giving order to control the emergency situation. Consultant team consists of.
 - 3.9.1 Technical Consultant (TC) who has symbol of TC to identify the position.
 - 3.9.2 SHE Consultant (QC) who has symbol of QC to identify position.
 - 3.10 **On-scene Commander (OC)** means a person designated by the plant to have duty on giving order and control the operations pursuant to the field emergency response plan/at the incident scene who wear red fire helmet with the word OC on the helmet.
 - 3.11 **Plant Communications Center (CC)** means the person(s) designated by the plant to have duty to control production process and/or system isolation, coordinate with OC, MC and the upstream/downstream plant and to notify the incident including to request for cutting of raw material receiving-dispensing or the product. EC will perform the works in the control room and communicate via hot line then record the order throughout the incident period.
 - 3.12 **Fire Fighting Team** means the persons designated by the plant to have duty to control emergency situations upon receiving the OC's command.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- 3.13 **Head of Supporting Team (ST)** means a person designated by the plant to have duty to control the deployment of workforce and support equipment for control operations upon receiving the commanding order from EC/ED. There is symbol of ST to identify position.
- 3.14 **Mutual Aid Coordinator (MC)** means a person designated by the plant to have duty to coordinate with the mutual aid (outside support team). There is a symbol of MC to identify position.
- 3.15 **Head of Administration Team (AD)** means a person designated by the plant to have duty to control rendering of general services under ED's command. There is a symbol of AD to identify position.
- 3.16 **Head of Customer Relations (CR)** means a person designated by the plant to have duty to coordinate with the plants who are the Company's customers to negotiate on receiving-disbursing-decreasing-increasing amount of raw material or products under ED's command. There is a symbol of CR to identify position.
- 3.17 **Supporting Team** means the persons designated by the plant to have duty to report to ST to support the emergency control operation, when requested.
- 3.18 **Crisis Communication Team (CCT)** means a person designated by the Company to have responsible for all Internal and External Communication excluding all communication in relation to emergency report to various parties to resolve the emergency situation. The Crisis Communication Team will handle all communication to employees, public, Government Authorities, and communities including controlling evacuation of communities that may be affected by emergencies arising from the Company's activities
- 3.19 **Emergency Control Center (ECC)** means an area or location chosen by the EC to be the command center for meeting, planning, giving orders to control, resolve the emergency situation. It can be the emergency control center provided or a meeting room within the production control building of the department which has incident. In case the meeting room cannot be used, it will depend on the EC's consideration.
- 3.20 **Emergency Mutual Aid Center (MCC)** means a center to contact, coordinate with the external organization to request for assistance, both for personnel and tools/equipment, upon the EC/ED's request or order. Guard house of the plant will be mainly used as MCC. In case the guard house cannot be used, it will depend on MC's consideration.
- 3.21 **Assembly Point** means areas specified by the plant that the employees and any persons who do not duty and responsibility under the emergency control plan and those who are in the plant must report to the head of evacuation team upon hearing emergency signal & alarm, for head count purpose. When there is an order, these employees and persons will be evacuated out of the plant to the safe areas. There must be green posts identifying "Assembly Point".
- 3.22 **Mutual Aid** means the agencies/organizations that the Company has contacted and coordinated to provide assistance for emergency response, control/supervision on evacuation of the employees and the persons who are not relevant to the plan to the safe areas.
- 3.23 **Emergency Signal & Alarm** means the warning alarm to alert or notify all employees or persons who perform the works in GPSC that the emergency or severe situation is about to take place in the GPSC's plant. Such signal & alarm will be transmitted from

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- the central control room (CCR) after it has been verified that the incident has been actually occurred to alert all employees to comply with the specified emergency control plan. There are 3 types of emergency signal & alarm, with details as follows:
- 3.23.1 Emergency signal & alarm which will be broadcasted under Shift Operation Manager's command after the CCR has verified that an incident notification is true.
 - 3.23.2 Evacuation signal will be broadcasted after the Emergency Response Team has evaluated that the situation cannot be controlled and it is necessary to evaluate all employees and operators out of the plant areas.
 - 3.23.3 All clear signal will be broadcasted when emergency situation can be controlled. Each signaling of alarm must always be accompanied by the announcement of the officer at the Communication Center.

4. PRINCIPLES

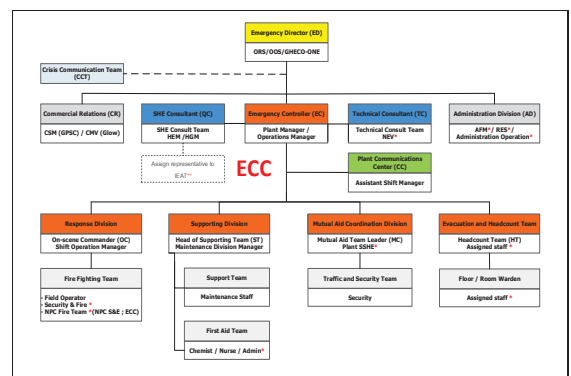
5. ROLES AND RESPONSIBILITIES

6. DETAILS OF PROCEDURE

6.1 Role and Responsibilities

- 6.1.1 **Emergency Response Team (ERT)** In order to be able to extensively and effectively control and respond to emergency situation and crisis situation, the Company has specified structure of Emergency Response Team (ERT) as follows.

6.1.1.1 Emergency Response Team (ERT)



This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

Remark: * Main responsible persons of each plant are shown in the Table: Emergency Response Team – Functional Organization

** Emergency Level 1 and Level 2 will be considered based on situation, as appropriated. For Emergency Level 3 or equal to Provincial Emergency Level 1, ED of the plant which has incident or the assigned person will travel to EMCC or the communication/coordination center of each Industrial Estate in the area (pursuant to the regulations on the emergency operation plan of the Industrial Estate Group and Ports of Map Ta Phut area (Map Ta Phut Complex), B.E. 2562 (2019)).

... The Crisis Communication Team (CCT) is responsible for all internal and external communication (refer to the Crisis Communication Procedure). The CCT will closely coordinate with ED and comply with the regulations under ERT and Crisis Communication Procedure

- 6.1.1.2 Emergency Director (ED)** has duty and responsibility to manage, respond to emergency condition, supervise and support operations of the Emergency Controller (EC), as well as to evaluate impact to business
- 6.1.1.3 Emergency Controller (EC)** has duty to evaluate situation, personnel and equipment currently have at that time to consider about giving orders to resolve/control such situation effectively for maximally safety.
- 6.1.1.4 Technical Consultant (TC)** has duty to prepare technical information, such as P&ID, plot plan, drawing or other necessary document and to give advice to EC on control and response to emergency situation on isolation of system, as well as on shutdown of the production process, and to provide information on utilities used to control the emergency situation.
- 6.1.1.5 SHE Consultant (QC)** has duty to prepare safety information, such as SDS, number of fire-fighting equipment, fire-fighting equipment layout, fire classification or other necessary information, environmental information, such as waste water management, air pollution caused by this incident; to give advice to EC on safety response and control of environmental impact, measure environmental impact and to give advice on recovery/rehabilitation.
- 6.1.1.6 Administration Team (AD)** has duty to evacuate the employees and unrelated persons to outside areas; support on vehicles for evaluation/relocation; contact & coordinate with relatives of the injured; support, provide and prepare food-beverage and other services.
- 6.1.1.7 Head of Customer Relations (CR)** has duty to inspect the contracts and coordinate with the plants who are the Company's customers, as well as to give commercial information to ED in order to make decision or requesting for cutting of receiving-disbursing, reducing-increasing raw material or products as well as to evaluate impact to business.
- 6.1.1.8 On-scene Commander (OC)** has duty to go to the incident area to evaluate the situation; to announce the emergency condition level 1; to give order to stop operations and to order the irrelevant persons move out of the incident areas; to give order to the rescue team to bring the persons trapped in the building or in the incident area to the safety areas; select correct and effective fire-fighting technique and method

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

jointly with EC; prevent and suppress environmental impact which may occur from abnormal situation; report/evaluate situation from the

incident area for EC's acknowledgement from time to time, and request for assistance on personnel, equipment and others from EC; jointly evaluate situation with EC to consider on elevation to emergency condition level 2; to jointly manage with the officials and head of external fire-fighting team (mutual aid); to inspect the incident areas jointly with ED, EC, QC, TC, ST and MC before announcement to abort the emergency situation.

- 6.1.1.9 Support Team (ST)** has duty to prepare/provide personnel, tools and equipment for operations to support the control of emergency situation. There are 2 support teams as follows:
- 6.1.1.9.1 Support team who has duty to support for emergency response as per requested by EC.
- 6.1.1.9.2 First-aid team who has duty to transfer the patients to the first aid point or the safe point to provide first aid before the ambulance arrives.
- 6.1.1.10 Mutual Aid Coordination Team (MC)** has duty to notify abnormal situation and prepare document to the mutual aid as per the Industrial Estate's plan; to coordinate and request for assistance from the mutual aid as per the EC's order; preliminary coordinate with the mutual aid and escort the mutual aid to provide assistance at the incident area; to supervise operations of the Traffic Team.
- 6.1.1.11 Evacuation and Headcount Team (HT)**. When there is an evacuation alarm & signal, head of evacuation team will order the employees to stop working and prepare for evaluation; to inspect within the rooms to ensure that nobody is left there; pick up evaluation flags and record the list; prepare to take the employees to the assembly point pursuant to the announcement; lead and control the personnel within his/her own room to evaluate along the specified fire escape route to the assembly point. When arriving at the assembly point, gather the list and report to the Evacuation and Headcount Team (HT), count the contractor's personnel who perform the works during the incident. HT will gather all employees and directly report the number of employees to EC. In case there is a missing person, HT will coordinate with EC to request the rescue team to search for such missing person. In case there is an injured person at the muster point, HT will coordinate with EC to request for assistance from the First Aid Team.
- 6.1.1.12 Crisis Communication Team (CCT)** has duty as
- 6.1.1.12.1 Handling all the information disseminated to public, press relation, press release, monitoring the press and report to ED or CEO as the case maybe for any potential negative media or public resistance.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- 6.1.1.12.2 Report to relevant Government Authorities as necessary and being a contact point to those authorities to disseminate information.
- 6.1.1.12.3 Handling the local communities communication and leading the evacuation of communities if necessary and may be affected by emergencies arising from the Company's activities
- 6.1.1.12.4 Internal Communication to Employees to be able to access the corrected information about the emergency situation.

Please refer to the Crisis Communication Procedure for details.

6.1.2 Emergency Response Team — Functional Organization

6.1.2.1 CUP1, CUP2, CUP3, CUP4

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | Plant Operations Rayong Cogen. | Operations Manager | Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | Operations Manager | Shift Operation Manager | Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | SSHE Division Manager | Plant SSHE | SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | NDT (CUP1) NCT (CUP2) NRT (CUP3,4) | NDT (CUP1) NRT (CUP2) NRT (CUP3,4) | NEV team |
| On-scene Commander (OC) | Shift Operation Manager | Field Operator | Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | Plant SSHE | SSHE on call | SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | Assistant Shift Manager | Assistant Shift Manager | Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | Field Operator Security and Fire | Field Operator Security and Fire | Field Operator Security and Fire |
| Supporting Team (ST) | Maintenance Division Manager CUP1-4/Phase 2 | Maintenance Staff CUP1-4 | Maintenance Staff On-call CUP1-4 |
| Traffic and Security Team | Security | Security | Security |
| First Aid Team (FT) | Chemist | Maintenance Staff CUP1-4 | Maintenance Staff On-call CUP1-4 |
| Administration Team (AD) | AFM | AFM Administration Officer | - |
| Commercial Relations (CR) | Industrial Customers Sales Division Manager - GPSC | Industrial Customers Sales Officer - GPSC | - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | Site Coordinator Security | Shift Leader Security | Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | Assigned staff | Assigned staff | - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

6.1.2.2 Sriracha Power Plant

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | • Plant Operations Other areas | • Operations Manager | • Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | • Operations Manager | • Shift Operation Manager | • Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | • SSHE Division Manager | • Plant SSHE | • SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | • NST | • NDT • NRT | • NEV team |
| On-scene Commander (OC) | • Shift Operation Manager | • Field Operator | • Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | • Field Operator • Security and Fire • Fire team form TOP | • Field Operator • Security and Fire • Fire team form TOP | • Field Operator • Security and Fire • Fire team form TOP |
| Supporting Team (ST) | • Maintenance Division Manager GIPP/SRC | • Maintenance Staff GIPP/SRC | • Maintenance Staff On-call GIPP/SRC |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • Security |
| First Aid Team (FT) | • Chemist | Maintenance Staff GIPP/SRC • First aid team form TOP | Maintenance Staff GIPP/SRC • First aid team form TOP |
| Administration Team (AD) | • AFM | • AFM Administration Officer | • - |
| Commercial Relations (CR) | • Industrial Customers Sales Division Manager - GPSC | • Industrial Customers Sales Officer - GPSC | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • Site Coordinator Security | • Shift Leader Security | • Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

6.1.2.3 Phase2 Cogen.

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | • Plant Operations Rayong Cogen. | • Plant Manager | • Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | • Plant Manager | • Operations Manager | • Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | • SSHE Division Manager | • Plant SSHE | • SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | • NMT | • NET | • NEV team |
| On-scene Commander (OC) | • Shift Operation Manager | • Field Operator | • Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | • Field Operator • Local Fire Department | • Field Operator • Local Fire Department | • Field Operator • Local Fire Department |
| Supporting Team (ST) | • Maintenance Division Manager CUP1-4/Phase 2 | • Maintenance Staff Phase 2 | • Maintenance Staff On-call Phase 2 |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • Security |
| First Aid Team (FT) | • Supporting Team (Maintenance Staff) | • Supporting Team (Maintenance Staff) | • Supporting Team (Maintenance Staff) |
| Administration Team (AD) | • AFM | • AFM Administration Officer | • - |
| Commercial Relations (CR) | • VP Industrial Customers Sales Glow | • Industrial Customers Sales Manager Glow | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • Plant Secretary | • Shift Leader Security | • Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

6.1.2.4 Phase3 Gas/Coal Fired Unit Complex

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | • Plant Operations Rayong Cogen. | • Plant Manager | • Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | • Plant Manager | • Operations Manager | • Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | • SSHE Division Manager | • Plant SSHE | • SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | • NET | • NMT | • NEV team |
| On-scene Commander (OC) | • Shift Operation Manager | • Field Operator | • Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | • Field Operator • NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) | • Field Operator • NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) | • Field Operator • NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) |
| Supporting Team (ST) | • Maintenance Division Manager Phase 3-5 | • Maintenance Staff Phase 3 | • Maintenance Staff On-call Phase 3 |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • Security |
| First Aid Team (FT) | • Nurse from Glow First Aid Room | • Maintenance Staff Phase 3 | • Maintenance Staff On-call Phase 3 |
| Administration Team (AD) | • AFM | • AFM Administration Officer | • - |
| Commercial Relations (CR) | • VP Industrial Customers Sales Glow | • Industrial Customers Sales Manager - Glow | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • VP Procurement | • Procurement Manager 1 st • HR Officer 2 nd | • Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

6.1.2.5 Phase3 Coal Port

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | Plant Operations Rayong Cogen. | Plant Manager | Coal Fire unit Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | Plant Manager | Coal Port & Logistics Section Manager | Coal Fire Unit Assistant Shift Manager |
| SHE Consultant (QC) | SSHE Division Manager | Plant SSHE | SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | NST | NMT | NEV team |
| On-scene Commander (OC) | Coal Port & Logistics Section Manager | Coal Fire unit Shift Operation Manager | Port Logistics Officer |
| Mutual Aid Coordination (MC) | Plant SSHE | SSHE on call | SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | Coal Fire Unit Assistant Shift Manager | Coal Fire Unit Assistant Shift Manager | Coal Fire Unit Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | Field Operator NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) | Field Operator NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) | Field Operator NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) |
| Supporting Team (ST) | Maintenance Division Manager Phase 3-5 | Maintenance Staff Phase 3 | Maintenance Staff On-call Phase 3 |
| Traffic and Security Team | Security | Security | Security |
| First Aid Team (FT) | Nurse from Glow First Aid Room | Maintenance Staff Phase 3 | Maintenance Staff On-call Phase 3 |
| Administration Team (AD) | AFM | AFM Administration Officer | - |
| Commercial Relations (CR) | VP Industrial Customers Sales Glow | Industrial Customers Sales Manager - Glow | - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | Port Logistics Officer | Shift Leader Security | Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | Assigned staff | Assigned staff | - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

6.1.2.6 GHECO – ONE

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | • GHECO-One Plant Manager | • Operations Manager | • Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | • Operations Manager | • Shift Operation Manager | • Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | • SSHE Division Manager | • Plant SSHE | • SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | • NEV | • NMT | • NEV team |
| On-scene Commander (OC) | • Shift Operation Manager | • Field Operator | • Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | • Field Operator • NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) | • Field Operator • NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) | • Field Operator • NPC Fire Team (NPC S&E ; ECC) |
| Supporting Team (ST) | • Maintenance Division Manager GHECO-One | • Maintenance Staff GHECO-One | • Maintenance Staff On-call GHECO-One |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • Security |
| First Aid Team (FT) | • Chemist | • Nurse from First Aid Room | • Nurse from First Aid Room |
| Administration Team (AD) | • Administration Officer | • Administration Officer | • - |
| Commercial Relations (CR) | • VP Industrial Customers Sales Glow | • Industrial Customers Sales Manager - Glow | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • Secretary | • Shift Leader Security | • Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

6.1.2.7 GIPP

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | • Plant Operations Other areas | • Operations Manager | • Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | • Operations Manager | • Shift Operation Manager | • Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | • SSHE Division Manager | • Plant SSHE | • SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | • NIT | • NIT | • NEV team |
| On-scene Commander (OC) | • Shift Operation Manager | • Field Operator | • Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | • Field Operator • Local Fire Department | • Field Operator • Local Fire Department | • Field Operator • Local Fire Department |
| Supporting Team (ST) | • Maintenance Division Manager GIPP/SRC | • Maintenance Staff GIPP/SRC | • Maintenance Staff On-call GIPP/SRC |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • Security |
| First Aid Team (FT) | • Supporting Team (Maintenance Staff) | • Supporting Team (Maintenance Staff) | • Supporting Team (Maintenance Staff) |
| Administration Team (AD) | • Administration Officer | • Accountant Officer | • - |
| Commercial Relations (CR) | • Industrial Customers Sales Division Manager | • Industrial Customers Sales Officer | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • Accountant Officer (due to she not stay at plant site everyday) | • Warehouse Officer (due to she not stay at plant site everyday) | • Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

6.1.2.8 SPP11-Plant 1, SPP11-Plant 2

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Emergency Director (ED) | • Plant Operations Other areas | • Operations Manager | • Shift Operation Manager |
| Emergency Controller (EC) | • Operations Manager | • Shift Operation Manager | • Shift Operation Manager |
| SHE Consultant (QC) | • SSHE Division Manager | • Plant SSHE | • SSHE on call |
| Technical Consultant (TC) | • NDT | • NDT | • NEV team |
| On-scene Commander (OC) | • Shift Operation Manager - Day | • Field Operator | • Field Operator |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • SSHE on call |
| Plant Communications Center (CC) | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager | • Assistant Shift Manager |
| Fire Fighting Team | • Field Operator • Local Fire Department | • Field Operator • Local Fire Department | • Field Operator • Local Fire Department |
| Supporting Team (ST) | • Maintenance Division Manager SPP11 | • Maintenance Staff SPP11 | • Maintenance Staff On-call SPP11 |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • Security |
| First Aid Team (FT) | • Supporting Team (Maintenance Staff) | • Supporting Team (Maintenance Staff) | • Supporting Team (Maintenance Staff) |
| Administration Team (AD) | • Administration Officer | • - | • - |
| Commercial Relations (CR) | • Industrial Customers Sales Division Manager | • Industrial Customers Sales Officer | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • Warehouse Officer | • Shift Leader Security | • Shift Leader Security |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

6.1.2.9 Warehouse / Maintenance Center

| Role | Responsible Person | Standby | During Shift Operations only |
|-------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|
| Emergency Controller (EC) | • Warehouse Section Manager | • Warehouse Management Officer | • - |
| Mutual Aid Coordination (MC) | • Plant SSHE | • SSHE on call | • - |
| Fire Fighting Team | • Security and Fire • Local Fire Department | • Security and Fire • Local Fire Department | • - |
| Traffic and Security Team | • Security | • Security | • - |
| Evacuation and Head count Team (HT) | • Warehouse Management Officer | • Assigned staff | • - |
| Floor / Room Warden | • Assigned staff | • Assigned staff | • - |

6.1 Process Details

6.1.1 Ranking of abnormal incident level and emergency level

- Abnormal incident level and emergency level have been ranked into 3 levels as follows:
- 6.1.1.1 Emergency Level 1 (equal to Emergency Level 1 of Industrial Estate/ IEAT)** means a situation which impacts or may impact to communities and factories located nearby due to Company's activities or the emergency situation occurred that the Company can control and response emergency situation by itself by using its own manpower and equipment available (including requesting for assistance from the contracted agencies on provision of assistance in case of emergency situation).
- 6.1.1.2 Emergency Level 2 (equal to Emergency Level 2 of Industrial Estate/IEAT)** means the emergency situation which occurred continually from the Emergency Level 1 or the severe emergency situation which has immediately impact to external areas that the Company cannot control such situation by using its own manpower and equipment that it has to request for assistance from the Industrial Estate Office and/or other mutual aids. The Company will request for assistance from the Industrial Estate Office and its counterparty first before requesting for assistance from the external government agencies.
- 6.1.1.3 Emergency Level 3 (equal to Emergency Level 3 of Industrial Estate/IEAT/Emergency Level 1 of Rayong Province)** means the emergency situation which occurred continually from the Emergency Level 2 or the emergency situation, when occurred, has immediately impacted to outside agencies, such as neighboring factories and communities or it has severely and extensively impacted to the environment. In addition, it is beyond the Company's capability and the response team pursuant to the emergency response plan of the

Industrial Estate Office or the mutual aids to respond or control the situation that it has to request for assistance from the Disaster Prevention and Mitigation Administration, the Local Administration Organization of the areas (Map Ta Phut Municipality, Ban Chang Municipality and Map Kha Municipality) and/or Muang Rayong Disaster Prevention and Mitigation to respond and control the situation or to evacuate the people, and enter into the Emergency Plan Level 1 of Rayong Province, pursuant to the emergency operation plan on chemical and hazardous substance, Rayong Province.

Remark: The consideration on implementation of Business Continuity Plan (BCP) will take into account the situation or the incident whether it will seriously impact to the organization that it can interrupt operations of the Company or they will fall under the following cases or not.

- Directly loss of income
- Impact customers
- Impact lives and safety
- Interruption of operations/duties and routine work
- Impact reputation
- Impact contracts/agreement on service rendering
- Non-conformance with the specified laws.



This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

6.1.2 Announcement of emergency situation and communication

- 6.1.2.1 Bystander presses emergency signal & alarm and directly reports the control room.
- 6.1.2.2 SM (Shift Operation Manager) evaluates the situation and extent of emergency level, then announces emergency situation of such considered level immediately.
- 6.1.2.3 SM telephones and reports the incident to the Plant Manager/ Operations Manager who will perform duty as EC pursuant to the plan for their acknowledgement.
- 6.1.2.4 Plant Manager / Operations Manager inform VP Plant Operations and send message to notify QC, TC, ST and MC.
- 6.1.2.5 VP Plant Operations notifies OPE, management at department level, CR Team and AD.
- 6.1.2.6 After acknowledging the situation, the team leaders under the plan will report to ECC, directly by person/via telephone or communication radio.

6.1.3 Communication System and Equipment during Emergency Situation

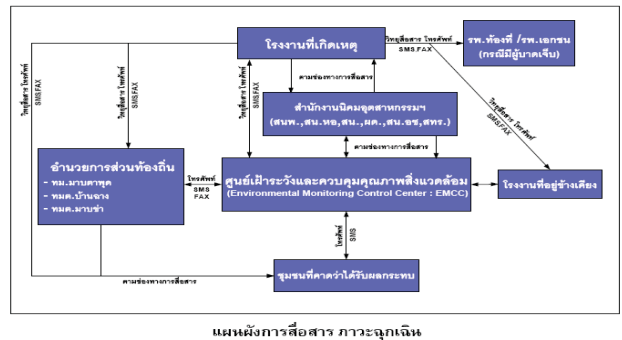
During emergency situation, communication system and equipment are very crucial, particularly, they must be able to speedily communicate and equipment must be adequately for usage. Hence, GPSC has provided equipment including usage requirements during emergency situation as follows:

- 6.1.3.1 Internal telephone. In case of emergency situation, internal telephone should not be used (except only in case of necessity)
- 6.1.3.2 External telephone. In case of emergency situation, it can only be used to contact with the agencies related to operations or to request for assistance to control emergency situation only (except only in case of necessity).
- 6.1.3.3 Trunk mobile radio will be used a main communication equipment to contact/give order between the Emergency Response Team to respond to the emergency situation.

6.1.4 Emergency Situation Notification Channel

Comply with the layout, emergency notification table of the relevant agencies, refer to the emergency action plan of Map Ta Phut Industrial Estates Group, Rayong Province (Map Ta Phut Complex). Emergency Level 1 must be preliminary notified within 10 minutes after the incident and emergency Level 1 and Level 3 must be notified immediately after the incident.

