



บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

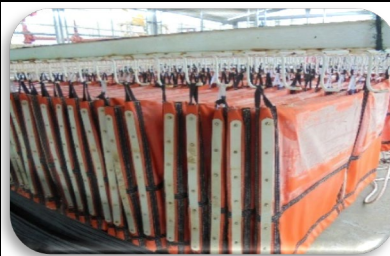

โครงการทำเทียบเรือน้ำมันและก๊าซของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จังหวัดสงขลา

ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

ภาคผนวก ข-04





รายการอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน




บัญชีรายการอุปกรณ์ป้องกันน้ำมันรั่วไหลทางทะเล คลังปิโตรเลียมสงขลา ประจำปี 2566

Item	Equipment	Brand	Age	Quantity	Status			Photo	Location/Remark
					Good	Fair	Fail		
1	Boom								
1.1	Fence Boom 1set=25m (ท่าเรือ)		2Y	10 Sets	ok				Jetty#A,#B
1.2	Fence Boom 1set=25m (โรงเก็บสารเคมี)		2Y	20 Sets	ok				โรงเก็บสารเคมี
1.3	Permanent Boom (Fix Boom) 1set = 10m		5Y	14 Sets	ok				ท่าเรือเล็ก

1.4	Permanent Boom (Fix Boom) 1set = 10m		5Y	36 Sets	ok				Jetty#A,#B
1.5	Permanent Boom (Fix Boom) 1set = 10m (เพิ่มใหม่ ปี 2563)		5Y	29 Sets	ok				อาคารเก็บอุปกรณ์
2	Skimmer								
2.1	Disc Skimmer	Lamor	1Y	1 Set	ok				ท่าเรือเล็ก
2.2	Power Pack + Pump (Dise)	Lamor	1Y	1 Set	ok				ท่าเรือเล็ก

2.3	Brush Skimmer	Lamor	2Y	2 Set	ok				ทำเรือและตู้เก็บอุปกรณ์
2.4	Power Pack + Pump (Brush)	Lamor	2Y	2 Set	ok				ทำเรือและตู้เก็บอุปกรณ์
2.5	Brush Weir Skimmer	Lamor	2Y	2 Set	ok				ทำเรือและตู้เก็บอุปกรณ์
2.6	Power Pack(Brush Weir)	Lamor	1Y	2 Set	ok				ทำเรือและตู้เก็บอุปกรณ์
2.7	Wier Skimmer ตัวใหม่	Lamor	1Y	1 Set	ok				ทำเรือเล็ก

2.8	Power Pack Weir Skimmer ตัวใหม่	Lamor		1 Set	ok				ทำเรือเล็ก
3	Vessel spray								
3.1	Seaspray oil dispersant		2 Y	2 Set	ok				ทำเรือและตู้เก็บอุปกรณ์
4	Tempory storage Tank								
4.1	Fast Tank 11,000 L		2 Y	8 Set	ok				ตู้เก็บอุปกรณ์
4.2	Fast Tank 11,000 L		3 Y	1 Set	ok				ทำเรือ

4.3	Fast Tank 11,000 L		4 Y	2	ok				โรงบรรจุ
5	Absorbent								
5.1	Absorbent Boom		2Y	72	ok				อาคารเก็บอุปกรณ์ ดัก TPM
5.2	Absorbent sheet		2Y	30	ok				อาคารเก็บอุปกรณ์ ดัก TPM
5.3	Absorbent Rool		2Y	19	ok				อาคารเก็บอุปกรณ์ ดัก TPM

6	Dispersant								
6.1	Oil spil Dispersant (200L)		10Y	17	ok				อาคารเก็บอุปกรณ์
6.2	Oil spil Dispersant (200L)		2Y	20	ok				อาคารเก็บอุปกรณ์
7	Oil spill Work Boat								
7.1	เรือ			2 set	ok				ท่าเรือเล็ก
8.1	ลูกท่อน			1 Set	ok				โรงบรรจุ

นายวัชร บุษกรณ/จป.คป.สข.



บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทำเทียบเรือน้ำมันและก๊าซของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย จังหวัดสงขลา

ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2566

ภาคผนวก ข-05

ข้อกำหนด และระเบียบการใช้ท่าเรือ

ข้อกำหนดและระเบียบการใช้ท่าเทียบเรือ
ของ
คลังปิโตรเลียมสงขลา
ฝ่ายคลังปิโตรเลียมส่วนภูมิภาค
บริษัท ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

1. วัตถุประสงค์

คลังปิโตรเลียมสงขลา ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ ด้านตะวันออกของประเทศไทย ในบริเวณเลขที่ 201 หมู่ 1 ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลา และมีท่าเทียบเรือตั้งอยู่ในเขตท่าเรือสงขลา

คลังปิโตรเลียมสงขลา มีภารกิจหลักในการรับ-เก็บ-จ่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทั้งที่ผลิตได้ภายในประเทศ และนำเข้าจากต่างประเทศ โดยผ่านท่าเทียบเรือจำนวน 2 ท่า

ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยทุกขั้นตอน คลังปิโตรเลียมสงขลา จึงออกข้อกำหนด และระเบียบการใช้ท่าเทียบเรือฉบับนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะป้องกันมิให้เกิดความ สูญเสียต่อชีวิต, ทรัพย์สินของ ปตท. และผู้ที่เกี่ยวข้อง

2. ขอบข่าย

ข้อกำหนดและระเบียบการใช้ท่าเทียบเรือ (Port Information) คลังปิโตรเลียมสงขลา ฉบับนี้ ประกาศใช้สำหรับ ท่าเทียบเรือด้าน A และท่าเทียบเรือด้าน B ของคลังปิโตรเลียมสงขลา

3. เอกสารอ้างอิง

4. คำจำกัดความ

5. ข้อกำหนดและระเบียบการใช้ท่าเทียบเรือ (Port Information) ประกอบด้วยหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- 5.1 ข้อมูลเจ้าของท่าเรือ
- 5.2 ข้อมูลผู้ดำเนินการท่าเรือ
- 5.3 ข้อมูลท่าเทียบเรือ A และ B
- 5.4 อุปกรณ์เรือ
- 5.5 ข้อกำหนดและข้อพึงปฏิบัติของเรือต่างๆ
- 5.6 แผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินบริเวณท่าเทียบเรือ
- 5.7 ระเบียบการผ่านเข้า-ออกบริเวณท่าเทียบเรือ

5.1 ข้อมูลเจ้าของท่าเรือ

บริษัท ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

ที่อยู่ : 555/2 ศูนย์อเนกประสงค์คอมเพล็กซ์ อาคารบี ชั้นที่ 12 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร เขตจตุจักร กทม.10900
ติดต่อ : โทรศัพท์ 0-2537-2000

5.2 ข้อมูลผู้ดำเนินการท่าเรือ

คลังปิโตรเลียมสงขลา

ที่อยู่ : เลขที่ 201 หมู่ 1 ตำบลหัวเขา อำเภอสิงหนคร
จังหวัดสงขลา 90280
ติดต่อ : โทรศัพท์ 0-7433-1011 โทรสาร 0-7433-1019

5.3 ข้อมูลท่าเรือ A และ B

ที่ตั้ง LAT 07° 14'09"N.