6.1.4.1 Emergency Communication Diagram



6.1.4.2 External Local Contacts List

| Item | Local Agency Name | Contact Number |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| Government Authorities | | |
| [1] | Maptaphut Industrial Estate (MIE) | 038-683-930-2 • x116 (24 hours) • x117 (office time) |
| [2] | EMCC (Environmental Monitoring and Control Center) | 038-683-933, 081-732-3485 |
| [3] | IEAT-WHA/AIE/RIL/PPD Eastern Industrial Estate | 038-683-960 |
| [4] | Maptaphut Industrial Port (MIP) | 081-466-5758 |
| [5] | Marine Office 6 Rayong Branch | 038-687456 |
| [6] | Thai Maritime Enforcement Command Center (TMCC) | 038-438008 |
| [7] | Sattahip Naval Base | 038-437600, 038-437163 |
| Local Industrial Estate / Local Authorities | | |
| [1] | Asia Industrial Estate (AIE) | 038-689-091, 092-283-3342 |
| [2] | WHA Chonburi Industrial Estate (WHA CIE) 1 | 038-345-234, 345-239, 345-251 |
| [3] | WHA Eastern Industrial Estate (WHA EIE) | 038-683-961-2 |

| Item | Local Agency Name | Contact Number |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| [4] | Rayong Industrial Land (RIL) | 038-915-285 |
| [5] | Security Command Center, Thai Oil Public Co., Ltd. | 038-408500 Ext.2698 |
| [6] | Siam Eastern Industrial Park (SEP) | 038-891-151, 891-165 |
| [7] | Eastern Fluid Transport (EFT) | 038-687-511 |
| PTT Group Emergency and Crisis Management | | |
| [1] | PTT Security, Safety, Occupational Health and Environment Management Division | 02-537-3111, 3222, 3333, 3444, 3555 Fax.0-2537-3497-8 |
| [2] | PTT Communication Center, Head Quarter | 081-935-3134 |
| [3] | SSHE Duty | 089-969-6835 |
| Neighborhood / Local Industrial Estate Fire Stations | | |
| [1] | PTT GC (I-4) Fire Station | 038-925-400 x5699 |
| [2] | WHA EIE Fire Station | 038-683960 |
| [3] | SEP Fire Station | 038-891-151 |
| [4] | WHA CIE Fire Station | 038-345-234, 345-251, 345-239 |
| Municipality / Subdistrict Administrative Organization Fire Stations | | |
| [1] | Maptaphut Municipality Fire Station | 038-608-983, 685-191, 685-199 |
| [2] | Banchang Municipality Fire Station | 038-695-271, 601-199, 630-007 |
| [3] | Chao Phraya Surasak Municipality Fire Station | 038-348-000 |
| [4] | Mapyangporm SAO Fire Station | 038-659-679, 659-314 x128 |
| [5] | Pluak Daeng SAO Fire Station | 038-659-003 |
| [6] | Fire Station, Thai Oil Co.,Ltd. | 038-408-500 Ext.2668 |
| [7] | Laemchabang City Municipality Fire Station | 038-490-199 |
| Contracted Fire Stations | | |
| [1] | NPC Emergency Control Center | 038-977-799 |
| [2] | NPC Fire Team (24 hours on site) | x3555 |
| Police Stations | | |
| [1] | Maptaphut Police Station (for MTPIC area) | 038-608-587-9, 607-111, 607-191 |
| [2] | Houypong Police Station (for WHA EIE area) | 038-683-100, 683-111 |
| [3] | Banchang Police Station (for AIE area) | 038-601-111, 601-999 |
| [4] | Bowin Police Station (for WHA CIE1 area) | 038-067-313-4 |
| [5] | Pluakdaeng Police Station (for SEP area) | 038-659-281, 659-007 |
| [6] | Laemchabang Police Station (for SRC area) | 038-940-555 |
| Contracted Emergency Ambulance | | |
| [1] | NPC Emergency Control Center | 038-977-799 |
| [2] | Bangkok Rayong Hospital | 038-621-999 |
| [3] | Piyavech Bowin Hospital | 038-345-111, 345-333 |
| [4] | Security Command Center, Thai Oil Public Co., Ltd. | 038-408-500 Ext.2668 |

| Item | Local Agency Name | Contact Number |
|------------------|----------------------------------------|--------------------------------|
| Hospitals | | |
| [1] | Maptaphut Hospital | 038-684-696, 684-444 |
| [2] | Ban Chang Hospital | 038-603-838 |
| [3] | Queen Sirikit Hospital | 038-245-735~9, 245-700,933-900 |
| [4] | Rayong Hospital | 038-611-104 x1669 |
| [5] | Pluakdaeng Hospital | 038-659-005, 659-117 |
| [6] | Clinic Bangkok Rayong Hospital (Bowin) | 038-337969, 337190 |
| [7] | Clinic Samitivej (Eastern) | 038-955-437~8 |
| [8] | Phyathai Sriracha Hospital | 038-770-200~9,328-102~9 |
| [9] | Samitivej Sriracha Hospital | 038-320-300, 324-111 |
| [10] | Somdej Na Sriracha Hospital | 038-322-157~9, 320-200 |
| [11] | Bangkok Pattaya Hospital | 038-259-999 |
| [12] | Mongkut Rayong Hospital | 038-682-136 |
| [13] | Vibharam Laemchabang Hospital | 033-009-800 |

6.1.5 Emergency Control Action Plan

In order to effectively control the emergency situation, the emergency control operating guideline has been specified and Quality, Occupational Health and Environment Function will coordinate with the relevant agencies to prepare the Pre-incident Plan to be used as the action plan to suppress the incident for high risky equipment, pursuant to the following guidelines.

6.1.5.1 Fire or explosion the followings should be performed

- Consider to shut down the system/machine, equipment.
- Block or isolate equipment to reduce fuel supply.
- Dilute concentration of the leaked flammable gas or barricade to prevent the leaked flammable substance flow to heat source or stop the leakage.
- Spray water continually around the structure and nearby equipment.
- Extinguish the fire.

6.1.5.2 Hydrocarbon or Toxic Gas Cloud

- In case of hydrocarbon or toxic gas cloud within the plant, the followings should be performed
- Repair original point of leakage by using safe method or equipment.
 - If the spill area does not have a dike or bund, control flow of combustible substance in the limited area, by closing valve and drainage ditch.
 - Control risk factors which can cause spark in the area where flammable substance leaks.

- Prevent ignition of leaked flammable substance, for instance, spraying (such area) with foam extinguishers.
- Drain, pump or discharge flammable substance out of the area and keep it in safe area.
- 6.1.5.3 Chemical Spill,** hazardous chemical leakage or spill. Hazmet Team must wear safety protection equipment when responding the incident by performing as follows
 - Inspect information of spilled chemicals.
 - Barricade area; divide into danger zone and safe zone.
 - Isolate, block or stop leakage at the source immediately.
 - Limit scope and dilute gas cloud or spill chemicals by using safe method.
 - Comply with the operating procedure manual or the operating method manual in case of emergency situation and Safety Data Sheet (SDS) and prevent dispersion of substance into wide areas or out of the plant.
 - Remove chemicals to store at safe areas.
 - Measure concentration amount of hazardous chemicals in the air to evaluate health safety.
- Remark:** The operations performed must minimize or prevent environmental impacts by taking into consideration the following aspects:
 1. Dispersion into the air
 2. Dispersion to water source
 3. Dispersion to soil layer.
- 6.1.5.4 Outside Affected Emergency.** In case of toxic gas leakage within the plant or from outside, Fire Fighting Team must wear safety protection equipment while performing the works and operations should be as follows
 - Announce and notify the affected employees to enter into the building, close the doors and windows and channels where outside air can penetrate into, including air-conditioners and wear personal protection equipment.
 - Inspect for source of toxic gas
 - Consider to establish the Emergency Command Center which is free from toxic gas, so that the responsible person or the representative can use to give order, coordinate and control the incident.
 - When incident begins to elevate and prolong, consider to give order for evacuation.
- 6.1.5.5 Sabotage or Bomb Threat.** If the Company has bomb threat or sabotage threat or received confirmed news of such action, the followings should be performed
 - Elevate security level to Level 4, which is the highest level.
 - Close all entrances- exits and provide security guards to maintain security at all times.
 - Increase manpower of security guards by requesting from the security guard company, which is the Company's counterparty.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- Increase searching measures for personnel, vehicles and equipment both entry and exit at extreme strict level
- Prohibit the third party who does not have any necessity to enter into the Company's areas.
- Search for news jointly with PTT Group and local security agency.
- 6.1.5.6 Radiation Leak.** Radiation which is used within the Company's area is Nuclear Level Instrument (NLI) and Non-Destructive Testing (NDT) which are used in X-ray to find leakage or damage of pipeline and equipment. In case of accident and source of radiation cannot be controlled, the followings should be performed
 - Announce the incident to the whole plant and areas outside of the plant which expected that they are within the radius of radiation dispersion for their acknowledgement
 - Specify hazardous area and barricade the entrance, forbid from entry
 - Notify the Company's radiation controller and the responsible persons or the coordinator of the Office of Atoms for Peace for operation.
- 6.1.6 Preliminary operating principle in case of emergency situation**

When the employee/bystander witnesses the incident, he/she must press the alarm & signal and report the incident to CCR for acknowledgement. CCR will inspect whether such incident notification is real or not. If it is a real incident, CCR will notify Shift Operation Manager (OC) and pull manual alarm. When alarm signal activates, the employees, the contractors or the visitors in the GPSC plant will perform as follows:
- 6.1.6.1** Functions which do not have duty to perform pursuant to the Plan must stop operations immediately and shutdown all kinds of equipment/machines. However, the production unit must firstly wait for the EC's order. All types of work permits must be cancelled automatically and immediately. In addition, all vehicles within the areas must stop and engines must be turned off, and vehicles must be parked in the areas which do not obstruct the traffic.
- 6.1.6.2** Employees of all departments (except Production Department, Maintenance Department and Security, Safety Department) , the contractors, and the visitors must gather at muster points, pursuant to the announcement from the CCR.
- 6.1.6.3** All employees of Production Department must report to ECC and wait for order from OC.
- 6.1.6.4** TC, QC, ST must report to Central Control Room, ECC of the Department where incident occurs, to give advice/order and provide assistance to ED/EC/OC to respond to emergency.
- 6.1.6.5** HT must report at ECC to prepare readiness of the team and support equipment, then report on head count of all employees at assembly points, and notify the amount to EC/ED at ECC for acknowledgement without delay.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- 6.1.6.6** MC must report at ECC and count the number of all officers then inform such number for EC/ED's acknowledgement at ECC immediately.
- 6.1.6.7** Support units for emergency response operation will prepare the teams, tools and equipment to support the operation and wait for the ST's order
- 6.1.6.8** AD and CR will report at ECC to support operations and wait for the ED's order.
- 6.1.6.9** Security guards must close the Company's entrance-exit and control traffic around entrance-exit to prevent obstruction of the fire trucks.
- 6.1.7 Termination of emergency situation**

When the emergency situation/condition calms down, the On-scene Commander will inspect the incident area to ensure that it is safe. Approved persons for termination of emergency in each level are as follows:
- 6.1.7.1** In case of emergency level 1, EC or ED will approve the termination of emergency situation
- 6.1.7.2** In case of emergency level 2, ED jointly with the Director of the relevant Industrial Estate will approve the termination of emergency situation.
- 6.1.7.3** In case of emergency level 3, the local emergency director (Mayor or the designated person) will consider and announce the termination of emergency situation
- 6.1.8 Public Relations and News Release**

For orderly operations on public relations and news release, please refer to Crisis Communication Procedure. GPSC has assigned the Government Relations and Public Affairs to responsible for all internal to employees and external communication to public, Government Authorities, and local communities to ensure the accurate, efficient, and effective information dissemination and in a premediated way. All employees shall be refrained from disseminate any news or information to the third parties. In some emergency situations, the reporters and media might arrive at the plant. If at that time, situation which occurred within the plant has not yet been calmed down or the officer from the Corporate Communication Department or the designated person has not yet arrived at the scene or has not be ready to disseminate the news, the security guard must not allow the reporters to enter into the plant and obstruct traffic on the road, until the situation calms down or is safely enough.

In case of severe incident, such as fire or explosion, which can be seen from long distance, the reporters might gather at the main gate or park the cars to take pictures/record the video in such areas, so in order to prevent the obstruction of the fire-fighting operations, the security guards must perform as follows

 - All security guards or employees must not provide any news to the media.
 - Security guards have duty to ask the media to stay out of the main gate because they will obstruct the traffic and must clarify about safety of the media themselves.
 - Control traffic at the entrance-exit, including at main gate to be free from any obstruction. The officer from the Corporate Communication Department will lead the reporters into the areas or room provided until the officer from the Corporate Communication Department receives order to lead the reporters to the provided room to wait for press conference.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

- In case of injury or death due to such incident, family of the injured or the deceased must be notified first, before news will be given to the media and the person who can do so must be the person who have duty to disseminate the news only.
- 6.1.9 Training Plan**

Criteria specified in the training plan for training the personnel to prepare readiness for response to emergency situation will be as follows:

 - HDV must arrange the employees to attend the training pursuant to the personnel development plan (training need) as per frequency specified.
 - Plant SHE will have duty to coordinate for arrangement of evacuation and emergency plan drill at least once a year.
- 6.1.10 Investigation Plan**

Objective of this plan is to appoint the responsible person to perform operation in each process, after the emergency situation has calmed down, regardless of magnitude of damage. Responsible persons for reporting and investigation must be specified to find exact cause of emergency situation. Many relevant officers from various units, both internally and externally, will conduct investigation which can be divided as follows:

 - Internal Unit such as the committee appointed by the Chief Executive Officer to conduct the investigation and find the cause after the incident
 - External Unit. For orderliness on preparation of report and investigation between the external unit and GPSC and for correct understanding, GPSC has appointed the Production Operation Department Manager, the Production Operation Division Manager (incident area) and the Security and Safety Department Manager as the coordinators for preparation of the report and investigation jointly with the external units, which include:
 - Investigation by the local police officers.
 - Investigation by the insurance company.
 - Investigation and inspection by the Industrial Works Department, Ministry of Industry.
 - Investigation and inspection by the Pollution Control Department, Ministry of Science, Technology and Environment.
 - Investigation and inspection by the National Safety Council, Office of the Prime Minister.
 - Investigation and inspection by the National Institute for Improvement of Working Conditions and Environment (NICE), Department of Labor Protection and Welfare, Ministry of Labor.
 - Others (on case by case/impact)
- 6.1.11 Rehabilitation and distress relieve plan**

Rehabilitation means an improvement by applying reports on evaluation results of all aspects from situations actually taken place, particularly, fire prevention plan (before incident), rehabilitation plan during fire incident, distress

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

relieve plan (immediately after fire has been extinguished). It also included rectification of human error and prevention of environmental impact from results of fire suppression. After that, the following projects should be complied:

- Public relations project, cause of fire incident and various forms of prevention guidelines (CA/PA) from such consequences: It will be duty of Security, Safety, Occupational Health and Environment Department
- Patient and victim welfare project will be under responsibility of Human Resources Strategy and Organization Development Department.
- Renovation, improvement and restoration project will be duties of Maintenance Department.
- Environmental mitigation projects
- Water: Close sluice gate to prevent firewater flow into public drainage by using sandbag to block drainage. Firewater will be treated at waste water treatment unit.
- Waste from fire incident will be disposed by the external agency.
- Air pollution to community: Pollution occurred will be monitored.

6.1.12 Inspection/Patrol Plan

Main objective of inspection/patrol plan is to prevent fire incident by specifying area, method and control, follow-up works which related to fuel objects, combustible waste, heat source, spark source and firefighting equipment.

- Clearly designate persons and responsible areas for inspection/patrol.
- Specify specific matter required in each area, by preparing as result inspection report which is convenient for report.
- Specify exact inspection period and submit the exact report.
- Inspect fire-fighting equipment and emergency response equipment to ensure that fire protection system and equipment and emergency response equipment installed in the operation areas are available and ready to be used pursuant to the roles and responsibilities on oversight of equipment as per specified in Appendix 5.3.

6.1.13 Fire Prevention Campaign Plan

Fire prevention campaign plan is a plan arranged for prevention of fire in the workplace and for drawing attention as well as for promotion on fire prevention to all operators at all levels in the workplace. Objective is to make the employees acknowledge the cause of fire incident including prevention method.

| Topic | Target Group | Method | Responsible Party |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Smoking | Employees at all levels & Contractors | - Designate smoking area - Designate non-smoking area - Arrange safety trainings to employees and contractors | HEM&HGM |
| How to use fire-fighting equipment and fire-fighting operation | Employees at all levels & Contractors | - Specify installation point clearly. - Provide usage procedure at the installation point. | HEM&HGM |
| Arrange Safety Week | Employees at all levels & Contractors | Provide knowledge via E-Mail Arrange campaign boards activities/pavilions | QSHC |

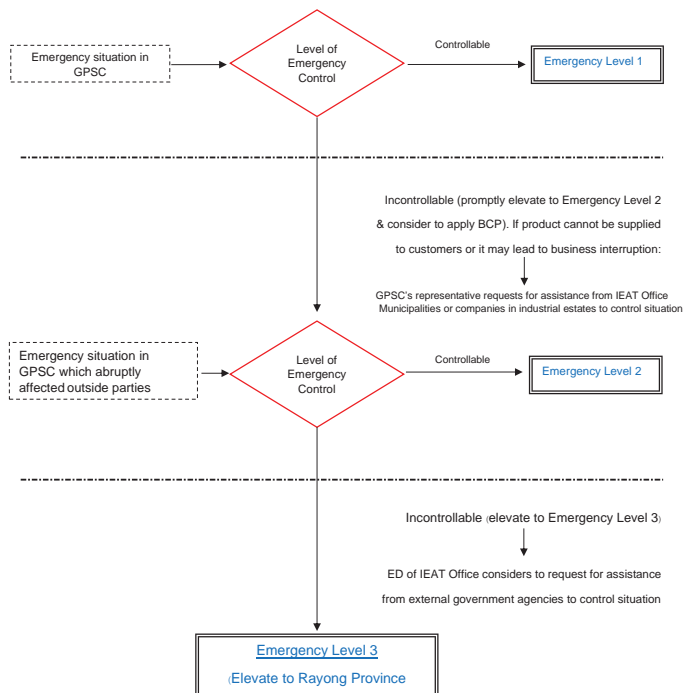
6.1.14 Review of Operating Procedures

Review period of this operating procedure is as follows:

- Normal review period is every 1 year or when there is emergency situation.
- When accident occurs from operations pursuant to this operating procedure, it must be reviewed immediately.
- In case there is enforcement by other laws or regulations which are relevant to this operating procedure, review must be conducted immediately.
- In case the persons relevant to this operating procedure consider that it should be reviewed, so that the implementation can be more safety and efficiency.

7. APPENDIX

7.1 Plan Layout for Management of Emergency Levels



7.2 Medical Emergency Management Guideline

7.2.1 Objective

To be used as guideline to help the operating areas develop the medical emergency response plan. Important part of medical emergency response plan is coordination/referral of the injured to the hospital which has the specific specialists. Such operation may be necessary when there is an incident, such as falling from height, cutting or crushing. The last referral point of the injured is the hospital which has surgical experts. Normally, the injured referral system is not complicated, unless there is abnormal situation or in extra risk areas. Hence, the operation area should have the injured referral plan, so that when there is an incident, the relevant person can perform as per the plan to mitigate severity of situation.

7.2.2 Definition

| Term | Explanation |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Occupation Health Function | Function supervising and responsible for occupational health-related works of the Company. |
| Employee | Person who has been employed pursuant to the specified law. |
| Third Party | A person or group of person or organization who has not been employed with the employment contract with the Company or the contractor, including the visitor. |
| Advanced Life Support; ALS | Resuscitative procedure requires skills of the medical personnel which are higher than basic life support to maintain blood circulation, open airway and breathing. |
| First Aid (FA) | Stanch, shock treatment and treatment of poisoned symptom, prevention injury or wound from deterioration |
| Basic Life Support; BLS | Medical emergency procedure which is necessary for immediate rescue to save life, consisting of cardiopulmonary resuscitation (CPR). |
| Cardiopulmonary Resuscitation (CPR) | Emergency procedure applied with the heart arrest patient to maintain function of brain, until there is other measure which can help circulation of blood and breathing to resume normal condition. |
| Safety Data Sheet (SDS) | Document or information of properties of substance which are main component for overseeing products and safety of the workplace. It contains management procedure or safety working with the substance. |
| Medical Evacuation (MEDEVAC) | The process to remove the injured or sick employee from the infirmary or the remote area to the local hospital. |
| Medical Emergency | Any medical emergency which poses an immediate risk to a person's life or can lead to death. |

7.2.3 Roles and Responsibilities

7.2.3.1 Line or Supervisory Management

- Promote and drive their departments to apply such guideline for implementation

7.2.3.2 Safety officer/occupational hygienist/occupational health coordinator

- Review medical emergency plan

- Coordinate and monitor medical emergency plan
- Follow-up symptoms of the injured/victim
- Responsible for coordination on providing relevant information;
- 7.2.3.3 First Aider
 - Evaluate situation and identify material problem
 - Assess injury condition
 - Immediately provide first aid
 - Request for assistance (if necessary)
 - Communicate with local physicians, nurses or medical and occupational health expert
 - Support medical team
 - Evaluate necessity to telephone or transfer to the medical personnel
 - First aider will perform pursuant to the medical personnel's order as per the plan
- 7.2.3.4 All operators (employees, contractors and sub-contractors under the contract)
 - Evaluate situation and identify material problem
 - Assess injury condition
 - Immediately provide first aid
 - Request for assistance (if necessary)
 - Communicate with local physicians, nurses or medical and occupational health expert
- 7.2.3.5 Nurse, medical officer and healthcare consultant
 - Evaluate situation and perform the works as appropriated as well as comply with triage regulations
 - Identify priority and assess injury condition
 - Immediately provide necessary treatment
 - Assist or supervise the first responder (first aider)
 - Become the hospital's emergency team member
 - Assess the patient's condition
 - Comply with recommendation of the medical personnel
 - Maintenance of medical equipment and medical supplies to make them ready to be used at all times
 - Take note and collect statistics.
- 7.2.3.6 The Company's consulting physician on occupational medicine:
 - Provide technical advice, recommendation, medical emergency management guideline.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

7.2.4 Procedure/Workflow Process

In order to make medical emergency management and medical response able to respond to the situation correctly and appropriately, resource management (personnel, team, facilities and equipment) must be carefully undertaken. Resource management guideline, such as classification, medical supplies provision, unit arrangement can facilitate and ease the delivery, usage and recovery of resources before, during and after emergency situation.

- 7.2.4.1 Objectives on arrangement of medical emergency
 - Maintain/save life
 - Minimize consequential impact of injury or illness
 - Make subsequent rehabilitation at the final stage easier
 - Respond to medical emergency and communication among the teams
- 7.2.4.2 Medical emergency response levels
When there is injury or illness in the plant areas, response level will be as per specified in Table 1

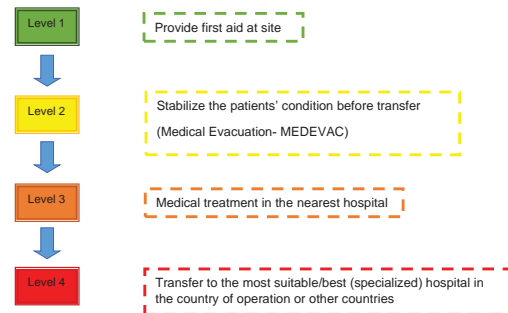


Figure 1: Medical Emergency Response Level

- 7.2.4.2.1 Necessary operations for medical emergency response level
Table 1 identifies structure and operating procedures of medical emergency response plan at each level, including maximum response time after injury which will depend on medical objective, consistency of emergency situation level and limitation of transportation. Quick response of first aid is necessary to save life.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

Table 1: Overall management of medical emergency response level

| Level | Thing to Do | Operation and necessary resources | Maximum time after injury |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1 | Promptly reassure safety of the patient | First Aid Team | 4 minutes |
| | Basic life support (open airway, cardiopulmonary resuscitation, stop bleeding, choking management, taking care of unconscious person as well as prevention of c-spine motion and etc.) | First aid equipment | |
| | Emergency condition as per type of work: Burnt wound from chemical or heat; eye injury and others | Safety Data Sheet of all chemicals used | |
| | Evaluate necessity on elevation to response level 2 and communication with the personnel pursuant to level 2 plan | First Aid Team /ST/EC/ED | |
| | Coordinate Mutual Aid, if necessary | MC/ED | |
| 2 | Assess injury, necessity for medical evacuation (Level 3) | Contracted hospital/closet hospital | 1 hour |
| | Conduct advanced life support to maintain pulse/vital sign of the patient to ensure that it will not change (IV drip, pain killer and others) | Emergency response equipment, stretcher and ambulance | |
| | Contact medical experts | AD/HOV/MC | |
| | Manage for medical evacuation, if necessary | FT/ST/MC | |
| 3 | Patient admission at local hospital | Expert from hospital | 4 hours |
| | Assess condition of the injured | Local hospital | |
| | Perform the best professional works that can be found in the locality | Expert from hospital | |
| | Inspect operation, progress/follow-up | AD/HOV/ED | |
| 4 | Necessary to be treated by the appropriated specialist physicians for treatment of advanced injury or illness | Suitable specialized hospital in the country of operation or other countries/GPSC (HOV) Management | 24 hours |

- 7.2.4.2.2 Number of personnel for medical emergency response
 - Number of personnel necessary for medical emergency response will be considered from based on risks and all aspects of medical emergency plan will be applied. Injury environmental condition and place may make the slight injury become fatality. The person who was suffered from serious traffic accident in downtown may be treated within minutes by the health experts. However, the person who has minor injury in the remoted area and unfavorable area may be dead due to a lack of good taking care from medical personnel.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

- Risk assessment can help calculate the number of personnel necessary to respond to medical emergency. Risk assessment will take into consideration the followings:
 1. Number of employee
 2. Occupational health hazard and safety of the operating areas by taking into account physical environment (office, warehouse, offshore platform and exposure of local atmospheric condition), types of activities performed, hazard persisting in the operating areas and control levels.
 3. Remoteness from facilities
 4. Quality and response time of local medical support system
 5. Lesson learnt from investigation of previous incidents and drilling.
 6. National regulation and laws as per details shown in Table 2.

| Risk Level | Number of Employee (in parenthesis) and Number of First Aider | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Low Risk | (<50) | (50 - 100) | (>100) |
| such as office, library | Provide first aid box and contact procedure for assistance | One first aider | One first aider will be increased for every 100 employees |
| Medium Risk | (<20) | (20 - 100) | (>100) |
| such as general maintenance work and parts assembling work, i.e. tool maintenance, etc. | Provide first aid box and contact procedure for assistance | One first aider for every 50 employees, any fraction will be rounded up. | One first aider will be increased for every 50 employees. |
| High Risk | (<5) | (5 - 10) | (>50) |
| such as, construction project, construction site, production area, sharp, heavy, or rotating tool/equipment, heavy vehicle driver, forklift driver, crane controller, oil & gas field, and etc. | Appointed person, such as the commander, should pass the first aid training course. Provide first aid box and contact procedure for assistance. | At least 1 first aider | One first aider will be increased for every 50 employees. Provide first aid training pursuant to specific works, i.e. safety data sheet, confined space and etc. |

- 7.2.4.3 Competency
In order to ensure efficiency of the medical emergency management, each operating area structure must prepare suitable resources and personnel who have capabilities and responsibilities as follows:
 - 7.2.4.3.1 Level 1: First Aid Team
 - 7.2.4.3.2 Must be well aware of his/her own medical emergency response and must pass the training or receive First Aid (FA) Certificate, Basic Life Support (BLS), specific first aid for work performed and must be familiar with the safety data sheet

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

- (SDS) for hazards of all chemicals in the areas, as well as have modern knowledge and skill.
Responsibilities will be as follows:
- 1) Evaluate situation and identify material problem.
 - 2) Assess injury condition.
 - 3) Immediately provide first aid.
 - 4) Request for assistance (if necessary)
 - 5) Communicate with local physician, nurses or the medical and occupational health expert.
 - 6) Support medical team. Evaluate necessity on communication or referral of patient to medical personnel level 2 and 3.
 - 7) If medical evacuation (MEDEVAC) is needed and duty of the first aider has not yet completed, the first aider must perform the works pursuant to medical personnel's order as per level 2 plan.
- 7.2.4.3.3 Level 2: Nurse, medical officer and external healthcare consultant.
All personnel for medical emergency response as per level 2 plan must have the certificate and skills on Advanced Life Support (ALS).
Responsibilities will be as follows
1. Evaluate situation and perform the works as appropriated as well as comply with triage regulations.
 2. Identify priority and assess injury condition.
 3. Immediately provide necessary treatment.
 4. Assist or supervise the first responder (first aider).
 5. Become the member of the hospital's emergency team.
 6. Assess the patient's condition by nurse/physician, local physician; give advice to the medical and occupational health expert on evaluation of necessity and transfer to medical personnel level 3 and 4, as necessary.
 7. If medical evacuation (MEDEVAC) is needed, then comply with recommendation of medical personnel level 2
 8. Maintenance of medical equipment and medical supplies to make them ready to be used at all times
 9. Take note and collect statistics.
- 7.2.4.3.4 Level 3: Nurse, medical officer and external healthcare consultant.
All personnel for medical emergency response as per level 3 plan must have certificate and skill on Advanced Life Support (ALS).
Responsibilities will be as follows:
1. Evaluate situation and perform the works as appropriated as well as comply with triage regulations

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

2. Identify priority and assess injury condition
 3. Immediately provide necessary treatment
 4. Assist or supervise the first responder (first aider)
 5. Become the member of the hospital's emergency team
 6. Assess the patient's condition by nurse/physician, local physician and give advice to the medical and occupational health expert on evaluation of necessity and transfer to medical personnel level 4, as necessary
 7. If medical evacuation (MEDEVAC) is needed, comply with recommendation of medical personnel level 4
 8. Maintenance of medical equipment and medical supplies to make them ready to be used at all times
 9. Take note and collect statistics
- 7.2.4.3.5 Level 4: Medication treatment/surgery/appropriateness/the best specialists in the hospital.
In some cases, the medical specialist and surgeon are necessary to participate in treatment, such as in ICU or in case of mass casualty. Those specialists should have been certified on their professional capability by the recognized professional institutes and they must also possess modern treatment and have been trained constantly. Medical facilities and capable personnel for treatment should be provided, contacted, entered into agreement and recorded in advance in the medical emergency preparation plan, particularly in the following aspects:
1. Quality of emergency medical equipment/medical supplies and hygiene standard.
 2. Medical processes and hospital, operation and standard.
 3. Transportation facilities and convenience on assessable to communication equipment and communication plan
- In addition, capability in various aspects, such as First Aid (FA), Basic Life Support (BLS) and Advanced Life Support (ALS) should also be added in medical emergency training course.
- 7.2.5 Medical emergency response operating procedures**
Medical emergency response plan shall also include
- Emergency alert/notification
 - Medical emergency response operating procedures
 - Medical evacuation procedures (from operating areas to hospital level 3).
 - Regional/international medical evacuation procedures (from hospital level 3 to 4)
 - Outside communication
 - List of emergency telephone numbers of the operating areas, such as telephone number of local hospitals

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

7.2.6 Prioritization of medical emergency response operation

Triage is the prioritization or classification of importance on medical emergency response operations based on necessity on treatment and resources provided. Objective is to place importance on results the most, for instance in case there is mass casualty incident, it means the classification of person who should be firstly treated or the patient who must be transferred to advanced healthcare center. Triage can be performed speedily by assessment of:

- Ability to walk and talk
- Airway condition
- Breathing condition
- Vital signs and blood circulation

Recommendation of triage procedures:

- 1st Stage (Red Tag) – Resuscitative procedures must be immediately performed because the patient has life-threatening injury or has risk from losing limbs, such as coma, tension pneumothorax, and etc
- 2nd Stage (Yellow Tag) – Urgent attention must be paid as risk can be elevated to severe problem which requires to have emergency care, such as constant vital sign which is suspicious to have ectopic pregnancy, bone fractures and etc.
- 3rd Stage (Green Tag) – No medical emergency is needed. Severe condition level will be known after the physician's inspection but treatment can be waited for 1-2 hours, such as sprain at ankle and wrist and etc.
- 4th Stage (Black Tag) - The victim is dead or in a condition that his/her life cannot be saved.

Conclusion of main triage operation

- Identify the victim who has life-threatening condition soonest
- Specify the most appropriate treatment area that the patient will be transferred to
- Assess and review triage tags continually pursuant to the suitable situation.

Mass Casualty Incident:

In reality, it is impossible to plan for handle every situation of mass casualty incident. However, in case risk assessment identified that any area may have mass casualty incident, appropriate main emergency plan must be in place. Main emergency plan according to medical viewpoints comprise of:

- Evaluation of capability and ability of facilities in the areas to handle situation
- Determination of method to handle situation which is beyond the potential of areas, on both amount and nature of the injured
- Integration of communication system during the crisis of each department, linkage, drilling and emergency medical team of the areas specified in case of emergency.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

7.2.7 Document for medical emergency plan

Medical emergency response plan should be annexed as one of the topics in emergency plan of each area and it should be recorded in writing. This plan should be reviewed at least every 3 years.

- Organization (who should do it? Who has the power to do something? Who can make decision?)
- Resources (where is the location? Who will procure it?)
- Content and training schedule
- Emergency notification plan (Who should contact and whom should be contacted, when and where?)
- Emergency telephone numbers (emergency notification plan and emergency telephone number should be prepared in separated card and prominently visible in the areas)
- Number, type and location of first aid kit, stretcher, eye washing station, safety manual and etc.
- Emergency equipment inspection schedule
- Emergency drill and drill schedule
- List of external medical service providers and coordinators (local or foreign service provider)
- Information about insurance coverage
- Procedures for the employees who work outside and cannot access to facilitating areas.

Apart from having emergency action plan which cover all areas, the emergency drill report should also be maintained and there should be the process to improve any defects occurred.

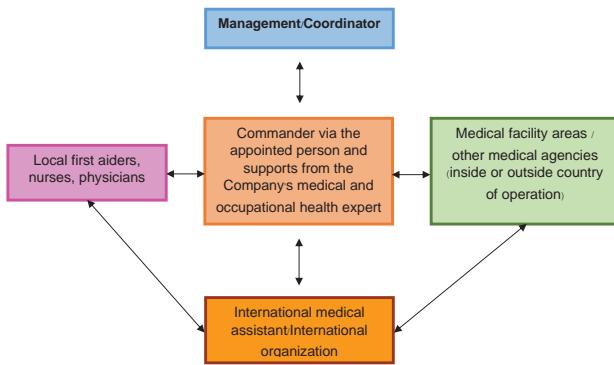
7.2.8 Medical Emergency Communication

In case of immediate accident or illness, it is very important to be able to immediately contact the medical personnel or the relevant person pursuant to the emergency response plan, hence, it should have efficient communication link between each working area, infirmary, first aiders or nurses and other members who have duties pursuant to emergency plan.

Communication channel should be emphasized, particularly between the first aiders, the infirmary, the assigned local hospitals and the Company's coordinators in case of emergency, so that the victim can be provided with advice and necessary transfer in time.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet

Medical Emergency Communication



Communication between medical emergency responses including drilling should be recorded to be used for forecast of tendency, analysis and inspection with objective to be able to control health risks and safety and for development continually.

Record should have the following information at the minimum:

- Date, time and place of incident
- Personal information of the patient or the injured
- Summary of incidents
- Details of injury, illness and first aid including symptom monitoring
- Results obtained and assignment of authority or transfer of incident/circumstance of the victim

7.2.9 Transportation (Medical Evacuation)

Apart from prevention the conditions of the injured or the severely sick employee from deteriorating, speed transportation to the suitable medical accessible point is also important to save life.

Type of transportation used will depend on original and destination points. However, emergency evacuation should be prepared as the written structure/plan and it must be forwarded to all important personnel (persons who have duty to be on duty, commanding persons, all members in emergency team, medical members and first aiders) who should be acknowledged of such plan. In case there is any change in writing, the abovementioned personnel should also be notified.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

Such plan should specify specific responsibility of the person, in case of medical evacuation by dividing into each process. The appointed persons in the areas should be ensure that all relevant persons have been updated information on responsibility pursuant to the plan and medical evacuation should be performed smoothly in case of emergency situation. Regular drill of medical evacuation and review after medical evacuation can be used as the test to confirm whether the response conformed to standard and time specified.

Medical evacuation resources should also include:

7.2.9.1 Transportation vehicle

In case it is needed to transfer the severe injured employee or patient to the hospital, it must be confident that personnel and equipment in emergency vehicle are ready. Incident notification process will specify response level of the employee and necessary equipment. Consider to use the Company's own vehicle when in the remotest area which has risk from accident from operation and service rendering location in the local may not be adequate.

Guideline on usage of vehicle for transportation should be written and all relevant personnel should be well aware of such guidelines. Content of this guideline should include name of the responsible persons for driving transportation vehicle, inspection and preparation of readiness of medical supplies and medical equipment in the vehicle. The driver should also be trained about basic life support course as well.

7.2.9.2 Aeromedical evacuation

The Company and the contractor must arrange for aeromedical evacuation service with contact details and operating procedures and there must be operators on duty throughout 24 hours. Some companies or some countries may have different preparation process, so information of the aeromedical evacuation company and agreement in the areas should be inspected.

Decision on evacuation must have been made and managed by the Security, Safety, Occupational Health and Environment Department Manager with advice from the medical and occupational health expert of such company.

7.2.9.3 Maritime medical evacuation

Maritime medical evacuation may be the main evacuation means in some operating areas or may be one of the alternatives, in case aeromedical evacuation cannot be performed. In situation as mentioned above, ship should be able to transfer stretcher and there should be preliminary first aid equipment. It should have special medical equipment to handle emergency situation with healthcare workers who have suitable qualifications and well-functioned radio communication system in place.

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

7.2.10 Third party medical evacuation supports

In case medical emergency outside of the country may not be able to manage, it may be necessary to perform medical evacuation to the base country or other country which has necessary facilities and/or adequate treatment. Medical evacuation can be performed via international medical evacuation service provider. Such services will include transportation of the patient from the incident scene to the hospital together with the team of physicians in case of necessary from the hospital in the incident country to other hospital worldwide.

GPSC has entered into an international contract via the medical emergency rescue team to provide medical advice to GPSC employees and the Company's representative. In case the employee resides or travels to foreign country to perform the work for GPSC, the employee can use service of medical emergency rescue team to request for medical advice and assistance, if necessary. Moreover, the medical emergency rescue team also provides services in general case and emergency case throughout 24 hours as follows:

- Coordinate with the medical service provider
- Give medical advice via telephone
- Arrange appointment with the physician
- Admit in the hospital for treatment and pay for medical expenses to guaranty the hospital's treatment
- Arrange for emergency medical evacuation
- Monitor/follow-up of symptom when treating in the hospital.

7.2.11 Operation, inspection and rectification

7.2.11.1 Operation

The management has main responsibility to plan for medical emergency system which should be performed as follows:

- Issuance of document to the relevant person, consultation about the potential problem and update document, as appropriated.
- Management of resources, as necessary
- Arrangement to cultivate awareness and training of basic first aid as necessary (internal training or by the external organization).

7.2.11.2 Inspection and rectification

Effectiveness of emergency medical response plan may be reviewed in case of incident and plan has been applied. However, as the incident may not occur frequently, so the plan should be regularly reviewed and it can be performed in the following levels:

- Competency of all employees, first aiders, physicians, surgeons and specialists in the hospital
- General inspection (telephone number, list of first aiders, training records, and etc.)
- Inspection of first aid box, equipment and other facilities
- Basic training, which will include response measure pursuant to level 1 plan of the area

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

- Training in higher levels. For testing of response pursuant to level 2 or level 3 plan (such training/drill may have high expenses, because it has to conduct actual aeromedical evacuation to test evacuation time)
- Normally, there will not be response training pursuant to level 4 plan.

Drill may be in open format where the relevant personnel will acknowledge the situation of the drill in advance or in closed format where only the small group will acknowledge the situation of the drill in advance.

Frequency of the drill should depend on frequency of usage of actual plan from the incident. Frequency on usage of the plan (including the incident which is actually taken place and the drill) for response level 1 should be at least on monthly basis, while level 2 must be on quarterly basis and level 3 should be on yearly basis.

There should be official mechanism to review usage of all medical evacuation plans in order to learn and rectify any deficiency.

7.2.12 Investigation of incident, assessment, rectification and improvement

Emergency medical response will be included in the incident investigation, in case there is severe injury or illness. Medical emergency plan will be included in the SHE audit plan of the operating area. Audit may also include the topic of "Inspection and rectification, incident investigation" Audit of the emergency response

actually occurred and emergency response drill should be performed by the personnel who have adequate capability.

7.2.13 Management Review

Medical emergency response plan should be reviewed every year by the line management, which is regarded as part of all emergency plan review and overall inspection of the SHE management system of the operating areas.

7.2.14 Key Performance Indicator (KPI) of Core Process

| Key Performance Indicator (KPI) | Target |
|---------------------------------|--------|
| TRIR | 0 |
| PSE Teir1 | 0 |
| PSE Teir2 | 0 |

7.2.15 Emergency Medical Training Course

7.2.15.1 First Aid (FA) is the aid rendering to the patient or the injured at the incident scene by using equipment available at that time for preliminary treatment. First aid should be performed soonest after the incident. It may be performed immediately or on the way the patient or the injured person has been transported to the hospital or any other medical facilities to minimize illness or injury before the patient or the injured has been taken care by the medical personnel or transfer to the hospital. First aid training course should have the following topics

This document is used internally for Global Power Synergy Public Company Limited.
Any photocopy or printed copy of this document on hardcopy paper is uncontrolled, and is potentially inaccurate or outdated.
The most up-to-date, approved and signed off version is always posted on GPSC intranet.

- First aid principle/qualification of first aider
 - Evaluation of situation and patient assessment
 - Preliminary first aid and wound management
 - Basic first aid to the patient in various cases, such as
 - Managing loss of consciousness, seizures or fainting patient
 - Airway maintenance with restriction of c-spine motion
 - Adequate breathing
 - Managing of circulation, chest compression and mouth-to-mouth resuscitation
 - Stop bleeding
 - Choking management
 - Wound Basics
 - Bone fractures splicing and tying
 - Preliminary treatment of burn wounds (from fire and hot water)
 - Managing patient with hypothermia, heatstroke and drowning
 - Usage of general life saving equipment
 - Managing in case of electrocution or fall from height
 - Managing spinal injury, muscle, bone & joint injuries
 - Managing in case of poisoning and foreign bodies
 - First aid for patient who has been bitten by poisonous animal.
- Lastly, the first-aider should be familiar with safety data sheet (SDS) from chemicals hazard used in the areas.

7.2.15.2 Basic Life Support (BLS) The most important objective of basic life support (BLS) is to maintain adequacy of respiratory and circulation system and it should be performed continually until more help arrives. Basic life support is about the operations in order by the competent persons. Basic life support training course shall have the following topics

- Safety assessment of incident area
- Prioritization (Call for emergency help)
- Basic life support as per mentioned in Clause 6.1 First Aid (FA) including cardiopulmonary resuscitation (CPR)
- Call for help, give information and transportation of the patient or the injured person.

Apart from basic life support, as mentioned above, the first aider should be recommended to have additional trainings pursuant to risks and hazards in the areas. Additional training may be necessary in case of having new equipment or process as the first aider may have the capability to use and maintenance of equipment.

- Eye washing station and showering station in case of chemical exposure
- Personal protective equipment, such as breathing apparatus
- Other skills as mentioned in the hazard lists of the workplace.

7.2.15.3 Advanced Life Support (ALS) is similar to skills for basic life supports and it will be divided as processes for resuscitation and it has target to manage with lung and cardio arrest until the patient can be transferred for better treatment or at least to make circulation stable. Capabilities which will be included in ALS training include:

- Capability of basic life support
- Assessment of possible life-threatening condition, likelihood on the loss of limbs, including cardiac arrest
- Preliminary and intermediate ABCD survey;

Memorandum for advanced life support consist of 2 survey levels and each level has 4 processes: A, B, C and D. The participant who passes ALS Training must assess and manage A, B, C and D in each process as per specified.

1st Survey: Management of life-threatening condition immediately.

A – Assess and manage the airway with non-invasive techniques.

B – Assess and manage breathing with simple positive pressure ventilation devices such as bag valve-mask kit.

C – Assess and manage circulation performing CPR, IV access and fluids therapy.

D – Access and manage defibrillation in presence of cardiac rhythm of ventricular fibrillation and ventricular tachycardia (VF/VT), in a safe and effective manner.

2nd Survey: Management of patient by using higher advanced techniques:

A – Assess and manage the airway with insertion of Guedel airway, or laryngeal mask or tracheal intubation if indicated.

B – Assess and manage breathing, by managing airway placement and assessing the adequacy and frequency of positive pressure ventilation.

C – Assess and manage circulation by monitoring and managing worsening changes, administration of cardiovascular drugs, and electrocardiogram monitoring.

D – Assess and manage differential diagnosis that may become apparent as the resuscitation efforts continue.



Guedel airway

ภาคผนวก ข.8

ข้อมูลการจราจรทางน้ำ

แบบรายงานสถิติเกี่ยวกับท่าเรือเดินทะเลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ประจำเดือน _____ มกราคม _____ พ.ศ. _____ 2565

ชื่อท่าเรือ _____ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด _____ โทรศัพท์ _____ 038-684-780 _____ โทรสาร _____ 038-684-789 _____

ชื่อบริษัท/ห้างหุ้นส่วน _____ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด _____ โทรศัพท์ _____ 038-698-400 _____ โทรสาร _____ 038-684-789 _____

เป็นท่าเรือประเภท ☐ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ☐ ท่าเรือสินค้าเทกอง ☐ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

☐ ท่าเรือน้ำมัน สินค้าเหลว เคมีภัณฑ์ ☐ ท่าเรือโดยสาร และ ☒ ท่าเรืออื่น ๆ ระบุ _____ ขนถ่ายถ่านหิน _____

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้ารวมเข้า-ออก

| ขนาดเรือ (ตันกรอส) | ประเภทเรือ | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|------------------|-----|-----------|-----|-----------------------------|------|-----|--------------------|------|-----|------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| | เรือสินค้าทั่วไป | | เรือเทกอง | | เรื่อน้ำมัน/สินค้าเหลว/เคมี | | | เรือคอนเทนเนอร์ | | | เรือโดยสาร | | เรืออื่น ๆ ระบุ..... | |
| | | | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | | | | |
| | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | จำนวน คน/ของ | เที่ยว | (ระบุหน่วย สินค้า) |
| ต่ำกว่า ๕๐๐ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๕๐๐-๒,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๓๐๐๐-๖,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๗๐๐๐-๙,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๑๐,๐๐๐ ขึ้นไป | | | | | | | | | | | | | 3 | |
| รวม | | | | | | | | | | | | | 159,879.639 | ตัน |

- ☒ เดือนนี้มีสินค้าเข้า ทั้งหมด159,879.639..... ตัน ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากIndonesia, Philippines.....
- ☐ เดือนนี้มีสินค้าส่งออก ทั้งหมด ตัน ส่วนใหญ่ส่งออกไปยัง
- ☒ สัญชาติเรือส่วนใหญ่เป็นของประเทศBahamas, China and Marshall Islands.....

(_____ นายพัฒนพงศ์ ศิลปะ _____)

ตำแหน่ง _____ นายท่าบริษัทโกลว์ เอสพีที 3 _____

วันที่ ...31...เดือน..มกราคม...พ.ศ...2565

แบบรายงานสถิติเกี่ยวกับทำเรือเดินทะเลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ประจำเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2565

ชื่อทำเรือ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-684-780 โทรสาร 038-684-789

ชื่อบริษัท/ห้างหุ้นส่วน บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-698-400 โทรสาร 038-684-789

เป็นทำเรือประเภท ☐ ทำเรือสินค้าทั่วไป ☐ ทำเรือสินค้าเทกอง ☐ ทำเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

☐ ทำเรื่อน้ำมัน สินค้าเหลว เคมีภัณฑ์ ☐ ทำเรือโดยสาร และ ☒ ทำเรืออื่น ๆ ระบุ ขนถ่ายถ่านหิน

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้ารวมเข้า-ออก

| ขนาดเรือ (ตันกรอส) | ประเภทเรือ | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----|-----------|-----|-----------------------------|------|-----|--------------------|------|-----|------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| | เรือสินค้าทั่วไป | | เรือเทกอง | | เรื่อน้ำมัน/สินค้าเหลว/เคมี | | | เรือคอนเทนเนอร์ | | | เรือโดยสาร | | เรืออื่น ๆ ระบุ..... | |
| | | | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | | | | |
| | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | จำนวน คน/ของ | เที่ยว | (ระบุหน่วย สินค้า) |
| ต่ำกว่า ๕๐๐ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๕๐๐-๒,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๓๐๐๐-๖,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๗๐๐๐-๙,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๑๐,๐๐๐ ขึ้นไป | | | | | | | | | | | | | 7 | |
| รวม | | | | | | | | | | | | | 349.856.046 | ตัน |

- ☒ เดือนนี้มีสินค้าเข้า ทั้งหมด349,856.046..... ตัน ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากIndonesia, Philippines.....
- ☐ เดือนนี้มีสินค้าส่งออก ทั้งหมด ตัน ส่วนใหญ่ส่งออกไปยัง
- ☒ สัญชาติเรือส่วนใหญ่เป็นของประเทศLiberia, Panama, Marshall Islands and China.....

(.....นายพัฒน์พงษ์ ศิลปะ)

ตำแหน่งนายท่าบริษัทโกลว์ เอสพีพี 3.....

วันที่ ...28...เดือน..กุมภาพันธ์...พ.ศ...2565

แบบรายงานสถิติเกี่ยวกับท่าเรือเดินทะเลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ประจำเดือน มีนาคม พ.ศ. 2565

ชื่อท่าเรือ บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-684-780 โทรสาร 038-684-789

ชื่อบริษัท/ห้างหุ้นส่วน บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-698-400 โทรสาร 038-684-789

เป็นท่าเรือประเภท ☐ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ☐ ท่าเรือสินค้าเทกอง ☐ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์
☐ ท่าเรือน้ำมัน สินค้าเหลว เคมีภัณฑ์ ☐ ท่าเรือโดยสาร และ ☒ ท่าเรืออื่น ๆ ระบุ ขนถ่ายถ่านหิน

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้ารวมเข้า-ออก

| ขนาดเรือ (ตันกรอส) | ประเภทเรือ | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----|-----------|-----|--------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------|------|-----|------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| | เรือสินค้าทั่วไป | | เรือเทกอง | | เรือน้ำมัน/สินค้าเหลว/เคมี (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | เรือคอนเทนเนอร์ (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | เรือโดยสาร | | เรืออื่น ๆ ระบุ..... | |
| | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | จำนวน คน/ของ | เที่ยว | (ระบุหน่วย สินค้า) |
| ต่ำกว่า ๕๐๐ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๕๐๐-๒,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๓๐๐๐-๖,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๗๐๐๐-๙,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๑๐,๐๐๐ ขึ้นไป | | | | | | | | | | | | | 4 | |
| รวม | | | | | | | | | | | | | 202,475.045 | ตัน |

- ☒ เดือนนี้มีสินค้าเข้า ทั้งหมด202,475.045..... ตัน ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากIndonesia and Philippines.....
- ☐ เดือนนี้มีสินค้าส่งออก ทั้งหมด ตัน ส่วนใหญ่ส่งออกไปยัง
- ☒ สัญชาติเรือส่วนใหญ่เป็นของประเทศChina, Marshall Islands and Liberia

ลงชื่อ _____
 (นายพัฒน์พงศ์ ศิลปะ)

ตำแหน่ง นายท่าบริษัทโกลว์ เอสพีพี 3
 วันที่ ...31...เดือน...มีนาคม.....พ.ศ...2565

แบบรายงานสถิติเกี่ยวกับท่าเรือเดินทะเลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ประจำเดือน เมษายน พ.ศ. 2565

ชื่อท่าเรือ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-684-780 โทรสาร 038-684-789

ชื่อบริษัท/ห้างหุ้นส่วน บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-698-400 โทรสาร 038-684-789

เป็นท่าเรือประเภท ☐ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ☐ ท่าเรือสินค้าเทกอง ☐ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

☐ ท่าเรือน้ำมัน สินค้าเหลว เคมีภัณฑ์ ☐ ท่าเรือโดยสาร และ ☒ ท่าเรืออื่น ๆ ระบุ ขนถ่ายถ่านหิน

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้ารวมเข้า-ออก

| ขนาดเรือ (ตันกรอส) | ประเภทเรือ | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|------------------|-----|-----------|-----|-----------------------------|------|-----|--------------------|------|-----|------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| | เรือสินค้าทั่วไป | | เรือเทกอง | | เรื่อน้ำมัน/สินค้าเหลว/เคมี | | | เรือคอนเทนเนอร์ | | | เรือโดยสาร | | เรืออื่น ๆ ระบุ..... | |
| | | | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | | | | |
| | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | จำนวน คน/ของ | เที่ยว | (ระบุหน่วย สินค้า) |
| ต่ำกว่า ๕๐๐ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๕๐๐-๒,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๓๐๐๐-๖,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๗๐๐๐-๙,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๑๐,๐๐๐ ขึ้นไป | | | | | | | | | | | | | 8 | |
| รวม | | | | | | | | | | | | | 423,578 | ตัน |

- ☒ เดือนนี้มีสินค้าเข้า ทั้งหมด 423,578..... ตัน ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากIndonesia.....
- ☐ เดือนนี้มีสินค้าส่งออก ทั้งหมด ตัน ส่วนใหญ่ส่งออกไปยัง
- ☒ สัญชาติเรือส่วนใหญ่เป็นของประเทศ Marshall Islands, China, Liberia, United Kingdom and Panama.....

(นายพัฒนพงศ์ ศิลปะ)

ตำแหน่ง นายท่าบริษัทโกลว์ เอสพีที 3

วันที่ ... 30...เดือน...เมษายน.....พ.ศ...2565

แบบรายงานสถิติเกี่ยวกับท่าเรือเดินทะเลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ประจำเดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2565

ชื่อท่าเรือ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-684-780 โทรสาร 038-684-789

ชื่อบริษัท/ห้างหุ้นส่วน บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด โทรศัพท์ 038-698-400 โทรสาร 038-684-789

เป็นท่าเรือประเภท ☐ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ☐ ท่าเรือสินค้าเทกอง ☐ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

☐ ท่าเรือน้ำมัน สินค้าเหลว เคมีภัณฑ์ ☐ ท่าเรือโดยสาร และ ☒ ท่าเรืออื่น ๆ ระบุ ขนถ่ายถ่านหิน

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้ารวมเข้า-ออก

| ขนาดเรือ (ตันกรอส) | ประเภทเรือ | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-----|-----------|-----|--------------------------------------------------|------|-----|---------------------------------------|------|-----|------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| | เรือสินค้าทั่วไป | | เรือเทกอง | | เรือน้ำมัน/สินค้าเหลว/เคมี (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | เรือคอนเทนเนอร์ (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | เรือโดยสาร | | เรืออื่น ๆ ระบุ..... | |
| | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | จำนวน คน/ของ | เที่ยว | (ระบุหน่วย สินค้า) |
| ต่ำกว่า ๕๐๐ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๕๐๐-๒,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๓๐๐๐-๖,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๗๐๐๐-๙,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๑๐,๐๐๐ ขึ้นไป | | | | | | | | | | | | | 4 | |
| รวม | | | | | | | | | | | | | 199,347 | ตัน |

- ☒ เดือนนี้มีสินค้าเข้า ทั้งหมด199,347..... ตัน ส่วนใหญ่เข้ามาจากIndonesia.....
- ☐ เดือนนี้มีสินค้าส่งออก ทั้งหมด ตัน ส่วนใหญ่ส่งออกไปยัง
- ☒ สัญชาติเรือส่วนใหญ่เป็นของประเทศMarshall Islands, Panama, and Liberia.....