LONG 100° 34'08"E

ลักษณะทั่วไปของท่าเทียบเรือ

- เป็นสะพานเทียบเรือยื่นไปในทะเลทางทิศตะวันออก

♦ เป็นท่าเทียบเรือคู่ (Twin Berth) คือท่าด้าน A และ B

♦ ความยาวของสะพาน 1,200 เมตร

♦ ความกว้างของค้ำท่า 28 เมตร ยาว 39 เมตร

♦ การนำเรือเข้ามาเพื่อเทียบท่าและออกจากท่า ถือว่าเป็นการนำเรือในพื้นที่จำกัด (CONFINED SPACE) และต้องผ่าน
ร่องน้ำของท่าเรือสงขลา

ค่าบริการเรือรับเชื้อเพลิง และพนักงานรับเชื้อเพลิง

เรือบรรทุกผลิตภัณฑ์ของ ปตท. ที่เข้าเทียบท่า คลังฯ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการให้บริการเรือรับเชื้อเพลิง ในกรณีเป็นเรือของ
ลูกค้าที่มาใช้บริการ ลูกค้าจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการให้บริการเรือรับเชื้อเพลิง

การรับ-จ่ายสินค้า

ท่าเทียบเรือ หมายเลข	ชนิดของผลิตภัณฑ์	Loading Arm			อัตราการสูบล้าง (สูงสุด)	
		ขนาด	มาตรฐาน	จำนวน	รับ (m ³ /hr)	จ่าย (m ³ /hr)
A	LPG- Liquid	6'	ANSI 300	1	200	-
	LPG-Vapour	4'	ANSI 300	1	-	200
	HSD	6'	ANSI 150	1	360	500
	G BASE 1 , G BASE 2 , ULG	6'	ANSI 150	1	360	-
	FO	6'	ANSI 150	1	120	-
	HSD (Hose)	3'	ANSI 150	1	-	95
B	LPG- Liquid	6'	ANSI 300	1	200	-
	LPG-Vapour	4'	ANSI 300	1	-	200
	HSD	10'	ANSI 150	1	1,200	500
	ULG/ULR	6'	ANSI 150	1	360	-
	IK/JET A-1	6'	ANSI 150	1	360	-
	FO (Hose)	6'	ANSI 150	1	120	-
	HSD (Hose)	3'	ANSI 150	1	-	95
	ETHANOL (Hose)	6'	ANSI 150	1	360	-

ข้อจำกัดของเรือที่จะเข้าเทียบท่า A

	สูงสุด	ต่ำสุด
♦ ระวางบรรทุก (DWT)	-	-
♦ น้ำหนักรบรรทุกทั้งหมดของเรือ (DISPLACEMENT)	3,000	300
♦ ความยาวตลอดลำ (LOA) (เมตร)	79.25	-
♦ Parallel Body Length (PBL) (เมตร)	-	20
♦ กินน้ำลึก (LLW) (เมตร)	5.0	-
♦ MANIFOLD (เมตร)	-	-
- ระยะห่างระหว่าง MANIFOLD (Spacing)	2	1
- ความสูงจากดาดฟ้าเรือ/อาคารรองรับน้ำมัน (Set Back)	-	-
- ระยะห่างจากกราบเรือ (Ship Rail)	4	1.0

♦ ความสูงของ MANIFOLD จากระดับแนวน้ำ (เมตร)		
- เรือเบา	5.9	-
- เรือหนัก	1	-
♦ การรับ-ปล่อยเรือภายในประเทศและเรือต่างประเทศ		
- จำนวนเรือตก (ลำ)	-	อย่างน้อย 2 ลำ
- จำนวนเรือรับเชือก (ลำ)	-	1
- จำนวนพนักงานรับเชือก (คน)	-	3