(นายพัฒนพงศ์ ศิลปะ)

ตำแหน่ง นายท่าบริษัทโกลว์ เอสพีที 3

วันที่ ...31...เดือน..พฤษภาคม.....พ.ศ...2565

แบบรายงานสถิติเกี่ยวกับท่าเรือเดินทะเลตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

ประจำเดือน _____ มิถุนายน _____ พ.ศ. _____ 2565

ชื่อท่าเรือ _____ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด _____ โทรศัพท์ _____ 038-684-780 _____ โทรสาร _____ 038-684-789 _____

ชื่อบริษัท/ห้างหุ้นส่วน _____ บริษัท โกลว์ เอสพีที 3 จำกัด _____ โทรศัพท์ _____ 038-698-400 _____ โทรสาร _____ 038-684-789 _____

เป็นท่าเรือประเภท ☐ ท่าเรือสินค้าทั่วไป ☐ ท่าเรือสินค้าเทกอง ☐ ท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

☐ ท่าเรือน้ำมัน สินค้าเหลว เคมีภัณฑ์ ☐ ท่าเรือโดยสาร และ ☒ ท่าเรืออื่น ๆ ระบุ _____ ขนถ่ายถ่านหิน _____

ปริมาณเรือที่เข้าเทียบท่าขนถ่ายสินค้ารวมเข้า-ออก

| ขนาดเรือ (ตันกรอส) | ประเภทเรือ | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|------------------|-----|-----------|-----|-----------------------------|------|-----|--------------------|------|-----|------------|-----------------|----------------------|-----------------------|
| | เรือสินค้าทั่วไป | | เรือเทกอง | | เรื่อน้ำมัน/สินค้าเหลว/เคมี | | | เรือคอนเทนเนอร์ | | | เรือโดยสาร | | เรืออื่น ๆ ระบุ..... | |
| | | | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | (ระบุทั้ง 2 หน่วย) | | | | | | |
| | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | ลิตร | ตัน | เที่ยว | จำนวน คน/ของ | เที่ยว | (ระบุหน่วย สินค้า) |
| ต่ำกว่า ๕๐๐ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๕๐๐-๒,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๓๐๐๐-๖,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๗๐๐๐-๙,๙๙๙ | | | | | | | | | | | | | | |
| ๑๐,๐๐๐ ขึ้นไป | | | | | | | | | | | | | 7 | |
| รวม | | | | | | | | | | | | | 365,717 | ตัน |

- ☒ เดือนนี้มีสินค้าเข้า ทั้งหมด365,717..... ตัน ส่วนใหญ่นำเข้ามาจากIndonesia.....
- ☐ เดือนนี้มีสินค้าส่งออก ทั้งหมด ตัน ส่วนใหญ่ส่งออกไปยัง
- ☒ สัญชาติเรือส่วนใหญ่เป็นของประเทศPanama, Marshall Islands, Bahamas, Singapore and Liberia.....

(_____ นายพัฒนพงศ์ ศิลปะ)

ตำแหน่ง _____ นายท่าบริษัทโกลว์ เอสพีที 3

วันที่ ...30...เดือน มิถุนายน.....พ.ศ...2565

ภาคผนวก ข.9

ข้อกำหนดการเดินเรือของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
และกรมเจ้าท่า

(ลำน้ํา)

ข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ฉบับที่ 88

ว่าด้วย เรื่องการให้บริการ การให้บริการการอำนวยความสะดวก

การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ

และกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับท่าเรือ พ.ศ. 2539

โดยที่เป็นการสมควรจัดให้มีข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ว่าด้วย เรื่องการให้บริการ การให้บริการ การอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การรักษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับท่าเรือ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม คณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วยเรื่อง การให้บริการ การให้บริการ การอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และกิจการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ”

ข้อ 2. ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2539 เป็นต้นไป

หมวด 1 ข้อความทั่วไป

ข้อ 3. ในข้อบังคับนี้

| | | |
|-----------------|---------|----------------------------------------------------------------------|
| “กนอ.” | หมายถึง | การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| “ท่า, ท่าเรือ” | ” | ท่าเรือของ กนอ. หรือท่าเรือที่ กนอ. อนุญาตให้บุคคลใดสร้างขึ้น |
| “ผู้ว่าการ” | ” | ผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย |
| “ผู้อำนวยการ” | ” | ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือของ กนอ. |
| “พนักงาน” | ” | พนักงานของ กนอ. ที่ได้รับมอบหมาย |
| “เรือ” | ” | ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด |
| “เรือทะเล” | ” | เรือสำหรับใช้ในทะเล |
| “ผู้ควบคุมเรือ” | ” | นายเรือ สร้าง ได้กึ่ง นายท้าย คนถือท้ายเรือ บุคคลอื่นใด ผู้มีหน้าที่ |

บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายถึงผู้นำร่อง

| | | |
|---------------|---|------------------------------------------------|
| “เจ้าของเรือ” | ” | บุคคลหรือนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้แทน |
|---------------|---|------------------------------------------------|

“สินค้า” หมายถึง สัตว์หรือสิ่งของทุกชนิดที่แลกเปลี่ยนหรือซื้อขายได้ตามกฎหมาย

“สินค้าอันตราย” หมายถึง สินค้าที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

(INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION = IMO) กำหนด

“เขตท่าเรือ” หมายถึง พื้นที่ที่ กนอ. ประกาศให้เป็นเขตท่าเรือของ กนอ.

ข้อ 4. ให้ผู้ว่าการหรือผู้อำนวยการ มีอำนาจในการออกประกาศคำสั่งเพื่อให้ปฏิบัติตามข้อบังคับฉบับนี้ และระเบียบที่ กนอ. กำหนด

ข้อ 5. ผู้อำนวยการอาจมอบอำนาจงานในหน้าที่ตามข้อบังคับนี้ให้แก่พนักงานในสำนักงานท่าเรือตามที่เห็นสมควร

ข้อ 6. ให้ผู้ว่าการวางระเบียบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามข้อบังคับนี้ ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตามข้อบังคับนี้ให้ผู้การเป็นผู้วินิจฉัยชี้ขาด

ในกรณีมีเหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์ของ กนอ. หรือในกรณีข้อบังคับนี้มีได้กำหนดไว้ให้คณะกรรมการ กนอ. เป็นผู้มีอำนาจวินิจฉัยสั่งการได้ตามควรแก่กรณี

หมวด 2 การใช้ท่าเรือ

ข้อ 7. ผู้อำนวยการหรือพนักงานมีสิทธิออกคำสั่งให้ผู้เข้ามาในเขตท่าเรือปฏิบัติตาม และมีสิทธิตรวจค้นเรือหรือรถหรือยานพาหนะทุกชนิดที่เข้ามาในเขตท่าเรือได้ทุกเวลา

ข้อ 8. บุคคลใดหรือเจ้าของเรือเจ้าของสินค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่เข้ามาในเขตท่าเรือต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ ระเบียบ ประกาศ และคำสั่งของผู้ว่าการหรือผู้อำนวยการโดยเคร่งครัด มิฉะนั้นหากก่อให้เกิดความเสียหาย นอกจากบุคคลนั้นต้องชดใช้ค่าเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแล้ว ผู้อำนวยการมีสิทธิสั่งการไล่บุคคลนั้นออกจากเขตท่าเรือหรือดำเนินการใด ๆ ตามที่เห็นสมควรกับบุคคลนั้น เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อบังคับ, ระเบียบ, ประกาศ, และคำสั่งดังกล่าว และ กนอ. มีสิทธิพิจารณาให้บริการกับบุคคลนั้นในกรณีต่อไปหรือตลอดไป

ข้อ 9. เจ้าของเรือที่ประสงค์จะนำเรือทะเลเข้ามาในเขตท่าเรือ ต้องแจ้งให้ผู้อำนวยการทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง โดยแสดงรายการตามใบขออนุญาตเข้าเขตท่าเรือตามแบบที่ท่าเรือกำหนด และต้องใช้เรือลากจูงและเรือบริการซึ่งทางท่าเรือกำหนดไว้ให้เท่านั้น

เจ้าของเรือที่ประสงค์จะนำเรือทะเลออกจากที่จอดในเขตท่าเรือหรือย้ายที่จอดเรือทะเล จะต้องแจ้งให้ผู้อำนวยการทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 6 ชั่วโมง

ข้อ 10. กนอ. ไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการนำเรือเข้าหรือออกจากท่าเทียบท่า และเจ้าของเรือต้องชดใช้ค่าเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่ท่าเรือ, เรืออื่น หรือแก่บุคคลอื่น ๆ เนื่องจากการนำเรือเข้าเทียบท่าหรือนำเรือออกจากท่าหรือย้ายเรือ ตลอดจนรับผิดชอบทางกฎหมายใด ๆ ที่เกิดขึ้น

ข้อ 11. เมื่อเรือทะเลเข้าเทียบท่าเรียบร้อยแล้ว ผู้ควบคุมเรือ หรือเจ้าของเรือต้องแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบภายใน 12 ชั่วโมง และต้องแสดงรายการแจ้งความเรือเทียบท่า (SHIP PARTICULARS) ให้ครบถ้วนด้วย

ข้อ 12. เจ้าของเรือที่ประสงค์จะนำเรือออกจากเขตท่าเรือ ต้องชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ ให้เรียบร้อย ก่อนที่เรือจะออกจากท่า

ข้อ 13. สินค้าทุกชนิดที่ขนส่งบนหน้าท่าเรือหรือที่ขนผ่านหน้าท่า ต้องเสียค่าธรรมเนียมตามที่ กนอ. กำหนดไว้ในอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การให้บริการและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ

ข้อ 14. เจ้าของเรือที่ประสงค์จะขนถ่ายสินค้าจากเรือทะเลขึ้นบนท่า ต้องแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง และต้องมอบบัญชีสินค้า (CARGO MANIFEST) ให้ผู้อำนวยความสะดวก

ข้อ 15. สินค้าทุกชนิดที่ต้องกองเก็บในลานพักสินค้ากลางแจ้งต้องเสียค่าเช่าตามที่ กนอ. กำหนด

ข้อ 16. บุคคลใดประสงค์จะนำเรือสินค้าเข้ามาในเขตท่าเรือเพื่อขนลงในเรือทะเล ต้องแจ้งให้ผู้อำนวยความสะดวกทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง ต้องมอบรายการสินค้าให้ผู้อำนวยความสะดวก

ข้อ 17. บุคคลใดประสงค์จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ ต้องปฏิบัติตามประกาศของ กนอ.

- สินค้าอันตราย (DANGEROUS CARGO)
- สินค้ามีมูลค่า (VALUABLE CARGO)
- สินค้าที่ต้องหวงห้ามตามกฎหมายอื่น
- สินค้าที่มีการควบคุมการนำเข้า – ส่งออก หรือการเคลื่อนย้าย
- สินค้าอื่นๆ ที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนด

ข้อ 18. เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า ต้องรับผิดชอบในความถูกต้องแห่งบัญชีสินค้าตามข้อ 14 หรือรายการสินค้าตามข้อ 16 และต้องชดเชยค่าเสียหายทั้งปวงที่เกิดจากความผิดพลาดทุกกรณี

ข้อ 19. เจ้าของเรือที่จะนำคนโดยสารผ่านท่าเรือ ต้องได้รับอนุมัติจากผู้ว่าการเป็นกรณีพิเศษและต้องเสียค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดไว้ในอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การให้บริการและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ

ข้อ 20. การนำสินค้าใด ๆ ออกจากเขตท่าเรือให้เป็นไปตามที่ กนอ. ประกาศ กำหนด

หมวด 3 การให้บริการและการอำนวยความสะดวก

ข้อ 21. การนำแรงงานหรือการให้บริการหรืออำนวยความสะดวกต่างๆ ที่นำจากภายนอกเข้ามาในเขตท่าเรือต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก และต้องมีสภาพการปฏิบัติงานและการใช้งานที่เหมาะสมและปลอดภัย

ข้อ 22. กนอ. ไม่รับผิดชอบใด ๆ ในการกระทำของบุคคลที่ได้รับอนุญาตเป็นผู้ให้บริการและอำนวยความสะดวกต่างๆ ในเขตท่าเรือ

ข้อ 23. วัน เวลา และสถานที่ทำงานสำหรับการให้บริการและการอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในท่าเรือให้เป็นไปตามที่ กนอ. ประกาศกำหนด

ข้อ 24. การให้บริการและการอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับน้ำประปา ไฟฟ้า การบำบัดน้ำเสียและการกำจัดขยะ ต้องใช้บริการของ กนอ. และผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาตจาก กนอ. เท่านั้น

หมวด 4 การรักษาความปลอดภัย

ข้อ 25. บุคคลที่จะนำเรือหรือรถหรือยานพาหนะหรือสินค้าใด ๆ เข้ามาในเขตท่าเรือให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ กนอ. ประกาศกำหนด

ข้อ 26. เรือทะเลที่เทียบท่าหรือที่จอดอยู่ในเขตท่าเรือ เมื่อเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือได้รับคำสั่งจากผู้อำนวยความสะดวกให้ออกจากที่เทียบหรือที่จอด หรือย้ายที่เทียบ หรือที่จอด ต้องปฏิบัติตามทันทีโดยเจ้าของต้องออกค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้น

ข้อ 27. เรือหรือรถหรือยานพาหนะทุกชนิดที่เข้ามาในเขตท่าเรือในเวลากลางคืน ต้องติดไฟให้สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนในระยะไมต่ำกว่า 100 เมตร

ข้อ 28. ผู้ควบคุมเรือหรือรถหรือยานพาหนะทุกชนิดที่เข้ามาในเขตท่าเรือ ต้องสังเกตป้ายหรือสัญญาณต่าง ๆ ของท่าเรือเกี่ยวกับการจราจรและต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องปฏิบัติตามมาตรการที่ผู้อำนวยความสะดวกกำหนด

ข้อ 29. เรือทะเลที่เข้ามาในเขตท่าเรือ ผู้ควบคุมต้องระมัดระวังการใช้ใบจักรและเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดอันตรายเสียหายขึ้นแก่ท่าเรือ เรืออื่น หรือบุคคลอื่น เนื่องจากการหมุนของใบจักรตลอดจนต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นด้วย

เรือทะเลลำใดที่เทียบท่าอยู่กับท่าเทียบเรือ หรืออยู่ห่างจากท่าเทียบเรือไม่เกิน 30 เมตร จะหมุนใบจักรไม่ได้ นอกจากได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยความสะดวก

ข้อ 30. ห้ามมิให้ทอดสมอหรือจอดทอดสมอในเขตท่าเรือ เว้นแต่กรณีที่มีเหตุอันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ท่าเทียบเรือ

ข้อ 31. ในการนำเรือเข้าจอดเทียบท่าหรือนำเรือออกจากท่า ผู้ควบคุมเรือต้องระมัดระวังมิให้เป็นอันตรายแก่ท่าเทียบเรือ

ข้อ 32. ในการผูกเรือผู้ควบคุมเรือจะต้องระมัดระวังมิให้เรือหลุดลอยไปได้ การผูกเรือต้องผูกกับหลักหรือห่วงสำหรับผูกเรือ ห้ามมิให้ผู้กับเสาหรือสิ่งอื่น ๆ บนท่าเรือ ซึ่งมีได้มิไว้สำหรับใช้ในการผูกเรือ เชือก ลวด หรือโซ่ที่ผูกเรือต้องเป็นชนิดที่แข็งแรงพอที่จะยึดเรือไว้อยู่ และสามารถแก้ออกได้ง่ายทุกขณะ ทั้งนี้ ผู้ควบคุมเรือต้องคอยระมัดระวังพ่อนเชือก ลวด หรือโซ่ที่ผูกเรือตามระดับน้ำ

ข้อ 33. เรือที่จอดในเขตท่าเรือต้องมีน้ำหนักร่างพอดที่จะทรงตัวได้เองทุกขณะ และต้องมีคนประจำเรือเพียงพอที่จะควบคุมดูแลเรือและนำเรือออกจากท่าได้ทุกเวลา

ข้อ 34. ผู้ควบคุมเรือที่จอดเทียบท่าต้องให้ความสะดวกในการติดต่อกับท่าเรือทุกประการ เช่น ทอดสะพานของเรือไปบนท่า ผู้มัดค้ำสะพานที่ทำเทียบเรือทอดไป และให้มีแสงสว่างเพียงพอในเวลากลางคืน และคอยระวังไม่ให้ปลายสะพานที่จอดจากเรือไปบนท่าอยู่สูงหรือห่างจากท่าเกิน 1 เมตร

ข้อ 35. ห้ามจอดเรือเทียบซ้อนลำเพื่อขนถ่ายสินค้า เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ

ข้อ 36. การขนถ่ายสินค้าและสิ่งของต่าง ๆ ขึ้นลง ให้ใช้อุปกรณ์ที่ติดตั้งหน้าท่าเป็นหลัก หากจำเป็นจึงใช้อุปกรณ์และวิธีการที่เหมาะสมที่ผู้อำนวยการกำหนด

การเคลื่อนย้ายสิ่งของบนท่า ให้ใช้อุปกรณ์หรือใช้แรงงานตามความเหมาะสม ห้ามมิให้ลากูหรือครูดไปกับพื้น

ข้อ 37. การใช้ไฟและเชื้อเพลิงในเขตท่าเรือต้องใช้้อย่างระมัดระวังที่สุด

การใช้แสงไฟต้องมีหลอดครอบมิดชิด ห้ามใช้ตะเกียงที่มีน้ำมันระเหยได้, น้ำมันก๊าด และน้ำมันเบนซิน, น้ำมันพืชหรือไข

ห้ามสูบบุหรี่ในเขตท่าเรือยกเว้นในพื้นที่ที่ กนอ. กำหนด

ขณะที่เรือทำการขนถ่ายสินค้าไวไฟ เช่น วัตถุเคมี สินค้าอันตราย วัตถุระเบิด น้ำมันเชื้อเพลิง ถ่านหิน ฝ้าย ขงไม้ ฯลฯ ต้องมีเครื่องป้องกันไม่ให้เปลวไฟกระเด็นไปถูกวัตถุดังกล่าวได้

ห้ามใช้อุปกรณ์ที่ก่อให้เกิดประกายไฟในบริเวณที่มีวัตถุไวไฟ

การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือหรือรถหรือยานพาหนะทุกชนิดในเขตท่าเรือ จะต้องเดิมจากสถานีบริการหรือแหล่งที่ กนอ. กำหนด เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการ

ห้ามเผาหรือคัมวัตถุไวไฟหรือเชื้อเพลิงต่าง ๆ เช่น น้ำมัน, ขงไม้, ขงมะคอต, น้ำมันดิบ ฯลฯ ในเขตท่าเรือ

ข้อ 38. เรือหรือวัตถุอื่นใดที่ลอยเข้ามาหรือเข้ามาในเขตท่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาต ผู้อำนวยการมีอำนาจสั่งการให้นำออกไปให้พ้นเขตท่าเรือ โดยเจ้าของต้องออกค่าใช้จ่ายและ กนอ. ไม่รับผิดชอบในเมื่อเรือหรือวัตถุดังกล่าวเสียหายหรือถูกทำลาย

ยานพาหนะทางบกที่ชำรุดหรือเครื่องยนต์เสียในเขตท่าเรือ เจ้าของต้องนำไปให้พ้นทางจราจรและเขตท่าเรือโดยเร็ว

เรือหรือสิ่งอื่น ๆ ที่เป็นภัยแก่จราจรทางน้ำที่จมลงในเขตท่าเรือ เจ้าของหรือผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งให้ผู้อำนวยการทราบทันที และต้องทำเครื่องหมายบอกอันตรายให้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืนและต้องนำออกไปจากเขตท่าเรือโดยเร็วที่สุด

บุคคลใดไม่ปฏิบัติตามผู้อำนวยการจะดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดที่เหมาะสมเพื่อแก้ปัญหาโดยเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากเจ้าของเรือหรือผู้เกี่ยวข้อง และหากมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้น ผู้นั้นต้องรับผิดชอบทั้งสิ้น

ข้อ 39. ขณะเรือเทียบท่า เมื่อมีความจำเป็นจะต้องทำงานซ่อมบำรุงเรือ อุปกรณ์ และเครื่องจักรกล และอื่น ๆ อันเกี่ยวกับงานที่มีประกายไฟเกิดขึ้น หรือต้องใช้วัตถุไวไฟ วัตถุเชื้อเพลิง เช่น งานเชื่อมโลหะหรืองานอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับสารอันตราย สารเคมี ต้องขออนุญาตเป็นหนังสือก่อนทุกครั้ง

ข้อ 40. กนอ. ไม่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือ รถ หรือยานพาหนะทุกชนิด และทรัพย์สินอื่นใดอันเนื่องมาจากอัคคีภัย วาดภัย อุทกภัย หรือภัยอื่น ๆ ที่เป็นเหตุสุดวิสัยทุกชนิด ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

หมวด 5 การควบคุมผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และการป้องกันอุบัติเหตุ

ข้อ 41. ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือภายในเขตท่าเรือจะต้องจัดทำและส่งรายงานผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและหรือส่งรายงานผลการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทะเล อากาศ ฯลฯ ตามที่ กนอ. กำหนด

ข้อ 42. หากมีการหกหรือรั่วไหลของคราบน้ำมัน สารเคมี ลงบนผิวน้ำทะเล หรือบนท่า ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ นอกจากจะต้องดำเนินการกำจัดคราบน้ำมัน สารเคมี เหล่านั้นให้หมดไปโดยเร็วแล้ว ยังจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายเองทั้งสิ้น

ข้อ 43. ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในเขตท่าเรือ จะต้องยื่นแสดงรายการอุปกรณ์ป้องกันผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและอุปกรณ์การป้องกันอุบัติเหตุให้ผู้ผู้อำนวยการทราบ และต้องให้ความร่วมมือในการแก้ไขและกำจัดอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ข้อ 44. การนำเรือผ่านร่องน้ำภายในเขตท่าเรือ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะต้องได้รับอนุมัติจากผู้อำนวยการก่อนจึงจะนำเรือเข้ามาในเขตท่าเรือได้ ผู้ใดฝ่าฝืนอาจถูกตัดสิทธิในการนำเรือผ่านร่องน้ำ

ข้อ 45. ท่าขนถ่ายสินค้าเหลว จะต้องมียุภัณฑ์ป้องกันการรั่วไหลของสินค้าเหลว และอุปกรณ์กำจัดคราบน้ำมันจากสินค้าเหลว บนผิวน้ำเตรียมพร้อมให้อยู่ในสภาพใช้งานตลอดเวลา

สำหรับท่าขนถ่ายสินค้าที่เป็นก๊าซ จะต้องมียุภัณฑ์เพื่อควบคุมความปลอดภัย ตามที่ กนอ. กำหนด

ข้อ 46. เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นในเขตท่าเรือหรือในเขตใกล้ท่าเรือ หรือในเรือผู้ควบคุมเรือ และลูกเรือ ต้องปฏิบัติตามคำสั่งผู้อำนวยการในการช่วยระงับอุบัติเหตุหรือเคลื่อนที่เรือ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นในเขตท่าเรือ ผู้ที่เห็นต้องรีบแจ้งให้ผู้ผู้อำนวยการหรือพนักงานหรือให้สัญญาณอย่างหนึ่งอย่างใด เช่น หวด ระฆัง ฯลฯ โดยทันที

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นที่เรือหรือรถหรือยานพาหนะทุกชนิดในเขตท่าเรือ ผู้ควบคุมเรือหรือผู้ขับรถหรือยานพาหนะดังกล่าว ต้องให้สัญญาณอันตรายใด ๆ เช่น หวด ระฆัง ชักธงหรือโคมไฟสีแดง ฯลฯ และต้องนำเรือหรือรถหรือยานพาหนะดังกล่าวออกไปจากเขตท่าเรือทันที

ผู้ใดฝ่าฝืน ละเลย หรือไม่ปฏิบัติตามความที่กำหนดไว้ในข้อความดังกล่าวข้างต้น จะถูกดำเนินการ
ตามมาตรการที่ ก.นอ. กำหนด

ประกาศ ณ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2539

ระเบียบกรมเจ้าท่า

ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำร่องรัฐบาล
เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ พ.ศ. 2541

เพื่อให้การนำร่องในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นไป
ด้วยความเรียบร้อยและถูกต้องตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช
2477 (ฉบับที่ 2) จึงออกระเบียบกรมเจ้าท่าเพื่อวางข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้
บริการนำร่องรัฐบาล เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ให้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า "ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและ
การขอใช้บริการนำร่องรัฐบาล เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ พ.ศ.
2541"

ข้อ 2 ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม พ.ศ.2541 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิก

3.1 ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำ
ร่องรัฐบาล เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ.2535 ลงวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2535

3.2 ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำ
ร่องรัฐบาล เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ. 2536 ลงวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ.2536

3.3 ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำ
ร่องรัฐบาล เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ.2536 ลงวันที่ 25 ธันวาคม พ.ศ.2536

3.4 ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำ
ร่องรัฐบาล เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด พ.ศ.2540 ลงวันที่ 23 มิถุนายน พ.ศ.2540

3.5 ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำ
ร่องรัฐบาล เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ พ.ศ. 2535 ลงวันที่ 9 มกราคม พ.ศ.2535

บรรดาระเบียบ ประกาศกรมเจ้าท่า หรือคำสั่งอื่นใดในส่วนที่กำหนดไว้แล้วในระเบียบนี้ หรือ
ขัดแย้งกับระเบียบนี้ ให้ใช้ระเบียบนี้แทน

ข้อ 4 ให้ผู้อำนวยการกองนำร่อง ศึกษากำหนดให้เป็นไปตามระเบียบนี้ และโดยความเห็นชอบ
ของอธิบดีกรมเจ้าท่า ให้มีอำนาจออกระเบียบข้อกำหนด หรือหลักเกณฑ์ของกองนำร่องเพิ่มเติม เพื่อให้กิจ
การนำร่องดำเนินการไปด้วยความเรียบร้อยปลอดภัย และเหมาะสมกับสภาพหรือสถานการณ์ที่เปลี่ยน

8/12

- 2 -

แปลง โดยพิจารณาถึงแนวทางปฏิบัติของสมาคมนำร่องสากล (IMPA) ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกอยู่และ
ไม่ขัดแย้งกับระเบียบนี้

หมวด 1

ข้อกำหนดเกี่ยวกับเรือ

ข้อ 5 ขนาดของเรือที่จะผ่านเข้า-ออก เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

5.1 เรือที่จะผ่านเข้า-ออกร่องน้ำท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตอนนอก ต้องมีขนาด ดังนี้

ยาวตลอดลำไม่เกิน 260.00 เมตร (853 ฟุต)

กว้างไม่เกิน 46.00 เมตร (150 ฟุต 11 นิ้ว)

อัตรากินน้ำลึกไม่เกิน 12.50 เมตร (41 ฟุต)

5.2 เรือที่ผ่านเข้า-ออก ร่องน้ำท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดตอนใน ต้องมีขนาด ดังนี้

ยาวตลอดลำไม่เกิน 225.00 เมตร (738 ฟุต 2 นิ้ว)

กว้างไม่เกิน 32.00 เมตร (105 ฟุต)

อัตรากินน้ำลึกไม่เกิน 12.5 เมตร (41 ฟุต)

12.5 เมตร (41 ฟุต)

5.3 ขนาดของเรือ และอัตรากินน้ำลึกของเรือที่เข้าเทียบท่าใด ภายในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมา
บตาพุด ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในประกาศกรมเจ้าท่าหรือตามระเบียบกองนำร่องสำหรับท่านั้น ๆ และอยู่
ในหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 5.1 หรือ 5.2 ต้องให้มีน้ำได้กระดุกเรือลึกไม่น้อยกว่า 0.60 เมตร ตลอด
เวลาที่จอดเทียบท่า

ข้อ 6 ขนาดของเรือที่ผ่านเข้า-ออกเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

6.1 เรือที่ผ่านเข้า-ออก ร่องน้ำท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ต้องมีขนาด ดังนี้

ยาวตลอดลำไม่เกิน 225.00 เมตร (738 ฟุต 2 นิ้ว)

กว้างไม่เกิน 32.00 เมตร (105 ฟุต)

อัตรากินน้ำลึกไม่เกิน 9.85 เมตร (32 ฟุต 4 นิ้ว)

6.2 ขนาดของเรือ และอัตรากินน้ำลึกของเรือที่เข้าเทียบท่าใดภายในเขตท่าเรือพาณิชย์
สัตหีบ ให้เป็นไปตามประกาศกรมเจ้าท่า หรือตามระเบียบกองนำร่อง สำหรับท่านั้น ๆ แต่ต้องให้มีน้ำได้
กระดุกเรือลึกไม่น้อยกว่า 0.60 เมตร ตลอดเวลาที่จอดเทียบท่า

9/12

ข้อ 7 อัตราการไหลของน้ำและตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER)

7.1 ทำเล็จุดสถานีกรมมาตาพุด

7.1.1 ตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) กำหนดขึ้นเพื่อให้สามารถคำนวณสูงของน้ำที่ท้ายที่เขื่อนได้ ตามมาตรฐานกรมชลประทาน กองทัพอากาศ ในแต่ละคราวที่จะนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำที่เขื่อนจุดสถานีกรมมาตาพุด

ช่องน้ำตอนนอก

9.20 เมตร สำหรับเรือทุกขนาดเมื่อทะเลมีคลื่นจัด

10.00 เมตร สำหรับเรือทุกขนาดเมื่อทะเลเรียบ

ช่องน้ำตอนใน

9.00 เมตร สำหรับเรือทุกขนาด

ถ้าปรากฏว่าความลึกของร่องน้ำที่เขื่อนจุดสถานีกรมมาตาพุดมากหรือน้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน (12.5 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด LLW) ให้ผู้อำนวยการกองน้ำร้องดำเนินการตามข้อ 4

7.1.2 อัตราการไหลของน้ำทุกประเภท ทุกขนาด ขึ้นอยู่กับความสูงของน้ำที่ท้ายที่เขื่อน ตามมาตรฐานกรมชลประทาน กองทัพอากาศ และนำมาคำนวณกับตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) แต่ทั้งนี้ ต้องมีอัตราการไหลไม่น้อยกว่า 12.50 เมตร (41 ฟุต) และเรือทุกลำให้มีเวลาปฏิบัติการในร่องน้ำที่เขื่อนจุดสถานีกรมมาตาพุดด้วยอัตราการไหลไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง

7.2 ทำเล็พาดน้ำ

7.2.1 ตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) กำหนดขึ้นเพื่อให้สามารถคำนวณสูงของน้ำที่ท้ายที่เขื่อนได้ ตามมาตรฐานกรมชลประทาน กองทัพอากาศ ในแต่ละคราวที่จะนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำ ได้เท่าใดถือเป็นอัตราการไหลของน้ำที่ท้ายที่เขื่อนที่อนุญาตให้ผ่านร่องน้ำที่เขื่อนพาดน้ำได้ โดยกำหนดตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) ดังต่อไปนี้

7.40 เมตร สำหรับเรือทุกขนาดเมื่อทะเลมีคลื่นจัด

8.00 เมตร สำหรับเรือทุกขนาดเมื่อทะเลเรียบ

ถ้าปรากฏว่า ความลึกของร่องน้ำที่เขื่อนพาดน้ำมากหรือน้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน ให้ผู้อำนวยการกองน้ำร้องดำเนินการตามข้อ 4

7.2.2 อัตราการไหลของน้ำทุกประเภท ทุกขนาด ขึ้นอยู่กับความสูงของน้ำที่ท้ายที่เขื่อน ตามมาตรฐานกรมชลประทาน กองทัพอากาศ และนำมาคำนวณกับตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อ



ระเบียบกรมเจ้าท่า

ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำร่องรัฐบาล
เขตท่าเรือจุดสถานีกรมมาตาพุดและเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

พ.ศ. 2541

เพื่อให้การนำร่องในเขตท่าเรือจุดสถานีกรมมาตาพุด และเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและถูกต้อง ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 (ฉบับที่ 2) เพื่อแก้ไขเพิ่มเติม ระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำร่องรัฐบาล เขตท่าเรือจุดสถานีกรมมาตาพุดและเขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ พ.ศ. 2541 ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความใน หมวด 1 ข้อ 5.2 และใช้ความต่อไปนี้แทน

5.2 เรือที่ผ่านเข้า-ออกร่องน้ำท่าเรือจุดสถานีกรมมาตาพุดตอนใน ต้องมีขนาด ดังนี้

ยาวตลอดลำไม่เกิน 225.00 เมตร (738 ฟุต 2 นิ้ว)

กว้างไม่เกิน 32.00 เมตร (105 ฟุต)

อัตราการไหลไม่เกิน 12.50 เมตร (41 ฟุต)

ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในข้อ 7.1, 7.2 และใช้ความต่อไปนี้แทน

ข้อ 7.1 ตัวเกณฑ์ปริมาณน้ำเพื่อความปลอดภัย (SAFETY ADDER) กำหนดขึ้นเพื่อให้สามารถคำนวณสูงของน้ำที่ท้ายที่เขื่อนได้ ตามมาตรฐานกรมชลประทาน กองทัพอากาศ ในแต่ละคราวที่จะนำเรือเข้า-ออกร่องน้ำท่าเรือจุดสถานีกรมมาตาพุด

ช่องน้ำตอนนอกและร่องน้ำตอนใน

9.20 เมตร สำหรับเรือทุกขนาดเมื่อทะเลมีคลื่นจัด

10.00 เมตร สำหรับเรือทุกขนาดเมื่อทะเลเรียบ

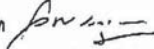
ถ้าปรากฏว่าความลึกของร่องน้ำท่าเรือจุดสถานีกรมมาตาพุดมากหรือน้อยกว่าในสภาพปัจจุบัน (12.50 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด LLW) ให้ผู้อำนวยการกองน้ำร้องดำเนินการตามข้อ 4

10/12

11/17

7.2 อัตราการไหลของน้ำที่ออกจากรูทุกประเภท ทุกขนาด ขึ้นอยู่กับความสูงของน้ำที่นำมายัง
ถ้ำลัดนี้ ตามมาตรฐานของกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ และนำมาคำนวณกับตัวแปรของน้ำเพื่อ
ความปลอดภัย (SAFETY ADDER) แต่ทั้งนี้ ต้องมีอัตราการไหลไม่เกิน 12.50 เมตร (41 ฟุต) และเมื่อ
ทุกสิ่งไม่มีเวลาปฏิบัติการในร่องน้ำที่เรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ด้วยอัตราการไหลนั้น ไม่น้อยกว่า 1
ชั่วโมง

ประกาศ ณ วันที่ ๘ มิถุนายน พ.ศ. 2544

เชื้อโท 
(วิทย์ วรรณรัตน์)
อธิบดีกรมเจ้าท่า

12/12

FROM : MTP COGENERATION COMPANY LTD. PHONE NO. : 6639 687421

Jun. 21 2002 04:46PM P3

ภาคผนวก ข.10

แผนป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางทะเลของ
สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (สทร.)



แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

สารบัญ

เนื้อหา หน้า

| | |
|-----------------------------------------------------------------|---|
| ๑. ความเป็นมา | ๑ |
| ๒. วัตถุประสงค์ | ๑ |
| ๓. ขอบเขต | ๒ |
| ๔. คำจำกัดความ | ๒ |
| ๕. การจัดระดับเหตุการณ์ผิดปกติและภาวะ | ๕ |
| ๖. การปฏิบัติการในเหตุการณ์ผิดปกติ | |
| ๖ | |
| ๗. การปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ (สาธารณภัยขนาดเล็ก) และ | |
| ระดับที่ ๒ ๑๐ | |
| (สาธารณภัยขนาดกลาง) | |
| ๘. การปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการ | |
| ๑๖ | |
| เดินเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control) | |
| ๙. การสื่อสารและประสานงานในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรม พื้นที่มาบตา | |
| พุด จ. ระยอง ๑๙ | |
| ๑๐. การประสานและการสื่อสารกับชุมชน | |
| ๒๓ | |
| ๑๑. การฟื้นฟู ผู้ประสบภัยและพื้นที่ประสบภัย | |
| ๒๓ | |
| ๑๒. การตรวจสอบและหาสาเหตุ | |
| ๒๔ | |
| ๑๓. การฝึกซ้อมแผนและการปฏิบัติตามแผน | |
| ๒๔ | |
| ๑๔. การทบทวนและปรับปรุงแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินฯ | |
| ๒๔ | |
| ๑๕. ข้อมูลรายชื่อผู้ประกอบการภายในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตา | |
| พุด ๒๕ | |
| ๑๖. ข้อมูลหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุฉุกเฉิน | |
| ๒๖ | |

สารบัญแผนผัง แผนภูมิ และตาราง

เนื้อหา หน้า

| | |
|-----------------------------------------------------------------|--|
| ๑. แผนผังการปฏิบัติและสื่อสารเมื่อเกิดเหตุ | |
| ๗ | |
| ๒. แผนผังการปฏิบัติการในเหตุการณ์ผิดปกติระดับโรงงานอุตสาหกรรม/ | |
| ๙ | |
| สถานประกอบการ | |
| ๓. แผนผังการปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ | |
| ๑๒ | |
| ๔. แผนผังการปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒ | |
| ๑๓ | |
| ๕. แผนภูมิโครงสร้างศูนย์อำนวยการร่วมในภาวะฉุกเฉิน (ตอ.) | |
| ๑๔ | |
| ๖. ผังสรุปการจัดองค์การปฏิบัติและผู้มีอำนาจสั่งการในภาวะฉุกเฉิน | |
| ระดับ ๑-๒ ๑๕ | |
| ๗. แผนผังการอำนวยความสะดวกของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการ | |
| เดินเรือ ๑๙ | |
| ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control) | |
| ๘. ตารางแสดงการแจ้งเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | |
| ๒๑ | |

| | |
|-------------------------------------------|--|
| ๙. ตารางแสดงช่องทางในการสื่อสาร | |
| ๒๑ | |
| ๑๐. แผนผังการสื่อสารระหว่างนิคมอุตสาหกรรม | |
| ๒๒ | |
| ๑๑. แผนผังการสื่อสารภาวะฉุกเฉิน | |
| ๒๒ | |

แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

๑. ความเป็นมา

แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินจังหวัดระยอง ได้จัดทำขึ้นเมื่อปี พ.ศ.๒๕๓๖ เพื่อใช้เป็นแนวทางและขั้นตอนในการปฏิบัติเมื่อเกิดภัยในโรงงาน และเขตนิคมอุตสาหกรรม รวมทั้ง ใช้เป็นแนวทางในการฝึกซ้อมแผนป้องกันและรับอัตรภัย สารเคมีและวัตถุอันตรายในระดับจังหวัดโดยแยกเป็น ๒ เล่ม เล่มแรกเนื้อหาเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินจากโรงงานอุตสาหกรรม และภาคผนวกที่เป็นแนวทางปฏิบัติของหน่วยงานราชการฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กับแผนฯ และเล่มที่ ๒ เนื้อหาเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินภายนอกโรงงาน โดยมีบัญชีรายชื่อข้อมูลของโรงงานต่างๆ ในจังหวัดระยอง ซึ่งแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินจังหวัดระยอง ใช้มาแล้วเป็นเวลา ๘ ปี

มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๕๒ เกี่ยวกับข้อเสนอทางนโยบายเรื่องผลกระทบจากอุตสาหกรรมในพื้นที่มาบตาพุดและจังหวัดระยอง เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๒ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (กพอ.) เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในกรอบแนวทางการพัฒนาและแก้ไขปัญหามลพิษจากอุตสาหกรรมในพื้นที่มาบตาพุด และจังหวัดระยอง เรื่องการปรับแนวทางการพัฒนาจังหวัดระยองสู่การพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน และคณะรัฐมนตรีลงมติรับทราบและเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๒ ให้หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่องข้อเสนอทางนโยบายผลกระทบจากอุตสาหกรรมในพื้นที่มาบตาพุดและจังหวัดระยอง รายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการเปิดเผยข้อมูลผลกระทบสุขภาพจากอุตสาหกรรม การจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและบรรเทาภัยภัยพิบัติภัยระดับจังหวัด การจัดทำแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินจังหวัดระยอง และพัฒนาศักยภาพกลไกกลางในการดำเนินงาน เสนอต่อคณะกรรมการ กพอ.ต่อไป

เนื่องจากได้มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ โดยให้ยกเลิกพระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ.๒๕๒๒ และ พระราชบัญญัติป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ.๒๕๔๒ และเมื่อวันที่ ๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๓-๒๕๕๗ มาใช้บังคับแทนแผนป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๔๘ และเมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ผู้ว่าราชการจังหวัดระยองประกาศใช้ แผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน ด้านสารเคมีและวัตถุอันตราย จังหวัดระยอง

ดังนั้น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานทบทวนแผนปฏิบัติการตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Response Plan : ERP) เพื่อจัดทำและปรับปรุงแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐ และแผนปฏิบัติการ

ภาวะฉุกเฉินด้านสารเคมีและวัตถุอันตราย จังหวัดระยอง พ.ศ.๒๕๕๓ เพื่อเป็นแผนหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจากอุบัติเหตุสารเคมี ในพื้นที่มาบตาพุด

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับการติดต่อประสานงานระหว่างสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรม โดยศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด กับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องครบถ้วน

๓. ขอบเขต

ครอบคลุมการเกิดเหตุในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และการแจ้งเตือนภัยให้ศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด รับทราบ พร้อมทั้งการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการตอบโต้ภาวะฉุกเฉินและภาวะผิดปกติ ของโรงงานหรือผู้ประกอบการที่ดำเนินงานอยู่ภายในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุด

๔. คำจำกัดความ

๔.๑ ภัย (Hazard) หมายถึง สิ่งหรือสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือทรัพย์สินเสียหายและสิ่งแวดล้อม ซึ่งหมายถึงทั้ง ภัยธรรมชาติ ภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ และภัยจากเทคโนโลยีสารสนเทศ

๔.๒ ภาวะผิดปกติ/ ภาวะฉุกเฉิน หมายถึง เหตุการณ์หรือการดำเนินการที่ไม่ตรงกับเหตุการณ์โดยทั่วไปเกิดขึ้นจากภาวะฉุกเฉิน/ เหตุฉุกเฉิน สภาวะที่มีอันตรายหรืออันตรายแฝงสูง ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้วส่งผลกระทบต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม หรือเป็นสภาวะที่เกิดขึ้นแล้วไม่สามารถควบคุมให้อยู่ในสภาวะปกติได้ในเวลาจำกัด

๔.๓ กลุ่มนิคมอุตสาหกรรม พื้นที่มาบตาพุด (Maptaphut Complex) หมายถึง กลุ่มนิคมอุตสาหกรรม ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตมาบตาพุด เขตเทศบาลเมืองมาบตาพุด ประกอบด้วยสำนักงานนิคมอุตสาหกรรม ดังนี้

- สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด
- สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมผาแดง
- สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด)
- สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมเอเชีย
- สำนักงานนิคมอุตสาหกรรม อาร์ ไอ แอล
- สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

๔.๔ ผู้ประกอบการท่าเรือ หมายถึง บริษัทที่ได้รับสัมปทาน หรือสัญญาเช่าให้ดำเนินกิจการท่าเทียบเรือ ประกอบด้วย

- TPT หมายถึง บริษัท ไทยพรอสเพริตี้ เทอมินอล จำกัด
- TTT หมายถึง บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
- NFC หมายถึง บริษัท ปิโตรเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน)
- RBT หมายถึง บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด
- SPRC หมายถึง บริษัท สตาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด
- MTT หมายถึง บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด
- Glow SPP 3 หมายถึง บริษัท ไกลว์ เอสพีที 3 จำกัด
- BLCF หมายถึง บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด
- PTTAR หมายถึง บริษัท ปตท.อะโรมาติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)
- PTTLNG หมายถึง บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด
- RTC หมายถึง บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด
- PTTTank หมายถึง บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด

๔.๕ กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเทศบาล/ อบต. (กอ.ปท.เทศบาล/ กอ.ปท.อบต.) หมายถึง ศูนย์อำนาจการกลาในระดัเทศบาล/ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อระดมสรรพกำลังและทรัพยากรในการจัดการภัยพิบัติที่เกิดขึ้น และเป็นศูนย์ประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งฝ่ายพลเรือน และฝ่ายทหาร ตลอดจนองค์การสาธารณกุศล ในการควบคุมสถานการณ์ในพื้นที่เกิดเหตุได้อย่างมีเอกภาพ รวดเร็ว และทั่วถึง (ตั้งอยู่ในที่ทำการเทศบาลหรือสำนักงาน อบต.)

๔.๖ กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (กอ.ปท.จว.) หมายถึง ศูนย์อำนาจการกลาในจังหวัด เพื่อระดมสรรพกำลังและทรัพยากรในการบริหารจัดการภัยพิบัติที่เกิดขึ้น และเป็นศูนย์ประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งฝ่ายพลเรือน และฝ่ายทหาร ตลอดจนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์การสาธารณกุศล ในการควบคุมสถานการณ์ในพื้นที่เกิดเหตุได้อย่างมีเอกภาพ รวดเร็วและทั่วถึง (ตั้งอยู่ในที่ทำการจังหวัดระยอง)

๔.๗ ศูนย์อำนาจการเฉพาะกิจ (ศกจ.) หมายถึง กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาภัยในเขตพื้นที่ปรับปรุง/ เปลี่ยนสภาพเป็น ศูนย์อำนาจการเฉพาะกิจป้องกันและแก้ไขปัญหาระดับต่างๆ (ระดับอำเภอ/ อบท.) และศูนย์อำนาจการร่วมในภาวะฉุกเฉินจังหวัด (ระดับจังหวัด) ให้สอดคล้องกับระดับความรุนแรงของสาธารณภัยที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการระดมสรรพกำลังและทรัพยากรเพื่อบริหารจัดการ ภัยพิบัติที่เกิดขึ้น อำนาจการประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งฝ่ายพลเรือน และฝ่ายทหาร ตลอดจนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์การสาธารณกุศล ในการควบคุมสถานการณ์ในพื้นที่เกิดเหตุได้อย่างมีเอกภาพ รวดเร็วและทั่วถึง

๔.๘ ศูนย์อำนาจการร่วมในภาวะฉุกเฉินจังหวัด (ศจร.) หมายถึง กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ที่ปรับเปลี่ยนสภาพเป็นศูนย์อำนาจการร่วมในภาวะฉุกเฉินจังหวัด (ระดับจังหวัด) ให้สอดคล้องกับระดับความรุนแรงของสาธารณภัยที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการระดมสรรพกำลังและทรัพยากรเพื่อบริหารจัดการ ภัยพิบัติที่เกิดขึ้น อำนาจการประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานต่างๆ ทั้งฝ่ายพลเรือน และฝ่ายทหาร ตลอดจนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและองค์การสาธารณกุศล ในการควบคุมสถานการณ์ในพื้นที่เกิดเหตุได้อย่างมีเอกภาพ รวดเร็วและทั่วถึง

๔.๙ ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander : IC) หมายถึง ผู้ว่าราชการจังหวัด (ผู้อำนวยการจังหวัด) นายอำเภอ (ผู้อำนวยการอำเภอ) นายก อบต./ นายกเทศมนตรี (ผู้อำนวยการท้องถิ่น)

๔.๑๐ ผู้อำนวยการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Director : ED) หมายถึง ผู้สั่งการสูงสุดของโรงงาน/ สถานประกอบการที่เกิดเหตุ (ED โรงงาน) หรือผู้บริหารของ กนอ. ในพื้นที่ที่เกิดเหตุ

๔.๑๑ ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (On-scene Commander : OC) หมายถึง ผู้ทำหน้าที่สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุของโรงงาน/ สถานประกอบการที่เกิดเหตุหรือผู้บริหารของ กนอ. ในพื้นที่ที่เกิดเหตุ ทำหน้าที่ควบคุมสถานการณ์ และสั่งการในการระงับเหตุและช่วยชีวิตที่จุดเกิดเหตุ

๔.๑๒ ผู้ประสานงานของโรงงาน (Mutual Aid Co-ordinator : MC) หมายถึง ผู้ทำหน้าที่ประสานงานกับหน่วยสนับสนุนจากภายนอก ให้การต้อนรับ แจ้งข้อมูล ข่าวสาร และการประสานการปฏิบัติกับกองอำนาจป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่ กองอำนาจป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอำเภอ หรือโรงงานข้างเคียง

๔.๑๓ FC (Fire Chief) หมายถึง ผู้ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าชุดดับเพลิง ทำหน้าที่ควบคุม บัญชาการและสั่งการหัวหน้าชุดดับเพลิงในที่เกิดเหตุ โดยปฏิบัติภายใต้คำสั่งของ OC

๔.๑๔ FL (Fire Leader) หมายถึง ผู้ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าพนักงานดับเพลิง ทำหน้าที่ควบคุมพนักงานดับเพลิง โดยรับคำสั่งจาก FC

๔.๑๕ FT (Fire Team) หมายถึง ทีมดับเพลิงปฏิบัติ ทำหน้าที่ดับเพลิงภายใต้คำสั่งจาก FL

๔.๑๖ PMC (Plant Management Club) หมายถึง ชมรมผู้จัดการโรงงานนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุดและใกล้เคียง

๔.๑๗ RESA (Rayong Environmental Safety Association) หมายถึง สมาคมบริการความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจังหวัดระยอง

๔.๑๘ MPR (Map Ta Phut Public Relation) หมายถึง ชมรมประชาสัมพันธ์กลุ่มโรงงานนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุดและใกล้เคียง

๔.๑๙ EMAG (Emergency Mutual Aid Group) หมายถึง กลุ่มช่วยเหลือกรณีฉุกเฉิน ซึ่งเป็นการรวมตัวในกลุ่มโรงงานนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุดและใกล้เคียง

๔.๒๐ ESEC (HEIE Safety and Environmental Club) หมายถึง ชมรมความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม นิคมอุตสาหกรรมเหมราชตะวันออก (มาบตาพุด)

๔.๒๑ การแจ้ง หมายถึง การติดต่อเพื่อบอกกล่าวสิ่งที่เกิดขึ้นผ่านทางช่องทางที่มีหรือสะดวกที่สุด เช่น การแจ้งโดยผ่านทางวิทยุสื่อสาร สถานีวิทยุกระจายเสียง สถานีข่าวด่วน โทรศัพท์ โทรสาร จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ ข้อความทางอิเล็กทรอนิกส์ (SMS) รถประกาศ อย่างหนึ่งอย่างใดหรือมากกว่าหนึ่งอย่าง เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องรับทราบข้อมูล

๔.๒๒ การรายงาน หมายถึง การบอกกล่าวหรือมอบข้อมูลในสิ่งที่เกิดขึ้นผ่านทางช่องทางและด้วยวิธีการที่กำหนดอย่างมีรูปแบบ เช่น เอกสารรายงาน จดหมายอิเล็กทรอนิกส์

๔.๒๓ เหตุการณ์ผิดปกติ หมายถึง เหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อหรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนและโรงงานใกล้เคียงอันเนื่องมาจากกิจกรรมของผู้ประกอบการ

๔.๒๔ ศูนย์เฝ้าระวังและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental Monitoring Control Center: EMCC) หมายถึง ศูนย์ที่รวบรวมข้อมูลทางด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย ซึ่งตั้งอยู่ที่สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

๔.๒๕ ศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (ในที่นี้เรียกว่า "Port Control") ได้แก่ ศูนย์ที่จัดตั้งขึ้นตามคำสั่งของผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทำหน้าที่รับแจ้งและ/หรือสั่งการเมื่อเกิดเหตุการณ์ผิดปกติและภาวะ ในท่าเรือ พร้อมทั้ง แจ้งประสานงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบข้อมูลตามขั้นตอนที่กำหนดในการสื่อสาร

๔.๒๖ ทรสล. เขต ๑ หมายถึง ศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล เขต ๑ ตั้งอยู่ที่ท่าเรือภาคที่ ๑ กองเรือยุทธการ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี

๔.๒๗ ข้อมูลรายละเอียดที่ศูนย์ฯ ต้องบันทึก หมายถึง ข้อมูลที่ศูนย์ฯ จะต้องสอบถามโรงงาน/สถานประกอบการที่เกิดเหตุการณ์ผิดปกติ/ ภาวะ เพื่อใช้ในการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและแจ้งเหตุให้กับ EMCC รับทราบ ประกอบด้วย

- ชื่อผู้แจ้งเหตุและเบอร์โทรศัพท์ (ยกเว้นแจ้งเหตุทางวิทยุ)
- สถานที่เกิดเหตุ
- ชนิดผลิตภัณฑ์
- ลักษณะเหตุการณ์ (เช่น ไฟไหม้ สารเคมีรั่วไหล ระเบิด เป็นต้น)
- สาเหตุ
- สิ่งที่เกิดขึ้น

- ผลกระทบต่อโรงงาน/ชุมชน เช่น ผู้ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต ฯลฯ
- สภาพอากาศและทิศทางลม
- ความต้องการความช่วยเหลือและสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก (เช่น รถดับเพลิง, ทีมกู้ภัยสารเคมี เป็นต้น)
- อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๕. การจัดระดับเหตุการณ์ผิดปกติและภาวะ

ได้กำหนดให้มีการจัดระดับขึ้นเหตุการณ์ผิดปกติ ๑ ระดับ และการจัดระดับขึ้นภาวะฉุกเฉินไว้ ๒ ระดับ ดังนี้

๕.๑ เหตุการณ์ผิดปกติ ระดับโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ หมายถึง เหตุการณ์ผิดปกติในโรงงาน/สถานประกอบการ ซึ่งเจ้าหน้าที่ของโรงงาน/สถานประกอบการที่เกิดเหตุ สามารถควบคุมสถานการณ์และระงับเหตุได้เอง โดยแบ่งประเภทไว้ ดังนี้