ข้อกำหนดของเรือที่จะเข้าเทียบท่า B

	สูงสุด	ต่ำสุด
♦ ระวางบรรทุก (DWT.)	-	-
♦ น้ำหนักรบรรทุกทั้งหมดของเรือ (DISPLACEMENT)	20000	500
♦ ความยาวตลอดลำ (LOA) (เมตร)	172	-
♦ Parallel Body Length (PBL) (เมตร)	-	20
♦ กินน้ำลึก (LLW) (เมตร)	6.4	-
♦ MANIFOLD (เมตร)		
- ระยะห่างระหว่าง MANIFOLD (Spacing)	2.0	1.0
- ความสูงจากคาค้ำเรือ/ถาดรองรับน้ำมัน (Set Back)	-	0.5
- ระยะห่างจากกราบเรือ (Ship Rail)	3.5	1.5
♦ ความสูงของ MANIFOLD จากระดับแนวน้ำ (เมตร)	-	-
- เรือเบา	8	-
- เรือหนัก	1	-
♦ เรือบรรทุกก๊าซ	-	-
- ถังบรรทุกสินค้าทนความดัน (Kg/cm ²)	18	-
- Safety Valve (kg/cm ²)	18.6	13.7
- Relief Valve (kg/cm ²)	20	13.7
♦ การรับ-ปล่อยเรือต่างประเทศ		
- จำนวนเรือตก (ลำ)	-	อย่างน้อย 2 ลำ
- จำนวนเรือรับเชือก (ลำ)	-	1
- จำนวนพนักงานรับเชือก (คน)	-	3
♦ การรับ-ปล่อยเรือในประเทศ		
- จำนวนเรือตก (ลำ)	-	อย่างน้อย 2 ลำ
- จำนวนเรือรับเชือก (ลำ)	-	1
- จำนวนพนักงานรับเชือก (คน)	-	3

อุปกรณ์ช่วยการนำเรือเข้าเทียบท่า (NAVIGATION AIDS) ประกอบด้วย

- ♦ WIND DIRECTION AND SPEED สามารถแสดงความเร็วลมได้สูงสุด 100 กม./ชม. และทิศทางได้ตลอดเวลา

5.4 อุปกรณ์ผูกเรือ

5.4.1 เชือกผูกเรือ

- ♦ เรือขนาดไม่เกิน 6,000 DWT. จำนวนไม่น้อยกว่า 8 เส้น
- ♦ เรือขนาดมากกว่า 6,000 DWT. จำนวนไม่น้อยกว่า 10 เส้น

5.4.2 ต้องมีกวั่นสำหรับดึงเชือกที่ภาคหัวและภาคท้ายเรือ ไม่น้อยกว่าภาคละ 1 ชุด

5.5 ข้อกำหนดและข้อพึงปฏิบัติของเรือทุกๆ ลำ

5.5.1 ก่อนเรือเข้าเทียบท่า

5.5.1.1 เรือที่เข้าเทียบท่าของ ปตท. ทุกลำต้องผ่านระบบการตรวจเรือจากส่วนปฏิบัติการทางเรือของ ปตท. ก่อน

5.5.1.2 เรือทุกลำที่มีโปรแกรมเข้าเทียบท่า ต้องทดสอบการติดต่อกับวิทยุช่อง 11,13 และ/หรือทางโทรศัพท์กับนายท่า

ปตท. ก่อนที่เรือจะถึงท่าประมาณ 1 ชั่วโมง พร้อมนี้ ทางท่าจะสอบถามและยืนยันวิธีการนำเรือเทียบท่ากับนายเรือในแต่ละเที่ยวเรือ

5.5.1.3 ในกรณีคลื่นลมแรงเกิน 35 ก.ม./ชม. หรือมีฝนตกฟ้าคะนอง ไฟแลบ ไฟร้อง หรือสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการนำเรือเข้าเทียบท่า และไม่ปลอดภัยต่อการปฏิบัติงานซึ่งนายท่า ปตท. พิจารณาแล้วจะสงวนสิทธิไม่อนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่าหรือให้เรือออกจากท่าได้

5.5.1.4 เรือทุกลำที่จะเข้าเทียบท่า ต้องมีเรือลากจูง (Tug Boat) และเรือรับเชือกพร้อมปฏิบัติงาน ยกเว้น เรือSupply ที่มีความยาวตลอดลำน้อยกว่า 165 ฟุต(50.29 เมตร)

5.5.1.5 บริเวณหน้าวาล์วทางรับ-จ่ายของเรือต้องมีธง November (ธงN) เพื่อแสดงให้รู้ตำแหน่งของท่อที่จะใช้งาน ซึ่งสามารถมองเห็นได้ในระยะ 100 เมตร กรณี เรือมีสินค้ามากกว่า 1 ผลึกภัณฑ์ ต้องแสดงป้ายผลิตภัณฑ์ให้ชัดเจน

5.5.1.6 ความเร็วด้านข้างของเรือ ที่เข้าเทียบท่าจะต้องไม่เกินเกณฑ์ 20 CM/SEC (0.54 KTS)

5.5.1.7 นายเรือหรือนายประจำเรือ ต้องควบคุมการปฏิบัติงานของลูกเรือ โดยใกล้ชิดต่อการส่งเชือกเรือและผูกเชือกเรือ ห้ามโยนคิงมาที่ท่าโดยเด็ดขาด

5.5.1.8 ก่อนเข้าเทียบท่า สมอของเรือด้านนอก ต้องทิ้งระยะห่างจากแนวหน้าท่า 50 เมตร โดยความยาวของโซ่สมออยู่ประมาณ

2 สเกล (Shackles)

5.5.1.9 การนำเรือเทียบท่าให้พิจารณาต้องเทียบเรือทวนกับทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำและกระแสลม

- กรณีกระแสน้ำและหรือกระแสลมไม่ป็นทิศทางเดียวกัน ขอให้พิจารณาว่าสิ่งไหนมีอิทธิพลมากกว่ากัน

- กรณีทางท่ามีความจำเป็นต้องบังคับกบเทียบ ขอให้นายท่าแจ้งเหตุผลความจำเป็นกับนายเรือทราบ

ข้อพึงปฏิบัติในการนำเรือเข้าเทียบท่า มีดังนี้

5.5.1.10 การนำเรือเข้าเทียบท่า A แบบไม่กลับลำ ขอให้พิจารณาข้อพึงปฏิบัติเป็นกรณีแรกดังนี้

5.5.1.10.1 การนำเรือเทียบท่า A ไม่ต้องกลับลำ ให้นำเรือด้านกานขวา(Starboard side)เทียบท่า

5.5.1.10.2 การนำเรือตั้งแต่บริเวณท่าเรือน้ำลึก จนถึงทุกหมายเลข ปตท. ควรใช้ความเร็วข้างหน้า(Head speed) ด้วยความเร็วต่ำสุดที่สามารถควบคุมเรือได้ โดยมีเรือลากจูง(Tug Boat) ขึ้นเชือกหัวเรือซ้าย และ /หรือท้ายเรือซ้าย

5.5.1.10.3 การควบคุมเรือบริเวณหน้าท่าผู้นำเรือต้องควบคุมเรือให้หยุดนิ่งและต้องทิ้งสมอด้านนอกระยะห่างจากท่าไม่น้อยกว่า 50 เมตร

5.5.1.10.4 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่าโดยใช้เรือลากจูงดันเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วด้านข้างไม่เกิน 20 CM/SEC

5.5.1.10.5 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่า ต้องให้ตำแหน่งของเรือตรงกับตำแหน่งของRubber Fenderทั้ง 5 ตัว หลังจากเรือแนบท่าแล้วให้เลื่อนเรือปรับตำแหน่งท่อผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับ Loading arm

การนำเรือก๊าซ LPG ออกจากท่า A กรณี หัวเรือ หันเข้าหาฝั่ง

5.5.1.10.6 ใช้เรือ Tug ดึงที่ท้ายเรือ พร้อมเรือส่งออนสมอเรือ ดึงเรือให้ออกห่างจากท่าประมาณ 50 เมตร

5.5.1.10.7 ใช้เรือ Tug ในการกลับลำเรือ โดยสั่งให้เรือTug ต้องปลดเชือกท้าย มาขึ้นเชือกหัวแล้วดันให้เรือก๊าซกลับลำ หมายเหตุ จากประสบการณ์ กรณีลมแรงเรือ Tug ขนาดที่ใช้งานไม่สามารถดึงท้ายให้เรือก๊าซแอลพีจีกลับลำได้