๕.๑.๑ อุบัติเหตุนองถนน สามารถควบคุมสถานการณ์และระงับเหตุได้

- พบอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถส่วนบุคคล กีดขวางการจราจร/ไม่กีดขวางการจราจร
- เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถบรรทุกวัตถุอันตรายและผลิตภัณฑ์ ไม่มีสารเคมีรั่วไหล กีดขวางการจราจร/ไม่กีดขวางการจราจร
- เกิดอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถบรรทุกวัตถุอันตรายและผลิตภัณฑ์ มีสารเคมีรั่วไหล กีดขวางการจราจร/ไม่กีดขวางการจราจร
- เหตุการณ์ผิดปกติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเภท เรื่องอุบัติเหตุนองถนน

๕.๑.๒ การดำเนินงานที่ไม่ใช่การดำเนินงานปกติ สามารถควบคุมสถานการณ์และระงับเหตุได้ เช่น การหยุดปฏิบัติงานฉุกเฉิน (Emergency Shutdown), การหยุดปฏิบัติงานเพื่อซ่อมบำรุงทั้งระบบ (Turnaround), การเริ่มปฏิบัติงาน ระบบ (Start up), ทดสอบระบบ (Commission) การดำเนินงานอื่นๆ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบ ดังนี้

- เกิดเสียงดังผิดปกติ
- แสงสว่างจ้าและความร้อน จากหมอก (Flare)
- กลิ่น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อง่ายใน/ภายนอก และก่อความเดือดร้อนรำคาญ

๕.๑.๓ เหตุฉุกเฉินของโรงงาน สามารถควบคุมสถานการณ์และระงับเหตุได้ เช่น

- เหตุอัคคีภัยหรือระเบิด

- เหตุรั่วไหล ระเหย ของสารเคมีหรือผลิตภัณฑ์ เช่น ก๊าซพิษ, ก๊าซไวไฟ, ก๊าซเฉื่อย, น้ำมันหกรั่วไหล เป็นต้น
- เหตุสารเคมีอันตรายรั่วไหล
- เหตุอื่นๆ ที่ทำอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ

๕.๑.๔ เหตุจากการขนส่งทางท่อ และผลกระทบที่มีต่อระบบท่อผลิตภัณฑ์ สามารถควบคุมสถานการณ์และระงับเหตุได้

๕.๑.๕ เหตุจากภัยธรรมชาติ น้ำท่วม พายุ ไฟป่า ดินทรุด สามารถควบคุมสถานการณ์และระงับเหตุได้

๕.๒ ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ (สาธารณภัยขนาดเล็ก) หมายถึง ภัยที่มีสถานการณ์เกินขีดความสามารถของโรงงานที่เกิดเหตุหรือผู้ประกอบการด้านเหตุ ไม่สามารถควบคุมหรือระงับเหตุได้ ต้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอก (ระดับท้องถิ่น) เพื่อดำเนินการระงับเหตุหรือควบคุมสถานการณ์หรืออพยพและดูแลให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ

๕.๓ ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒ (สาธารณภัยขนาดกลาง) หมายถึง ภัยที่หน่วยงานระดับท้องถิ่นไม่สามารถระงับภัยและควบคุมสถานการณ์ได้ จะต้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานระดับจังหวัด เพื่อดำเนินการระงับเหตุหรือควบคุมสถานการณ์

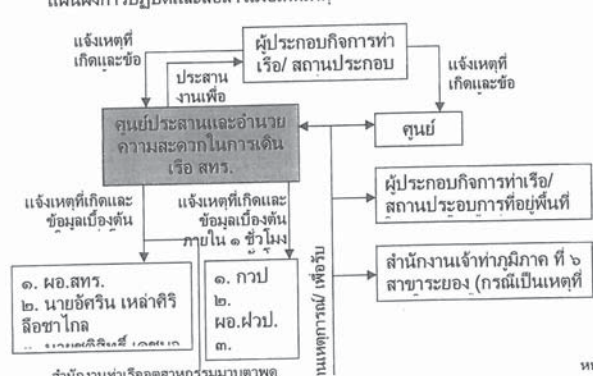
สรุปขอบเขตของการดำเนินการ ดังนี้

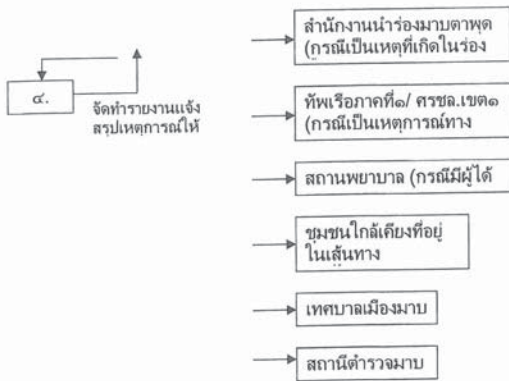
| ระดับขึ้น | ระดับความรุนแรง | ขอบเขตการดำเนินการ |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| เหตุการณ์ผิดปกติ ระดับโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ | เหตุการณ์ผิดปกติ ระดับโรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ (สถานประกอบการสามารถระงับเหตุการณ์เองได้) | การนิคมอุตสาหกรรม (ตามพื้นที่) |
| ระดับที่ ๑ | สาธารณภัยขนาดเล็ก | กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเทศบาล/อบต. (กอง.ป.ก.เทศบาล/กอง.ป.ก.อบต.) ควบคุมและจัดการได้โดยลำพัง |
| ระดับที่ ๒ | สาธารณภัยขนาดกลาง | กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (กอง.ป.ก.จ.) ระดับที่ ๑ ไม่สามารถควบคุมได้ |

๖. การปฏิบัติการในเหตุการณ์ผิดปกติ

สถานประกอบการ ผู้ประกอบการกิจการท่าเรือ ที่อยู่ในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ดำเนินการจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนและวิธีปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน ดังนี้

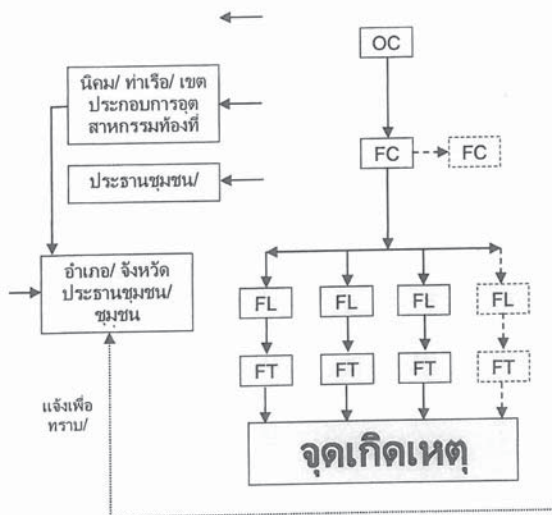
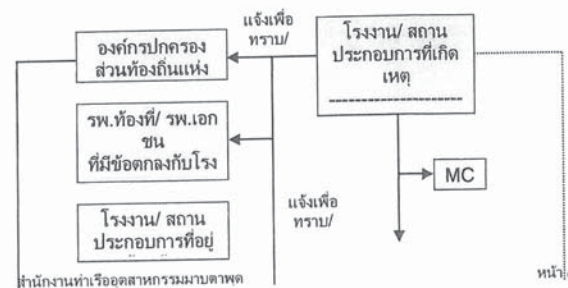
แผนผังการปฏิบัติและสื่อสารเมื่อเกิดเหตุ





๓) เจ้าหน้าที่การนิคมหรือผู้ได้รับมอบหมาย มีหน้าที่ติดตาม ประสาน รวบรวมข้อมูล ดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายสั่งการ (หมายเหตุ : การรับทราบสถานการณ์ในระดับต่างๆ ก่อนจัดตั้ง ศก. เมื่อเกิดภัยในพื้นที่ของสถานประกอบการใด ผู้รับผิดชอบของสถานประกอบการนั้นจะเข้าแจ้งเหตุตามแผนฉุกเฉินฯ ของโรงงาน เมื่อภัยขยายลุกลามและคาดว่าจะผลกระทบกระจายตัวไปกว้างและสถานการณ์เกินขีดความสามารถของโรงงานที่เกิดเหตุ หรือผู้ประกอบการต้นเหตุไม่สามารถควบคุมหรือระงับเหตุได้ และการควบคุมของ กนอ. โดยกำหนดผู้อำนวยการแห่งพื้นที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ณ สถานที่เกิดเหตุ (ED ของ กนอ.) และ ED ของสถานประกอบการที่เกิดเหตุ พิจารณาร่วมกันนำเสนอผู้อำนวยการท้องถิ่น (กองอำนาจการป้องกันภัยและบรรเทาสาธารณภัยหรือเทศบาลเมืองมาตาพูด) ให้ประกาศระดับภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ ตามแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน จังหวัดระยอง)

แผนผังปฏิบัติการในเหตุการณ์ผิดปกติ ระดับโรงงานอุตสาหกรรม/ สถานประกอบการ



๗. การปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ (สาธารณภัยขนาดเล็ก) และระดับที่ ๒ (สาธารณภัยขนาดกลาง) ศูนย์ มีบทบาทในส่วนการสนับสนุน มีการดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

๗.๑ สนับสนุนการจัดตั้งสถานที่ตั้ง ศก. และ ศตร. ซึ่งได้กำหนดไว้ ๒ สถานที่ ดังนี้

- ๑) หมายเลข ๑ ศูนย์เฝ้าระวังและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (EMCC) หรือสถานที่ที่ปลอดภัยในเขตพื้นที่เกิดภัย
- ๒) หมายเลข ๒ ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง อำเภอ เทศบาล อบต. หรือสถานที่อื่น ที่สามารถอำนวยความสะดวกฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาตามสภาพพื้นที่เกิดภัย เช่น ระยะห่างจากจุดที่เกิดภัย อุปกรณ์สนับสนุน ความสะดวกและปลอดภัย ในการบัญชาการและการขอรับการสนับสนุน ฯลฯ

๗.๒ สนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายต่างๆ ที่กำหนดไว้ใน ศก. และ ศตร. ดังนี้

๑) ฝ่ายอำนวยความสะดวก และคณะที่ปรึกษา คือ เป็นศูนย์กลางในการติดต่อสื่อสาร และประสานงานกับหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในและนอกพื้นที่ ประสานงานกับหน่วยงานของภาครัฐ และภาคเอกชนทั้งในและนอกพื้นที่

๒) ฝ่ายระงับภัยและช่วยเหลือ คือ ให้การสนับสนุนในการบริหารจัดการ การปฏิบัติงานของฝ่ายระงับภัยและช่วยเหลือ ให้สามารถบริหารจัดการ และควบคุมเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓) ฝ่ายประชาสัมพันธ์ คือ ให้ทีมประชาสัมพันธ์ สนับสนุนประสานงานประชาสัมพันธ์เทศบาล/ จังหวัด และเครือข่ายอื่นๆ ให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการระงับเหตุฉุกเฉิน และกำหนดให้การให้ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการระงับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นต่อสาธารณชน เช่น สถานีข่าว วิทยุ ให้เป็นหน้าที่ของ Emergency Director (ED) ของ กนอ. หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก ED ของ กนอ. เท่านั้น

๔) ฝ่ายสื่อสารและประสานงาน คือ ให้โรงงาน/ สถานประกอบการ กลุ่มนิคมพื้นที่มาตาพูด ดำเนินการและสนับสนุนจัดหาอุปกรณ์สื่อสาร หรือเส้นทางให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน ด้านสารเคมี และวัตถุอันตราย จังหวัดระยอง ที่กำหนดไว้และการสื่อสารและการประสานงานกรณีเกิดภาวะฉุกเฉิน กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาตาพูด โดยได้กำหนดการแจ้งเหตุฉุกเฉินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติตามผังในการสื่อสารและประสานงาน โดยกำหนดให้สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพูดและผู้ประกอบการดำเนินการตามแผนผังการสื่อสารและประสานงานระหว่างนิคมอุตสาหกรรม และแผนผังสื่อสารภาวะฉุกเฉิน

๕) ฝ่ายรักษาความสงบเรียบร้อยและการจราจร คือ กำหนดให้ กนอ. สนับสนุนในการบริหารจัดการ การปฏิบัติงานของฝ่ายรักษาความสงบเรียบร้อยและการจราจร โดยกำหนดรูปแบบ/ แนวทางการรักษาความสงบเรียบร้อยและการจราจร สามารถบริหารจัดการและควบคุมเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖) ฝ่ายสงเคราะห์และฟื้นฟูบูรณะ คือ กำหนดให้ กนอ. สนับสนุนในการบริหารจัดการ การปฏิบัติงานของฝ่ายสงเคราะห์และฟื้นฟูบูรณะ โดยกำหนดรูปแบบ/ แนวทางการสงเคราะห์ และฟื้นฟูบูรณะสามารถบริหารจัดการและควบคุมเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗) ฝ่ายการแพทย์และสาธารณสุข คือ กำหนดให้ กนอ. สนับสนุนในการบริหารจัดการ การปฏิบัติงานของฝ่ายการแพทย์และสาธารณสุข โดยกำหนดรูปแบบ/ แนวทางการฝ่ายการแพทย์และสาธารณสุข สามารถบริหารจัดการและควบคุมเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘) ฝ่ายอพยพ คือ กำหนดให้ กนอ. สนับสนุนในการบริหารจัดการ การปฏิบัติงานของฝ่าย โดยกำหนดรูปแบบ/ แนวทางการอพยพ สามารถ บริหารจัดการและควบคุมเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๓ บทบาทและหน้าที่ของ กนอ. และผู้ประกอบกร ในภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ (สาธารณภัยขนาดเล็ก)

๗.๓.๑ บทบาทความรับผิดชอบของ กนอ.

- ED ของ กนอ. : ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งทำหน้าที่สนับสนุนผู้อำนวยการ ท้องที่ ผู้อำนวยการอำเภอ

- OC ของ กนอ. : ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย (ร่วมประสานงาน สั่งการในจุดเกิดเหตุ)

- MC ของ กนอ. : เจ้าหน้าที่ กนอ. (สทร.) ที่ได้รับมอบหมาย

- ศูนย์กลางประสานให้ข้อมูล/ ข่าวสาร (Information Center) : Port Control, EMCC

- ศูนย์กลางประสานการอำนวยความสะดวกได้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Center) : Port Control, EMCC

๗.๓.๒ บทบาทความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

- ED ของโรงงาน : ต้องดำเนินการประสานงานให้ข้อมูลต่างๆ อย่างใกล้ชิดกับ ED ของ กนอ. (สทร.)

๗.๔ บทบาทและหน้าที่ของ กนอ. และผู้ประกอบกรในภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒ (สาธารณภัยขนาดกลาง)

๗.๔.๑ บทบาทความรับผิดชอบของ กนอ.

- ED ของ กนอ. : รองผู้ว่าราชการ กนอ. ที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งทำหน้าที่สนับสนุนผู้อำนวยการ จังหวัด

- OC ของ กนอ. : ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย (ร่วมประสานงาน สั่งการในจุดเกิดเหตุ)

- MC ของ กนอ. : เจ้าหน้าที่ กนอ. (สทร.) ที่ได้รับมอบหมาย

- ศูนย์กลางประสานให้ข้อมูล/ ข่าวสาร (Information Center) : Port Control, EMCC

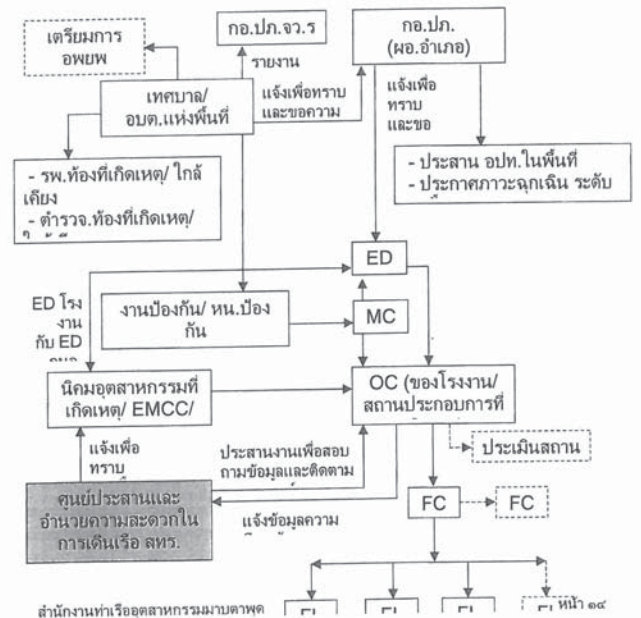
- ศูนย์กลางประสานการอำนวยความสะดวกได้ภาวะฉุกเฉิน (Emergency Center) : Port Control, EMCC

๗.๔.๒ บทบาทความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

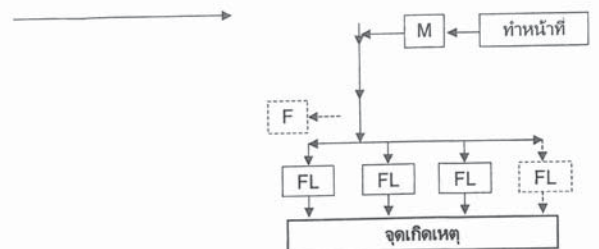
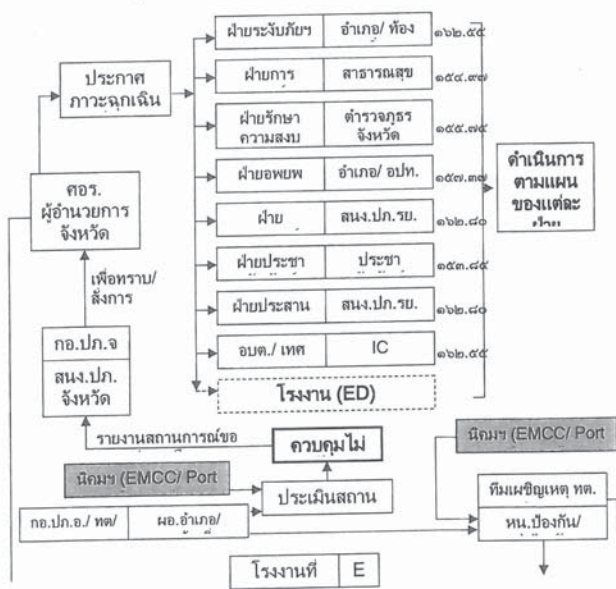
- ED ของโรงงาน : ต้องดำเนินการประสานงานให้ข้อมูลต่างๆ อย่างใกล้ชิดกับ ED ของ กนอ.

ซึ่งศูนย์ฯ จะต้องนิยามที่ในการปฏิบัติในการติดต่อประสานงานหน่วยงานต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ตามแผนผังการปฏิบัติและสื่อสารเมื่อเกิดเหตุ โดยเข้าอยู่ในแผนผังการปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน ระดับ ๑ และ ๒ ดังนี้

แผนผังการปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน ระดับ ๑



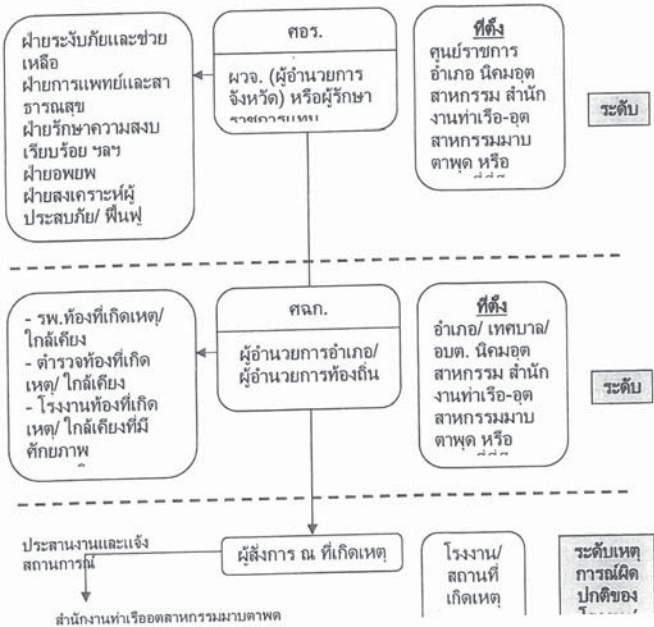
แผนผังการปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน ระดับ ๒



แผนภูมิโครงสร้างศูนย์อำนวยความสะดวกในภาวะฉุกเฉิน (ตรอ.)



ผังสรุปการจัดองค์การปฏิบัติและผู้มีอำนาจสั่งการในภาวะฉุกเฉิน ระดับ ๑-๒



โครงสร้างของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินทางเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control) แบ่งเป็น ๖ ส่วน เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายศูนย์ฉุกเฉินเฉพาะกิจ (ศก.) และศูนย์อำนวยความสะดวกร่วมในภาวะฉุกเฉินจังหวัด (ศอ.) ให้ดำเนินการ ดังนี้

๔.๓.๑ ผู้อำนวยการในภาวะฉุกเฉิน (ED : Emergency Director)

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่
- ๑) ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย (ผู้บริหาร)
 - ๒) ผู้บริหารของโรงงาน/สถานประกอบการที่เกิดเหตุ (บุคลากร/รับมอบอำนาจในการสั่งการ)

มีหน้าที่ ดังนี้

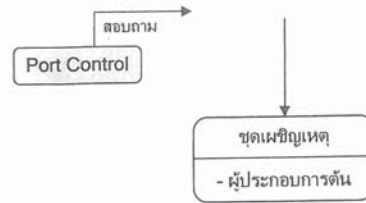
- ๑) อำนาจการควบคุม กำกับดูแล การปฏิบัติงานของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินทางเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control)
- ๒) สนับสนุนกำลังพล เครื่องมือเครื่องใช้ และวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ในการจัดตั้งทีม
- ๓) ประสานงานข้อมูลต่างๆ จาก ED โรงงานที่เกิดเหตุ
- ๔) บริหารจัดการข้อมูลสารสนเทศ และข่าวกรองต่างๆ
- ๕) วิเคราะห์สถานการณ์และรายงานผลกระทบจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นสู่ภาวะปกติ
- ๖) รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติภัย แก่ผู้ว่าการนิคม หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย
- ๗) รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ/อุบัติภัย แก่ผู้อำนวยการท้องถิ่น (ศก.) และผู้อำนวยการจังหวัด (ศอ.)
- ๘) ผู้ปฏิบัติงานตามที่ ผอ.ศก. และ ผอ.ศอ. มอบหมาย

๔.๓.๒ ผู้ประสานงาน (Mutual Aid Co-ordinator : MC)

- ผู้ปฏิบัติหน้าที่
- ๑) เจ้าหน้าที่ กอ. หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย (งาน VTMS)
 - ๒) ผู้แทนโรงงาน/ผู้ประกอบการที่ทำการสนับสนุนจาก MPR, ESEC, RESA, EMER เป็นต้น

มีหน้าที่ ดังนี้

- ๑) ผู้ปฏิบัติงาน ตามที่ ED มอบหมาย
- ๒) สั่งการ รวบรวม ติดตาม ประสานงานและรับการสนับสนุนจากทีมข้อมูลและสนับสนุนการระงับเหตุ ทีมสื่อสารและแจ้งเหตุฉุกเฉิน ทีมข้อมูลและสนับสนุนการระงับเหตุ ทีมประสานงาน/สถานที่ ทีมประชาสัมพันธ์



๔. การปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินทางเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control)

การปฏิบัติการของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินทางเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control) ตามการจัดระดับขึ้นเหตุการณ์ฉุกเฉิน ๑ ระดับ และการจัดระดับขึ้นภาวะฉุกเฉินของกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุด ไว้ดังนี้

- ๑) เหตุการณ์ฉุกเฉินระดับ โรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ
- ๒) ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ (สาธารณภัยขนาดเล็ก)
- ๓) ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒ (สาธารณภัยขนาดกลาง)

๔.๑ เหตุการณ์ฉุกเฉินระดับ โรงงานอุตสาหกรรม/สถานประกอบการ

บทบาทความรับผิดชอบ

- รับแจ้งเหตุการณ์ฉุกเฉิน
- รายงานเหตุการณ์ต่อเจ้าหน้าที่ กอ. โดยทันที
- รวบรวมข้อมูล ประมวลข้อมูล ทางวิชาการในการตรวจสอบเป็นต้น
- ติดตาม เฝ้าระวังเหตุการณ์
- อื่นๆ ที่ได้รับมอบหมายจาก ED

๔.๒ ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ และภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒

บทบาทความรับผิดชอบ

- ศูนย์กลางการประสานให้ข้อมูล/ข่าวสาร (Information Center)
- ศูนย์กลางประสานการอำนวยความสะดวกภาวะฉุกเฉิน (Emergency Center)

๔.๓ การปฏิบัติงานตามแผนผังการอำนวยความสะดวกของศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินทางเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control)

ในด้านข้อมูล กำลังพล เครื่องมือเครื่องใช้ และวัสดุ อุปกรณ์ต่างๆ ตามความต้องการของแต่ละทีม

- ๓) รวบรวม ติดตาม สนับสนุน/รับการสนับสนุน ให้การต้อนรับ แจ้งข่าวสารและประสานงานจากหน่วยงานภายนอก เช่น หน่วยงานภาครัฐ โรงงาน/ผู้ประกอบการ นักข่าว นิคมอุตสาหกรรมอื่น เป็นต้น
- ๔) รายงานความคืบหน้า ตามคำสั่งการและรายงานเหตุการณ์การปฏิบัติงานของแต่ละทีมให้ ED รับทราบเป็นระยะ

๔.๓.๓ ทีมสื่อสารและแจ้งเหตุฉุกเฉิน

ผู้ปฏิบัติหน้าที่

- ๑) เจ้าหน้าที่ กอ. (งานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม)
- ๒) ตัวแทนโรงงาน/ผู้ประกอบการที่เกิดเหตุ (บุคลากรที่สามารถประสานงานให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้)

มีหน้าที่ ดังนี้

- ๑) รับทราบ รวบรวม และประมวลผลข้อมูล
- ๒) แจ้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแจ้งข้อมูลเหตุฉุกเฉิน
- ๓) ส่งข้อมูล SMS, วิทยุ, โทรศัพท์ไปยังผู้เกี่ยวข้อง
- ๔) ประสานงานให้มีการส่ง
- ๕) แจ้งเตือนชุมชนโดยใช้สถานีข่าวด่วนหรือตามช่องทางสื่อสารอื่นๆ
- ๖) อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๔.๓.๔ ทีมข้อมูลและสนับสนุนการระงับเหตุ

ผู้ปฏิบัติหน้าที่

- ๑) เจ้าหน้าที่ กอ. (งานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม)
- ๒) ตัวแทนโรงงาน/ผู้ประกอบการที่ทำการสนับสนุนจาก MPR, ESEC, RESA, EMER เป็นต้น

มีหน้าที่ ดังนี้

- ๑) บันทึกเหตุการณ์บนบอร์ด
- ๒) จัดเตรียมข้อมูลโรงงานที่เกิดเหตุและข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๓) สรุปสถานการณ์แต่ละช่วงเวลาให้ ED ทราบ
- ๔) ตรวจสอบติดตามและประมวลผลข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อมและอุตุนิยมวิทยา
- ๕) ประเมินสถานการณ์
- ๖) สื่อสารประสานงานทีมระงับเหตุ
- ๗) ประสานงานระบบการจราจร
- ๘) อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๔.๓.๕ ทีมประชาสัมพันธ์

ผู้ปฏิบัติหน้าที่

- ๑) เจ้าหน้าที่ ก.นอ. (งานมวลชนสัมพันธ์/ งาน VTMS)
- ๒) ตัวแทนโรงงาน/ ผู้ประกอบการที่ทำการสนับสนุนจาก MPR, ESEC, RESA, EMER เป็นต้น

มีหน้าที่ ดังนี้

- ๑) รวบรวมข้อมูลข่าว/ จัดเตรียมข่าว
- ๒) ประสานงานทีม MPR, ประชาสัมพันธ์ เทศบาล/ จังหวัดและเครือข่ายอื่นๆ ร่วมกันลงพื้นที่ชี้แจงชุมชน โรงเรียน วัด ที่ได้รับผลกระทบ
- ๓) เตรียมจัดแถลงข่าวตามสถานการณ์และลงข่าวให้ นสพ. วิทยุ โทรทัศน์
- ๔) ติดตามข่าวที่รายงานสู่สาธารณะ
- ๕) รายงานสรุปสถานการณ์ข่าวให้ ED ทราบเป็นระยะๆ วิทยุกระจายเสียง
- ๖) ส่งข่าวที่มีการแถลงให้หน่วยงานประชาสัมพันธ์ของเทศบาล/ จังหวัดและจุดที่มีความจำเป็นต้องการข่าว (โรงพยาบาล โรงเรียน ชุมชน วัด สุเหร่า)
- ๗) ติดตามข่าวอย่างต่อเนื่อง และแถลงข่าว
- ๘) รายงานสถานการณ์ต่อผู้บริหาร ก.นอ. เป็นระยะ ตามช่องทางต่างๆ
- ๙) อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๘.๓.๖ ทีมประสานงาน/ สถานที่

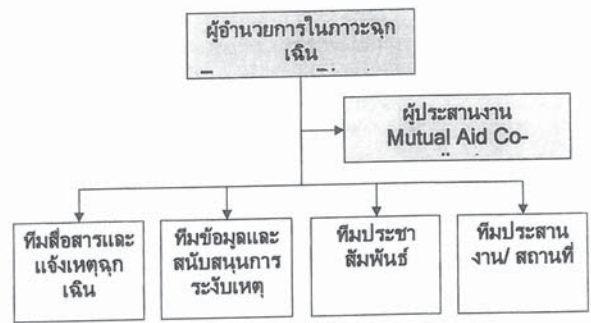
ผู้ปฏิบัติหน้าที่

- ๑) เจ้าหน้าที่ ก.นอ. (งานธุรการทั่วไป)
- ๒) ตัวแทนโรงงาน/ ผู้ประกอบการที่ทำการสนับสนุนจาก MPR, ESEC, RESA, EMER เป็นต้น

มีหน้าที่ ดังนี้

- ๑) สรุปข้อมูลผู้ได้รับผลกระทบตามสถานการณ์
- ๒) สรุปข้อมูลผู้ได้รับบาดเจ็บจากสถานพยาบาล
- ๓) จัดเตรียมสถานที่/ อุปกรณ์/ รถยนต์ เพื่อสนับสนุนแก่ทีมอื่นๆ
- ๔) จัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม และอุปกรณ์อื่นๆ ตามจำเป็น
- ๕) อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

แผนผังการอำนวยความสะดวกและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ
ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control)



๙. การสื่อสารและประสานงานในกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุด จ.ระยอง

เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติในการสื่อสารและประสานเหตุการณ์ผิดปกติและภาวะฉุกเฉินของผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่มาบตาพุด จ.ระยอง กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๙.๑ หน่วยงานที่ผู้ประกอบการที่เกิดเหตุต้องแจ้งเมื่อเกิดเหตุการณ์ผิดปกติและภาวะฉุกเฉิน

- ๑) สำนักงานนิคมอุตสาหกรรม : ผู้ประกอบการที่เกิดเหตุต้องแจ้งเมื่อเกิดเหตุการณ์ผิดปกติและภาวะฉุกเฉินไปยังสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่เกิดเหตุและจัดส่งบุคลากรในกรณีฉุกเฉินที่มีอำนาจในการสั่งการในการประสานงานให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปยังสำนักงานนิคมฯ ที่ผู้ประกอบการสังกัดอยู่และต้องแจ้งเหตุไปยังศูนย์ EMCC และ Port Control
- ๒) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่ เช่น เทศบาลเมืองมาบตาพุด, เทศบาลตำบลบ้านฉาง, เทศบาลตำบลมาบตาพุด เป็นต้น
- ๓) โรงงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนข้างเคียง (ตามแผนฉุกเฉินของโรงงานที่เกิดภาวะฉุกเฉิน)
- ๔) สถานพยาบาล (กรณีมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ตามแผนฉุกเฉินของโรงงานที่เกิดภาวะฉุกเฉิน)
- ๕) สถานีตำรวจ (กรณีพบปัญหาการจราจรหรืออื่นๆ ตามแผนฉุกเฉินของโรงงานที่เกิดภาวะฉุกเฉิน)

๙.๒ หน่วยงานที่ศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control) ต้องแจ้งข้อมูลที่ได้รับจากผู้ประกอบการที่แจ้งเข้ามาตามข้อ ๙.๑

- ๑) ศูนย์เฝ้าระวังและควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (EMCC) ตามช่องทางการสื่อสารที่กำหนดตามข้อ ๙.๓
- ๒) ผู้ประกอบการท่าเรือ/ สถานที่ประกอบการที่อยู่พื้นที่ใกล้เคียงในพื้นที่
- ๓) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ที่ ๖ สาขาระยอง (กรณีเป็นเหตุที่เกิดในร่องน้ำ)
- ๔) สำนักงานนำร่องมาบตาพุด (กรณีเป็นเหตุที่เกิดในร่องน้ำ)
- ๕) ทหารเรือภาคที่ ๑/ ตรชล.เขต ๑ (กรณีเป็นเหตุที่เกิดทางทะเล)
- ๖) สถานพยาบาล (กรณีมีผู้ได้รับบาดเจ็บ)
- ๗) ชุมชนใกล้เคียงที่อยู่ในเส้นทางเดินเรือที่ได้รับผลกระทบ
- ๘) เทศบาลเมืองมาบตาพุด
- ๙) สถานีตำรวจมาบตาพุด

๙.๓ ช่องทางการติดต่อสื่อสาร

ช่องทางการแจ้งเหตุฉุกเฉินต่างๆ ไปยังศูนย์ประสานและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (Port Control) ประกอบด้วย

- โทรศัพท์หมายเลข ๐-๓๘๖๘-๗๘๑๐, ๐-๓๘๖๘-๔๔๐๓
- โทรสารหมายเลข ๐-๓๘๖๘-๗๘๑๐
- ความถี่วิทยุแจ้งเหตุ Marine band ช่อง ๑๓, ๑๔ และ ๑๖

๙.๔ การรายงานในภาวะฉุกเฉิน

การรายงานสถานการณ์การเกิดภาวะฉุกเฉิน ประกอบด้วย

- ๑) การรายงานสถานการณ์เบื้องต้นหลังจากมีการแจ้งเหตุ ผู้ประกอบการที่เกิดเหตุให้รายงานไปยังสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่เกิดเหตุและสำนักงานนิคมอุตสาหกรรม และการณอยู่ในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้รายงานมายัง Port Control ด้วย โดยมีรายละเอียด ดังนี้
- ชื่อผู้รายงาน/ สังกัด
- ช่องทางการติดต่อกลับของผู้รายงาน
- ตำแหน่งที่เกิดเหตุ
- ลักษณะเหตุการณ์ที่เกิด (ระบุเหตุการณ์ให้ชัดเจน เช่น ไฟไหม้, สารเคมีรั่วไหล, ระเบิด เป็นต้น)
- ความรุนแรงและผลกระทบ (ผู้บาดเจ็บ, สิ่งแวดล้อม, ความเสียหายเบื้องต้น)
- สภาพอากาศและทิศทางลม

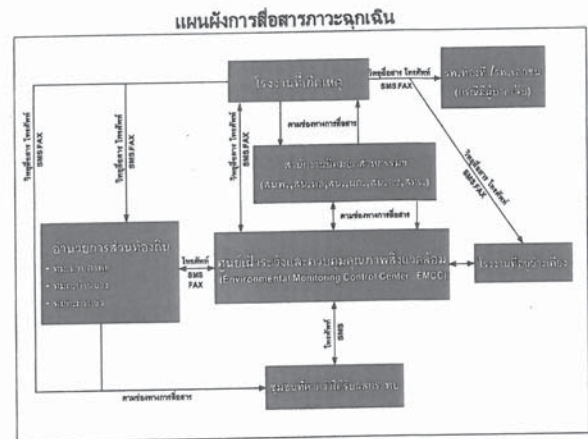
- ความต้องการความช่วยเหลือและสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก (เช่น รถดับเพลิง, ทีมกู้ภัยสารเคมี เป็นต้น)
- อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ๒) สำหรับสำนักงานนิคมอุตสาหกรรม, ศูนย์ EMCC และ Port Control ให้ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติที่มีอยู่และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ๓) การรายงานความคืบหน้าระหว่างเหตุการณ์จนถึงสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน ให้ผู้ประกอบการที่เกิดเหตุ รายงานสรุปสถานการณ์เป็นระยะๆ ตามความเหมาะสม
- ๔) การรายงานสรุปการเกิดภาวะฉุกเฉิน ให้ผู้ประกอบการที่เกิดเหตุจัดทำรายงานสรุปส่งถึง ก.นอ. และส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย ภายใน ๒๔ ชั่วโมง หลังจากสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน กรณีเกิดเหตุในพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้จัดส่งรายงานให้กับผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดด้วย

| สถานที่ ประกอบการ ที่เกิดเหตุ | นิคมฯ ที่เกิดเหตุ | นิคมฯ มาบตาพุด (ที่ตั้ง EMCC) | สง.ท่าเรือฯ มาบตาพุด (Port Control) | เทศบาล ท้องที่ | โรงพยาบาล ท้องที่ | จังหวัด ระยอง (ปภ.จังหวัด) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ๑. แจ้งโรงงาน/ พื้นที่ใกล้เคียง (โรงงานเคมี ภัณฑ์หรือพื้นที่ ที่คาดว่าจะได้รับ ผลกระทบ) ๒. แจ้ง EMCC | ๑. แจ้งศูนย์ EMCC ๒. แจ้งผู้ ประกอบการ ในนิคมฯ ๓. แจ้งเทศบาล / อบต.ท้องที่ ๔. แจ้งชุมชน, โรงเรียน, วัด, สุเหร่าที่อยู่ติด นิคมฯ ๕. แจ้ง Port Control (กรณี เป็นเหตุที่เกิด การท่าเรือ) ๖. แจ้งนิคมฯ ที่ สังกัด ๗. แจ้งเทศบาล / อบต.ท้องที่ ๘. แจ้ง วท. ที่ เกี่ยวข้อง (กรณี มีผู้บาดเจ็บ) ๙. แจ้งประธาน ชุมชน/ ชุมชน | ๑. แจ้งเทศบาล / อบต.ท้องที่ ๒. แจ้งทีม PMCC, MPR, RESA, ESEC ทราบ เพื่อจัดทีมเข้า สนับสนุน ๓. แจ้งชุมชน, โรงเรียน, วัด, สุเหร่าที่อยู่ติด นิคมฯ ๔. แจ้ง วท.ท้องที่ ๕. แจ้งผู้บริหาร ระดับสูงตาม สายบังคับ บัญชา ๖. สถานีตำรวจ ๗. สถานีตำรวจ ๘. แจ้งประชาสัมพันธ์ ๙. แจ้งประธาน ชุมชน/ ชุมชน | ๑. แจ้งศูนย์ EMCC ๒. ผู้ประกอบการ ท่าเรือ/ สถานที่ การติดต่อ ที่เกี่ยวข้อง ๓. สำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาค ที่ ๖ สาขาระยอง (กรณีเป็นเหตุ ที่เกิดในร่องน้ำ) ๔. สำนักงานนำ ร่องมาบตาพุด (กรณีเป็นเหตุ ที่เกิดในร่องน้ำ) ๕. ทหารเรือภาค ที่ ๑/ ตรชล.เขต ๑ (กรณีเป็น เหตุการทาง ทะเล) ๖. สถาน | ๑. แจ้งชุมชน, โรงเรียน, วัด, สุเหร่าที่อยู่ใน พื้นที่ทั้งหมด ๒. แจ้ง วท. ที่ เกี่ยวข้อง ๓. แจ้ง นอ.เมืองระยอง ๔. แจ้ง ปภ.จังหวัด ๕. แจ้งผู้บังคับ บัญชาตามสาย งาน | ๑. แจ้ง วท. ใน ระยอง ๒. แจ้งสาธารณสุข จังหวัดและ หน่วยงานตาม แผนเผชิญ เหตุ | ๑. แจ้งผู้ว่า ราชการ ๒. แจ้ง ๔ ฝ่าย ที่ระยอง ๓. แจ้งผู้บังคับ บัญชาตามสาย งาน |

| | | | | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| จะ ได้รับผล กระทบ ๔. สถานีดำรง | | ลุ่มน้ำเจ้าพระยา ๓. สถานีดำรง | หมอบ (กรณี มีผู้ได้รับ เจ็บ) ๓. ชุมชนใกล้ เขื่อนหรือใน เส้นทางรถไฟ รับผลกระทบ ๔. เทศบาล เมืองมาบตาพุด ๕. สถานีดำรง | | |
|--------------------------------------|--|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|

ตารางแสดงช่องทางการสื่อสาร

| สถานที่ ประกอบ การ ที่เกิดเหตุ | นิคม ที่เกิดเหตุ | นิคม มาบตาพุด (ที่ตั้ง EMCC) | หน่วยงาน มาบตาพุด (Port Control) | เทศบาล ท้องที่ | โรงพยาบาล ท้องที่ | จังหวัด ระยอง (ปภ.จังหวัด) |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS | ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS | ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS ๕. แจ้งผ่าน เตือนภัย ๖. แจ้งผ่าน สถานีข่าวด้าน ๓. ส่ง สนับสนุนลงพื้นที่ ๔. แจ้งไปยัง สถานีวิทยุ กระจายเสียง ท้องถิ่น ๕. นำเนื้อหา ข่าวที่มีการ แถลงข่าวไป แจกจ่ายโดย ตรง ๖. แจ้งผ่าน การกระจายเสียง ท้องถิ่น | ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS ๕. ส่ง สนับสนุนลงพื้นที่ ๖. แจ้งไปยัง สถานีวิทยุ กระจายเสียง ท้องถิ่น ๗. นำเนื้อหา ข่าวที่มีการ แถลงข่าวไป แจกจ่ายโดย ตรง ๘. แจ้งผ่าน การกระจายเสียง ท้องถิ่น | ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS ๕. ส่ง สนับสนุนลงพื้นที่ ๖. แจ้งไปยัง สถานีวิทยุ กระจายเสียง ท้องถิ่น ๗. นำเนื้อหา ข่าวที่มีการ แถลงข่าวไป แจกจ่ายโดย ตรง ๘. แจ้งผ่าน การกระจายเสียง ท้องถิ่น | ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS | ๑. แ อ ง ห ว ง โทรศัพท์ ๒. วิทยุสื่อสาร ๓. Fax ๔. SMS |



๑๐. การประสานและการสื่อสารกับชุมชน

เพื่อเป็นแนวทางในการประสานและการสื่อสารกับชุมชน ในเขตเทศบาล เมืองมาบตาพุดและเทศบาลตำบลบ้านฉาง

๑๐.๑ จัดแบ่งพื้นที่ชุมชนเป้าหมายตามการประเมิน EIA แต่ละโรงงาน ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อชุมชน ซึ่งได้แก่ ชุมชน ๓๓ ชุมชนในเขตเทศบาล เมืองมาบตาพุดและชุมชนในเขตเทศบาลตำบลบ้านฉาง ๑๔ ชุมชน รวมทั้ง โรงเรียนและวัดในพื้นที่ โดยแบ่งเป็น ๔ กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ ๑ ชุมชนชากลูกหญ้า ชุมชนซอยศิริ ชุมชนหนองหวายโสม ชุมชนเจริญพัฒนา วัดชากลูกหญ้า วัดซอยศิริ โรงเรียนชากลูกหญ้า

กลุ่มที่ ๒ ชุมชนตลาดห้วยโป่ง ชุมชนห้วยโป่ง ๑ ชุมชนห้วยโป่ง ๒ ชุมชนห้วยโป่ง ๓ วัดห้วยโป่ง โรงเรียนวัดห้วยโป่ง

กลุ่มที่ ๓ ชุมชนมาบตาพุด ชุมชนบ้านล่าง ชุมชนเนินพยอม วัดมาบตาพุด ชุมชนวัดมาบตาพุด ชุมชนบ้านล่าง โรงเรียนเนินพยอม วัดมาบตาพุด โรงเรียนวัดมาบตาพุด โรงเรียนเนินพยอม

กลุ่มที่ ๔ ชุมชนตลาดมาบตาพุด ชุมชนโสภณ ชุมชนซอยร่วมพัฒนา ชุมชนซอยประปา วัดโสภณวนาราม โรงเรียนวัดเนินห้วยโป่ง โรงเรียนบ้านมาบตาพุด

กลุ่มที่ ๕ ชุมชนอิสลาม (สุเหร่าบน/ สุเหร่าล่าง) ชุมชนบ้านพลอง ชุมชนมาบตาพุด โรงเรียนชุมชนอิสลามสุเหร่าบน โรงเรียนชุมชนอิสลามสุเหร่าล่าง

กลุ่มที่ ๖ ชุมชนโชดหิน ชุมชนเขาไฟ ชุมชนหนองบัวแดง ชุมชนสำนักกะบาก วัดโชดหิน วัดเขาไฟ โรงเรียนวัดโชดหิน โรงเรียนมาบตาพุด พันพิทยาคาร

กลุ่มที่ ๗ ชุมชนตากวน ชุมชนหนองน้ำเย็น ชุมชนคลองน้ำห้วย ชุมชนเกาะกนก-หนองแดง ชุมชนเกาะกนก ชุมชนกรอกยายชา วัดกรอกยายชา วัดตากวน โรงเรียนวัดกรอกยายชา โรงเรียนตากวน

กลุ่มที่ ๘ ชุมชนหนองแฟบ ชุมชนมาบตาพุด โรงเรียนบ้านหนองแฟบ โรงเรียนวัดมาบตาพุด โรงเรียนเทศบาลมาบตาพุด โรงเรียนระยองวิทยาคมนิคมอุตสาหกรรม

กลุ่มที่ ๙ ชุมชนในเทศบาลตำบลบ้านฉาง ๑๔ ชุมชน วัดประมุขมิตราบุรี โรงเรียนวัดประมุขมิตราบุรี

๑๐.๒ จัดแบ่งภารกิจหน้าที่ในการดูแลและสื่อสารกับชุมชน โดยแบ่งกลุ่มโรงงานให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมายชุมชนทั้ง ๔ กลุ่ม ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ โรงงานสามารถสื่อสารกับชุมชนดังกล่าวและกำหนดพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลาง ซึ่งได้แก่ โรงเรียน วัด สถานที่ทำการประสานชุมชน เป็นต้น

๑๐.๓ เมื่อเกิดเหตุการณ์และมีประกาศหรือคำแถลงการณ์ EMCC/ Port Control (ทีมประชาสัมพันธ์) จะประสานกับ MPR และโรงงานผู้

กลุ่ม เพื่อส่งข่าวให้กับโรงงาน ซึ่งอยู่ในกลุ่มพื้นที่เป้าหมายทั้ง ๔ กลุ่ม ร่วมสนับสนุนการดำเนินการ

๑๑. การฟื้นฟู ผู้ประสบภัยและพื้นที่ประสบภัย

การจัดการหลังเกิดภัยเป็นการฟื้นฟูและเยียวยาผู้ประสบภัย โดยให้หรือผ่านพ้นไปแล้ว เป็นการดำเนินการทั้งปวงเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย เป็นหน้าที่ของ ก.อ. จะต้องประสานงานกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในการสร้างขวัญและกำลังใจของประชาชนผู้ประสบภัยให้กลับคืนสู่สภาพปกติและเป็นการฟื้นฟูและพื้นที่ประสบภัยให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว

กำหนดให้ ศูนย์อำนวยการภาวะฉุกเฉินของแต่ละนิคม เป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนการให้การฟื้นฟูผู้ประสบภัย ความช่วยเหลือและฟื้นฟูและ ดังนี้

๑) ดำเนินการช่วยเหลือผู้ประสบภัยที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ในระยะแรก

๒) สำรวจความเสียหาย และความต้องการด้านต่างๆ ของผู้ประสบภัย ทั้งจัดทำบัญชีเป็นประเภทไว้

๓) ส่งเคราะห์ผู้ประสบภัย ตามบัญชีที่สำรวจ โดยให้มีมาตรการและระเบียบที่รัดกุม สามารถส่งเคราะห์ได้เรียบร้อยทั่วถึง

๔) ดำเนินการช่วยเหลือซ่อมแซม สิ่งสาธารณูปโภคและเส้นทางคมนาคมให้พอใช้การได้ในเบื้องต้น

๕) การปฏิบัติภารกิจประชาสัมพันธ์ เพื่อเสริมสร้างขวัญและกำลังใจของประชาชนให้กลับคืนสู่สภาพเดิมโดยเร็ว และดำเนินการชี้แจงต่อสาธารณชนให้ทราบถึงสาเหตุและการป้องกันเหตุการณ์ซ้ำ

๖) การรักษาพยาบาลผู้เจ็บป่วย และการจัดการด้านสาธารณสุขแก่ผู้ประสบภัยอย่างต่อเนื่อง

๗) เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต้องชดเชย/ชดเชย ตลอดจนจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่างๆ ตามหลัก Polluter Pay Principles (PPP)

๑๒. การตรวจสอบและหาสาเหตุ

ผู้ประกอบการใดที่ก่อให้เกิดภัยและทำให้เกิดผลกระทบเป็นวงกว้าง ก.อ. จะพิจารณาสั่งการให้ระงับการประกอบกิจการจะต้องหยุดกิจกรรมดังกล่าวทันที และดำเนินการตรวจสอบและหาสาเหตุของภัย โดยให้บุคลากรหรือองค์กรหน่วยงานที่มีประสบการณ์และความชำนาญเป็นที่ยอมรับต่อสาธารณชน ดำเนินการสรุปผลการตรวจสอบและสาเหตุต่อคณะกรรมการ ก.อ. จัดตั้ง

ขึ้น ประกอบด้วย หน่วยงานวิชาการ หน่วยงานท้องถิ่น ผู้แทนชุมชน รวมทั้งมีที่ปรึกษาจากสถาบันต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เป็นผู้พิจารณา

๑๓. การฝึกซ้อมแผนและการปฏิบัติตามแผน

๑๓.๑ โรงงาน/สถานประกอบการจะต้องดำเนินการฝึกซ้อมตามแผนของโรงงานอุตสาหกรรม/ท่าเรือ/สถานประกอบการของตนเอง อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง หรือตามความเหมาะสมตามสถานการณ์

๑๓.๒ ให้ กนอ. และโรงงาน/สถานประกอบการดำเนินการ จัดให้มีการซ้อมตามแผนฯ ร่วมกันอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง หรือตามความเหมาะสม

๑๔. การทบทวนและปรับปรุงแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน

๑๔.๑ กำหนดให้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน กลุ่มนิคมอุตสาหกรรม พื้นที่มาบตาพุด อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง โดยให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนำปัญหาอุปสรรคที่พบจากการซ้อมหรือหลังจากเกิดเหตุจริง มาดำเนินการปรับปรุงแผนให้เป็นปัจจุบันและสามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑๔.๒ กำหนดให้แต่งตั้งคณะกรรมการ เป็นผู้ดำเนินการทบทวนและปรับปรุงแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินกลุ่มนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่มาบตาพุด จังหวัดระยอง

๑๔.๓ ในส่วนของสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ได้มีการกำหนดการฝึกซ้อมแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินทางทะเลร่วมกับท่าเทียบเรือต่างๆ ในพื้นที่ อย่างน้อย ๑๘ เดือน/ครั้ง

๑๕. ขอมูลรายชื่อผู้ประกอบการภายในท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

| ที่ | ชื่อผู้ประกอบการ | หมายเลข |
|-----|----------------------------------------------------|----------------|
| ๑. | ท่าเทียบเรือ | |
| ๑. | บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอมินอล จำกัด (TPT) | ๐-๓๘๖๘-๓๓๒๘-๓๗ |
| ๒. | บริษัท ไทยแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (TTT) | ๐-๓๘๖๗-๓๔๘๓ |
| ๓. | บริษัท ท่าเรือระยอง จำกัด (RBT) | ๐-๓๘๖๘-๗๒๔๑-๒ |
| ๔. | บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (MTT) | ๐-๓๘๖๘-๔๔๔๗ |
| ๕. | บริษัท ปิเอเอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) (NFC) | ๐-๓๘๖๘-๓๖๔๔ |
| ๖. | บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTTGC) | ๐-๓๘๖๗-๑๔๓๓-๔ |
| ๗. | บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (PTTGC) | ๐-๓๘๖๘-๔๗๘๐-๕ |
| ๘. | บริษัท ไกลว์ เอสพีพี ๓ จำกัด (Glow SPP3) | ๐-๓๘๖๘-๔๗๘๐-๕ |
| ๙. | บริษัท สดาร์ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (SPRC) | ๐-๓๘๖๘-๔๔๑๒ |
| ๑๐. | บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP) | ๐-๓๘๖๘-๔๔๔๔ |
| ๑๑. | บริษัท ปตท.เคมีคอล จำกัด (PTT CHEM) | ๐-๓๘๖๗-๔๗๔๐ |
| ๑๒. | บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด (PTT LNG) | ๐-๓๗๖๕-๘๖๖๐ |
| ๑๓. | บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTTTank) | ๐-๓๘๖๘-๗๗๐๓ |
| ๑๔. | บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด (RTC) | |
| ๑. | ผู้ประกอบการและหน่วยอื่นๆ | ๐-๓๘๖๘-๔๔๔๖-๙ |
| ๒. | บริษัท เอส ซี แมเนจเม้นท์ จำกัด | ๐-๓๘๖๘-๓๓๗๐-๑ |
| ๓. | ด้านศุลกากรมาบตาพุด | ๐-๓๘๖๘-๔๔๔๔ |
| ๔. | ด้านตรวจคนเข้าเมือง | |
| ๑. | ชุมชนพื้นที่ใกล้เคียง | |
| ๒. | กลุ่มเรือประมงปากคลองตากวน | ๐๔-๑๙๔๐-๐๖๔๔ |
| ๓. | กลุ่มเรือประมงตากวน-อ่าวประจู่ | ๐๔-๗๑๒๗-๐๗๖๔ |
| ๔. | กลุ่มเรือประมงหนองแฟบ | ๐๔-๖๑๔๘-๘๓๔๗ |
| ๕. | ชุมชนตากวน-อ่าวประจู่ | ๐๔-๖๘๑๙-๑๙๒๗ |
| ๖. | ชุมชนหนองแฟบ | ๐๔-๑๙๑๗-๐๔๕๐ |
| ๗. | วิสาหกิจชุมชน | ๐-๓๘๖๐-๙๔๒๑ |

| | |
|----------------------------------|-------------|
| -ผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง | ๐-๓๘๖๑-๑๖๖๐ |
| -รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง (๑) | ๐-๓๘๖๑-๑๐๘๗ |
| -รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง (๒) | |
| -ปลัดจังหวัดระยอง | |

๑๖. ข้อมูลหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุฉุกเฉิน

| ชื่อหน่วยงาน | เบอร์โทรศัพท์ |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------|
| -ศูนย์อำนวยการควบคุมภาวะฉุกเฉิน สทอ. | ๐-๓๘๖๘-๓๓๔๐-๘ |
| -สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (สนพ.) | ๐-๓๘๖๘-๓๔๓๐-๘, ๐-๓๘๖๘-๓๑๒๙ |
| -สถานีตำรวจห้วยโป่ง | ๐-๓๘๖๘-๓๑๑๑ |
| -สถานีตำรวจมาบตาพุด | ๑๙๑, ๐-๓๘๖๐-๔๔๘๗-๙ |
| -สถานีดับเพลิงกู้ภัยเทศบาลเมืองมาบตาพุด | ๐-๓๘๖๐-๘๔๘๓ |
| -เทศบาลเมืองมาบตาพุด | ๐-๓๘๖๘-๔๔๖๑-๒ |
| -การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ตำบลมาบตาพุด | ๐-๓๘๖๘-๔๔๐๐ |
| -การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค อำเภอบ้านฉาง | ๐-๓๘๖๐-๑๑๔๔ |
| -การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จังหวัดระยอง | ๐-๓๘๖๐-๑๑๓๒ |
| -สำนักงานขนส่งทางน้ำที่ ๖ สาขาระยอง | ๐-๓๘๖๘-๗๔๔๖ |
| -ตำรวจสันติบาลระยอง | ๐-๓๘๖๑-๔๗๘๗ |
| -โรงพยาบาลมาบตาพุด | ๐-๓๘๖๘-๔๐๔๔ |
| -โรงพยาบาลระยอง | ๐-๓๘๖๑-๑๑๐๔ |
| -โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ | ๐-๓๘๖๑-๔๗๓๖-๔๓ |
| -โรงพยาบาลกรุงเทพ-ระยอง | ๐-๓๘๖๑-๒๙๙๙ |
| -โรงพยาบาลมณฑลระยอง | ๐-๓๘๖๘-๒๑๓๖ |
| -กองอำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จังหวัดระยอง (กอ.ปพร. ระยอง) | ๑๔๐๓, ๐-๓๘๖๙-๔๐๑๘-๙ |
| -ทัพเรือภาคที่ ๑/ ครชล. (เขต ๑) | ๐-๓๘๔๓-๘๐๐๘ |
| -ฐานทัพเรือสัตหีบ | ๐-๓๘๔๓-๗๖๐๐, ๐-๓๘๔๓-๗๑๖๓ |
| -กองการบินทหารเรือ | ๐๖๗-๑๑๔๓ |
| -กองเรือพิฆาต | ๐๖๑-๔๔๒๐ |
| -กองเรือดำน้ำ | ๐-๒๒๒๐-๒๔๒๓ |
| -กองเรือดำน้ำ | ๐-๓๘๖๑-๑๐๘๖ |
| -กองทัพบก (ทบ.ทอ.) | ๐-๓๘๖๑-๓๖๖๐ |



ภาคผนวก ข.11

ตัวอย่างเอกสารการอบรมเจ้าหน้าที่

From: HR-GPSC
Sent: Thursday, January 27, 2022 5:01 PM
To: DL-GPSC-Group-All; DL-CHPP-All
Subject: PR-RES-032/65 : ประกาศสัมพันธ์หลักสตรอบรมประจำปี 2565



ประชาสัมพันธ์ หลักสูตรอบรมประจำปี 2565

2022 TRAINING PLAN

ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล(RES) ขอประชาสัมพันธ์หลักสูตรอบรมภายในประจำปี 2565 โดยท่านสามารถรายละเอียดหลักสูตรอบรมเพิ่มเติมและลงทะเบียนในระบบ **SPARK**

กำหนดประกาศแผนการอบรมรอบเดือนถัดไป คือ กุมภาพันธ์ 7 เริ่มลงทะเบียนได้ตั้งแต่วันที่ 7 – 20 และส่งคำขออบรมจะส่งถึงทุกวันที่ 25 ของเดือน (เฉพาะหลักสูตรอบรมประจำปีเท่านั้น)
เช่น จะลงทะเบียนภายใน 20 กุมภาพันธ์ เพื่ออบรมหลักสูตรในเดือนมีนาคม



| | Date | Course | Target | Quota |
|-------|-------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Feb | 10-11 | Power Automate |  All Employees | 25 |
| | 22-23 | Defensive Driving |  Nominate (พนักงานขับรถในบริษัท) | 20 |
| | 1-2 | Defensive Driving |  Nominate (พนักงานขับรถในบริษัท) | 20 |
| | 4 | Basic Fire Fighting |  All (Law control 40% of employee in each dept.) | 30 |
| | 7 | Excel Advanced |  All Employees | 25 |
| March | 9-11 | Confined Space Entry Integrated |  Operation : SCM, ASM, FO Maintenance: SM, Eng, Tech (OSM / Related Department) | 30 |
| | 10-11 | SSHE Procedure Awareness |  New Employees | 20 |
| | 14-15 | Power BI |  All Employees | 25 |
| | 16 | Leading Business Program (LBP) Business |  SVP L14-15 | 30 |
| | 18 | Fresh Eyes Program |  พนักงานทุกคนต้องผ่านเป็น Fresh Eyes Observer | 25 |
| | 23 | Leading People Program (LPP) Business |  VP-DM L11-13 | 30 |
| | 29 | Leading Business Program (LBP) People |  SVP L14-15 | 30 |
| | 30 | Leading People Program (LPP) People |  VP-DM L11-13 | 30 |
| | 30 | Behavior Base Safety |  ผู้จัดการและพนักงานทุกคนต้องได้รับการฝึกอบรม | 25 |

| | | | | | |
|-------|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| April | 4,20 | Portable Tool, Machine and Machine Guarding |  | Nominate O&M | 20 |
| | 8 | ISO Introduction / Refreshment (ใหม่: New ISO) |  | All Employees | 30 |
| | 19,26 | Leading People Program (LPP) Business |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 20 | Leading Business Program (LBP) Business |  | SVP L14-15 | 30 |
| | 21 | Crane Operating Integrated (refresher) |  | Nominate (O&M who work as Crane operator) | 20 |
| | 22 | Ladder and Scaffolding |  | Nominate O&M | 20 |
| | 27 | Leading Business Program (LBP) People |  | SVP L14-15 | 30 |
| | 28 | Leading People Program (LPP) People |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 29 | Forklift Operating |  | Nominate O&M | 20 |
| May | 3 | Forklift Operating |  | Nominate O&M | 20 |
| | 6,9,25,31 | SSHE Procedure (refresher) |  | All Employees (Plant Site) | 30 |
| | 11 | Leading Task Program (LTP) Business & People |  | JR L4-5 | 30 |
| | 12 | Leading People Program (LPP) Business |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 18 | Energy Conservation for Glow การเปลี่ยนแปลงของระบบการผลิตงาน (Energy Transformation) |  | Operations | 40 |
| | 18 | Boiler Controller (refresher) |  | Boiler Controller | 40 |
| | 18 | Leading Business Program (LBP) Business |  | SVP L14-15 | 30 |
| | 19-20 | Power Automate |  | All Employees | 25 |
| | 23 | Technical Fire Fighting (refresher) |  | Nominate O&M | 30 |
| | 23,27 | รณรงค์ขจัดภัยและแก้ปัญหายาเสพติด |  | Employee under COO | 150 |
| 24 | Leading Business Program (LBP) People |  | SVP L14-15 | 30 | |
| May | 24,27 | Gas Tester |  | Operation (Rayong Cogen, Other area) Maintenance (HCECO/ SRC/ GIPP/ SPP11, Rayong Area) | 25 |
| | 25 | ISO Introduction / Refreshment (ใหม่: New ISO) |  | All Employees | 30 |
| | 25 | Leading People Program (LPP) People |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 26-27 | Leading Other Program (LOP) Business |  | SM/SR L9-10 | 30 |
| | 30 | Hearing Conservation Program: HCP |  | Nominate (Who meet fault hearing) | 30 |
| | 30-31 | Leading Self Program (LSP) Business | | JR L6-8 | 30 |

| | | | | | |
|------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| June | 1 | Fresh Eyes Program |  | พนักงานระดับ ผอ.คนใหม่ Fresh Eyes Observer | 25 |
| | 1,28 | Leading Business Program (LBP) Business |  | SVP L14-15 | 30 |
| | 2,29 | Leading People Program (LPP) Business |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 6,13 | ISO Introduction / Refreshment (เฉพาะ New ISO) |  | All Employees | 30 |
| | 8-9 | Tableau Basic |  | All Employees | 25 |
| | 9-10 | SSHE Procedure Awareness |  | All Employees | 20 |
| | 10 | Leading Task Program (LTP) Business & People |  | JR L4-5 | 30 |
| | 10 | First Aid & CPR |  | All Employees (Newcomer, Refresh every 3 years) | 20-25 |
| | 10,14 | รับรองห้องเก็บและแท่นขุดเจาะทะเล |  | Employee under COO | 150 |
| | 10,14, 17,24 | SSHE Procedure (refresher) |  | All Employees (Plant Site) | 30 |
| | 14 | Leading Business Program (LBP) People |  | SVP L14-15 | 30 |
| | 14 | Electrical Safety & CPR |  | Nominate (O&M who has to work with electrical equipment) | 20 |
| | 15 | Leading People Program (LPP) People |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 16 | Excel Advanced |  | All Employees | 25 |
| June | 20 | Boiler Controller (refresher) |  | Boiler Controller | 40 |
| | 22 | Leading Other Program (LOP) Business |  | SM/SR L9-10 | 30 |
| | 23 | Power Plant 101 |  | Nominate (Non-tech) | 20 |
| | 27 | การดูแลความปลอดภัย |  | Employee under COO | 150 |
| | 29-30 | Power BI |  | All Employees | 25 |
| July | 1,7,20 | Ladder and Scaffolding |  | Nominate O&M | 20 |
| | 1,4,6,11 | SSHE Procedure (refresher) |  | All Employees (Plant Site) | 30 |
| | 1,11 | การดูแลความปลอดภัย |  | Employee under COO | 150 |
| | 4-5,12 | Leading Self Program (LSP) People |  | JR L6-8 | 30 |
| | 5-6 | Defensive Driving |  | Nominate (พนักงานขับรถ) | 20 |
| | 6-7 | Leading Other Program (LOP) People |  | SM/SR L9-10 | 30 |
| | 8,22 | Crane Operating Integrated (refresher) |  | Nominate (O&M who work as Crane operator) | 20 |
| | 11,25 | Energy Conservation for Glow การเปลี่ยนแปลงของระบบการผลิตพลังงาน (Energy Transformation) |  | Operations | 40 |
| | 14-15 | Power Automate |  | All Employees | 25 |
| | 12 | Boiler Controller (refresher) |  | Boiler Controller | 40 |
| | 19 | GPSC MTP Power & Steam Network |  | Nominate (O&M MTP plant) | 20 |
| | 19,20,21 *Participant เลือกวันใดวันหนึ่ง | Leading Business Program (LBP) People |  | SVP L14-15 | 30 |
| | 20 | Technical Fire Fighting (refresher) |  | Nominate O&M | 30 |
| | 21 | Leading People Program (LPP) People |  | VP-DM L11-13 | 30 |
| | 25-26 | หลักสูตร ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On scene command) |  | (Operation : FO, SOM and Port Mgr.) พนักงานผู้สั่งการดับเพลิง ณ จุดเกิดเหตุ (ผู้สั่งการแทนผู้บัญชาการ) | 20 |

| | | | | | |
|-----------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| August | 3-4 | Power BI Advanced |  | All Employees | 25 |
| | 5 | Energy Conservation for GPSC เทคนิคการประหยัดพลังงานสำหรับหม้อไอน้ำ (Energy saving for Boiler) |  | Operations | 40 |
| | 5 | Crane Operating Integrated (refresher) |  | Nominate (O&M who work as Crane operator) | 20 |
| | 5,19,26 | SSHE Procedure (refresher) |  | All Employees (Plant Site) | 30 |
| | 10-11 | Tableau Advance |  | All Employees | 25 |
| | 9,23 | Managing Rules Breaking (MRB) 101 |  | ผู้จัดการบนแท่น ที่ต้องไม่ O&M ฝืนสุส | 20 |
| | 16 | การดูแลความปลอดภัย |  | Employee under COO | 150 |
| | 16 | First Aid & CPR |  | All Employees (Newcomer, Refresh every 3 years) | 20-25 |
| | 15,18 | O&M Training for DCS PhaseV Improvement project |  | O&M who are related | 15 |
| | 18-19 | หลักสูตร มรสั่งการดับเพลิง (Fire Command) |  | (Operation : SVP/ PM/ OM/ SOM and Port Mgr.) พนักงานผู้สั่งการดับเพลิง ณ จุดเกิดเหตุ (ผู้สั่งการแทนผู้บัญชาการ) | 20 |
| September | 22,29 | Predict Maintenance for GT Phase4 and CUP4 |  | O&M who are related | 15 |
| | 1,15 | Technical Fire Fighting (refresher) |  | Nominate O&M | 30 |
| | 2 | Basic Fire Fighting |  | All (Law control 40% of employee in each dept.) | 30 |
| | 2 | Energy Conservation for GPSC เทคนิคการประหยัดพลังงานสำหรับหม้อไอน้ำ (Energy saving for Boiler) |  | Operations | 40 |
| | 5,8 | SSHE Procedure (refresher) |  | All Employees (Plant Site) | 30 |
| September | 9 | Ergonomics |  | Nominate | 20 |
| | 14 | Boiler Controller (refresher) |  | Boiler Controller | 40 |
| | 15-16 | SSHE Procedure Awareness |  | New Employees | 20 |
| | 16 | Energy Conservation for Glow การเปลี่ยนแปลงของระบบการผลิตพลังงาน (Energy Transformation) |  | Operations | 40 |
| September | 20 | GPSC MTP Power & Steam Network |  | Nominate (O&M MTP plant) | 20 |
| | 20 | Excel Advanced |  | All Employees | 25 |
| | 30 | Electrical Safety & CPR |  | Nominate (O&M who has to work with electrical equipment) | 20 |

| | | | | | |
|----------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| October | 3 | Boiler Controller (refresher) | Garage | Boiler Controller | 40 |
| | 3 | Media Training for ERT | Garage | Operation SVP-Plant Opt. and PM | 25 |
| | 3,5 | Data Lake for O&M GSPP3 | Garage | O&M who are related | 15 |
| | 3,6,20,25 | All new Warehouse procedure | Garage | All Employees | 250 |
| | 6,20 | O&M Training for Coal Harbor PLC and HMI Improvement Project | Garage | O&M who are related | 15 |
| | 7,14,21,28 | SSHE Procedure (refresher) | Garage | All Employees (Plant Site) | 30 |
| | 7,17 | Energy Conservation for GPSC เหนือการประหยัดพลังงานสำหรับหม้อไอน้ำ (Energy saving for Boiler) | Garage | Operations | 40 |
| | 7,26 | Heat detector for coal belt conveyor | Garage | O&M who are related | 15 |
| | 10-11 | Power Automate | SPARKIFY | All Employees | 25 |
| | 17 | First Aid & CPR | Garage | All Employees (Newcomer, Refresh every 3 years) | 20-25 |
| November | 19-20 | Defensive Driving | Garage | Nominate (พนักงานต้องขึ้นรถ) | 20 |
| | 2,4 | GPSC Group Steam Network Management system | Garage | O&M who are related | 15 |
| | 4,11,18,25 | SSHE Procedure (refresher) | Garage | All Employees (Plant Site) | 30 |
| | 9 | Excel Advanced | SPARKIFY | All Employees | 25 |
| November | 11 | Ergonomics | Garage | Nominate | 20 |
| | 14,17 | Gas Tester | Garage | Operation (Rayong Cogen, Other area) Maintenance (GHECO/ SIC/ GMP/ SPP1, Rayong Area) | 25 |
| | 15,22 | Wireless vibration monitoring for GSPP3 area | Garage | O&M who are related | 15 |
| | 23-24 | Power BI Advanced | SPARKIFY | All Employees | 25 |
| December | 28 | First Aid & CPR | Garage | All Employees (Newcomer, Refresh every 3 years) | 20-25 |
| | 2,13 | New Data Logger for Glow customer with new server | Garage | O&M who are related | 15 |
| | 8-9 | SSHE Procedure Awareness | Garage | New Employees | 20 |
| | 14 | Boiler Controller (refresher) | Garage | Boiler Controller | 40 |

หมายเหตุ : การอบรมที่มีภาคปฏิบัติ สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมขึ้นอยู่กับสถานการณ์ COVID-19



ท่านสามารถลงทะเบียนหลักสูตรที่สนใจได้
ผ่านระบบ **iSPARK**

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติมได้ที่

SPARK Leader SPARKIFY
Core Program, Leadership and Functional Training
Wanvisa Poonthongkum (Pang)
E-mail : wanvisa.p@gpscgroup.com

Garage
Technical Training
Sirinapa Kaewpraneet (Aey)
E-mail : sirinapa.k@gpscgroup.com

ฝ่ายบริหารศึกษาองค์กร (RES)
Organization Effectiveness

ACT SPIRIT
The way we work together

Monthly Training Schedule February 2022

ฝ่ายบริหารศึกษาองค์กร (RES) ขอประชาสัมพันธ์หลักสูตรฝึกอบรมภายใน ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2565
โดยท่านสามารถดูรายละเอียดหลักสูตรเพิ่มเติมและลงทะเบียนผ่านระบบ **iSPARK**

| Date | Course | | Target | Quota | Enroll |
|-------|-------------------|----------|-----------------------------------------------|-------|-----------------------|
| 10-11 | Power Automate | SPARKIFY | All Employees | 25 | Click |
| 22-23 | Defensive Driving | Garage | Nominate (พนักงานที่ต้องใช้ยานพาหนะของบริษัท) | 25 | Click |

กำหนดการลงทะเบียนภายใน 4 กุมภาพันธ์ 2565

ก่อนลงทะเบียนอบรมใน **iSPARK** ขอให้ท่านแจ้งขออนุญาตหัวหน้างานตามสายบังคับบัญชาก่อนสำหรับพนักงานกะ (Shift Operations) ขอให้แจ้งความประสงค์ผ่านผู้ประสานงานประจำหน่วยงานของท่าน (Training Representative) เพื่อลงทะเบียนให้ท่านในระบบ **iSPARK**

Prior registration, kindly inform and seek approval from your direct superior, including Plant Manager/Division Head/Department Head. For registration, please enroll at https://ispark.gpscgroup.com/class/7is_coniclex=false&ordering=latest
For Shift Operations staff, please contact your department training representative to enroll the training in **iSPARK** for you

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติมได้ที่ :
Core, Leadership and Functional Training
SPARK Leader SPARKIFY
Wanvisa Poonthongkum (Pang)
E-mail : wanvisa.p@gpscgroup.com

Technical Training
Garage
Sirinapa Kaewpraneet (Aey)
E-mail : sirinapa.k@gpscgroup.com

ฝ่ายบริหารศึกษาองค์กร (RES)
Organization Effectiveness

ACT SPIRIT
The way we work together

Monthly Training Schedule MARCH 2022

ฝ่ายบริหารศึกษาองค์กร (RES) ขอประชาสัมพันธ์หลักสูตรฝึกอบรมภายใน ประจำเดือน มีนาคม 2565

โดยท่านสามารถดูรายละเอียดหลักสูตรเพิ่มเติมและลงทะเบียนผ่านระบบ **SPARK**

กำหนดการลงทะเบียนภายใน 7 - 20 กุมภาพันธ์

| Date | Course | Target | Quota | Enroll |
|-------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|
| 1-2 | Defensive Driving | Nominate (พนักงานที่ต้องขับซึ่รถ) | 25 | คลิก |
| 4 | Basic Fire Fighting | All (Law control 40% of employee in each dept.) | 30 | คลิก |
| 7 | Excel Advanced | All Employees | 25 | คลิก |
| 10-11 | SSHE Procedure Awareness | New Employees | 20 | คลิก |
| 14-15 | Power BI | All Employees | 25 | คลิก |
| 14-17 | Confined Space Entry Integrated | Operation : SOM, ASM, FO Maintenance : SM, Eng., Tech (O&M /Related Department) | 30 | คลิก |
| 16 | Leading Business Program (LBP) Business | SVP L14-15 | 30 | คลิก |
| 23 | Leading People Program (LPP) Business | VP-DM L11-13 | 30 | คลิก |
| 29 | Leading Business Program (LBP) People | SVP L14-15 | 30 | คลิก |
| 30 | Leading People Program (LPP) People | VP-DM L11-13 | 30 | คลิก |

Monthly Training Schedule APRIL 2022

ฝ่ายบริหารศึกษาองค์กร (RES) ขอประชาสัมพันธ์หลักสูตรฝึกอบรมภายใน ประจำเดือน เมษายน 2565

โดยท่านสามารถดูรายละเอียดหลักสูตรเพิ่มเติมและลงทะเบียนผ่านระบบ **SPARK**

กำหนดการลงทะเบียนภายใน 7 - 18 มีนาคม 2565

| Date | Course | Target | Quota | Location |
|-------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|----------------|
| 4 | ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร | Nominate O&M | 20 | T |
| 4 | Fresh Eyes for Observer Team | พนักงานทุกระดับ ที่อาสาเป็น Fresh Eyes Observer | 40 | zoom |
| 4-5 | Defensive Driving | Nominate (พนักงานที่ต้องขับซึ่รถ) | 25 | NPC |
| 8 | Basic Fire Fighting | All (Law control 40% of employee in each dept.) | 30 | RF Rayong fire |
| 18-21 | Confined Space Entry Integrated | Operation : SOM, ASM, FO Maintenance : SM, Eng., Tech (O&M / Related Department) | 30 | EFT |
| 19 | Leading People Program (LPP) Business | VP-DM L11-13 (continuing class) | 30 | zoom |
| 20 | Leading Business Program (LBP) Business | SVP L14-15 (continuing class) | 30 | zoom |

| | | | | | |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------|----|--|
| 20 | ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับเครื่องจักร | | Nominate O&M | 20 | |
| 21 | ทบทวนการทำงานเกี่ยวกับปืนจัน (ชนิดติดตั้งอยู่กับที่และชนิดเคลื่อนที่ 1 วัน) | | Nominate (O&M who work as Crane operator) | 20 | |
| 22 | Fresh Eyes for Observer Team | | พนักงานทุกระดับที่อาสาเป็น Fresh Eyes Observer | 40 | |
| 25-26 | Defensive Driving | | Nominate (พนักงานที่ต้องขับซิปรถ) | 25 | |
| 26 | Leading People Program (LPP) Business | | VP-DM L11-13 (continuing class) | 30 | |
| 27 | Leading Business Program (LBP) People | | SVP L14-15 (continuing class) | 30 | |
| 28 | Leading People Program (LPP) People | | VP-DM L11-13 (continuing class) | 30 | |

ก่อนลงทะเบียนอบรมใน **iSPARK** ขอให้ท่านแจ้งขออนุญาตหัวหน้างานตามสายบังคับบัญชาก่อนสำหรับพนักงานกะ (Shift Operations) ขอให้แจ้งความประสงค์ผ่านผู้ประสานงานประจำหน่วยงานของท่าน (Training Representative) เพื่อลงทะเบียนให้ท่านในระบบ **iSPARK**

Prior registration, kindly inform and seek approval from your direct superior, including Plant Manager/Division Head/Department Head. For registration, please enroll at https://ispark.gpscgroup.com/class/?is_coniclex=false&ordering=latest For Shift Operations staff, please contact your department training representative to enroll the training in **iSPARK** for you

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติมได้ที่ :

Core, Leadership and Functional Training
Wanvisa Poonthongkum (Pang)
E-mail : wanvisa.p@gpscgroup.com

Technical Training
Sirinapa Kaewpraneet (Aey)
E-mail : sirinapa.k@gpscgroup.com

ฝ่ายบริหารศักยภาพองค์กร (RES)
Organization Effectiveness

ACT SPIRIT
The way we work together

Monthly Training Schedule May 2022

ฝ่ายบริหารศักยภาพองค์กร (RES) ขอประชาสัมพันธ์หลักสูตรฝึกอบรมภายในประจำเดือน พฤษภาคม 2565 โดยท่านสามารถดูรายละเอียดหลักสูตรเพิ่มเติมและลงทะเบียนผ่านระบบ **iSPARK**

Enroll

COURSE OUTLINE

กำหนดการลงทะเบียนภายใน 7 - 20 เมษายน 2565

| Date | Course | | Target | Quota | Location |
|-------|---------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------|-------|----------------------|
| 3 | Forklift Operating | | Nominate O&M | 20 | ห้องอบรม 4 อาคาร W/H |
| 6 | SSHE Procedure (Refresher) | | All (Plant Site) | 150 | |
| 10-11 | ผู้ตรวจประเมินภายในระบบการจัดการ ISO9001, 14001 & 45001 | | Nominated Internal Auditors and New Assignee(s) | 40 | |
| 11 | Leading Task Program (LTP) Business | | JR L4-5 | 30 | |
| 12 | Leading People Program (LPP) Business | | VP-DM L11-13 (continuing class) | 30 | |
| 18 | Boiler Controller (Refresher) | | Boiler Controller | 40 | |
| 18 | Energy Conservation for (Energy Transformation) | | Nominate | 40 | |

SPARK**GPSC**

Monthly Training Schedule June 2022

ฝ่ายบริหารศักยภาพองค์กร (RES) ขอประชาสัมพันธ์หลักสูตรฝึกอบรมภายใน
ประจำเดือน มิถุนายน 2565
โดยท่านสามารถรายละเอียดหลักสูตรเพิ่มเติมและลงทะเบียนผ่านระบบ **iSPARK**

Enroll
 **COURSE
OUTLINE**

กำหนดการลงทะเบียนภายใน 6 - 20 พฤษภาคม 2565

| Date | Course | | Target | Quota | Location |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | Safety Leadership |  | Section Manager Level ที่เพิ่งได้รับการโปรโมท | 30 |  |
| 6 | Introduction to Integrated Management System (ISO9001, ISO14001, ISO45001) |  | All Employees From Glow Site and GPSC who are interested | 60 |  |
| 7-8 | ผู้ตรวจประเมินภายในระบบ การจัดการ ISO9001, 14001 & 45001 |  | Nominated Internal Auditors and New Assignee(s) | 40 |  |
| 8-9 | Tableau Basic |  | All employee | 25 |  |
| 9-10 | SSHE Procedure Awareness |  | New Employees | 20 |  |
| 10 | First Aid & CPR |  | All Employees (Newcomer, Refresh every 3 years) | 30 |  |
| 10 | Leading Task Program (LTP) People |  | JR L4-5 | 30 |  |