5.5.1.10.8 เรือขนานท่าที่ระยะห่างประมาณ 50 เมตร อนุญาตให้เรือใช้เครื่องจักรเดินหน้าได้

5.5.1.11 การนำเรือเข้าเทียบท่า A แบบกลับลำ พิจารณาเป็นอันดับสอง

5.5.1.11.1 การนำเรือเทียบท่า A แบบกลับลำ ให้นำเรือด้านกานซ้าย(Port side)เทียบท่า

5.5.1.11.2 การนำเรือตั้งแต่บริเวณท่าเรือน้ำลึก จนถึงทุกหมายเลข ปตท. ควรใช้ความเร็วข้างหน้า(Head speed)

ด้วยความเร็วต่ำสุดที่สามารถควบคุมเรือได้ โดยมีเรือลากจูง(Tug Boat) ขึ้นเชือกหัวเรือขวา และ /หรือท้ายเรือซ้าย ไม่ต้องขึ้นเชือก

5.5.1.11.3 การควบคุมเรือบริเวณหน้าท่า ผู้นำเรือต้องควบคุมเรือให้หยุดนิ่งและรักษาระยะห่างหน้าท่า

ไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อนำเรือกลับลำทางซ้ายหน้าท่า ให้นำเรือพิจารณาสั่งการในกรณีให้เรือลากจูงท้ายเรือซ้าย ย้ายมาอยู่หัวเรือขวาหรือท้ายเรือขวาและขึ้นเชือก

- 5.5.1.11.4 การควบคุมเรือบริเวณหน้าท่า ผู้นำเรือต้องควบคุมเรือให้หยุดนิ่งและต้องทิ้งสมอด้านนอกระยะห่างจากท่าไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- 5.5.1.11.5 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่าโดยใช้เรือลากจูงคันเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วด้านข้างไม่เกิน 20 CM/SEC
- 5.5.1.11.6 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่า ต้องให้ตำแหน่งของเรือตรงกับตำแหน่งของRubber Fender ทั้ง 5 ตัว หลังจากเรือแนบท่าแล้ว ให้เลื่อนเรือปรับตำแหน่งต่อผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับ Loading arm
- การนำเรือก๊าซ LPG ออกจากท่า A กรณี หัวเรือหันไปทางร่องน้ำสงขลา
- 5.5.1.11.7 ใช้เรือTug และเบรคสมอ คึงเรือขนานออกจากท่า ห่างประมาณ 50 เมตร
- 5.5.1.11.8 เรือขนานท่าที่ระยะประมาณ 50 เมตร อนุญาตให้เรือใช้เครื่องจักรเดินหน้าได้

5.5.1.12 การนำเรือเข้าเทียบท่า B แบบไม่กลับลำ ขอให้พิจารณาถึงปฏิบัติเป็นกรณีที่สอง

- 5.5.1.12.1 การนำเรือเทียบท่า B ไม่ต้องกลับลำ ให้นำเรือด้านกาบซ้าย(Port side)เทียบท่า
- 5.5.1.12.2 การนำเรือตั้งแต่ บริเวณท่าเรือน้ำลึก จนถึงทุกหมายเลข ปตท. ควรใช้ความเร็วข้างหน้า(Head speed) ด้วยความเร็วต่ำสุดที่สามารถควบคุมเรือได้โดยมีเรือลากจูง(Tug Boat) ขึ้นเชือกหัวเรือขวา และท้ายเรือขวา
- 5.5.1.12.3 การควบคุมเรือบริเวณหน้าท่าผู้นำเรือต้องควบคุมเรือให้หยุดนิ่งและต้องทิ้งสมอด้านนอกระยะห่างจากท่าไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- 5.5.1.12.4 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่าโดยใช้เรือลากจูง 2 ลำคันเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วด้านข้าง ไม่เกิน 20 CM/SEC
- 5.5.1.12.5 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่า ต้องให้ตำแหน่งของเรือตรงกับตำแหน่งของRubber Fenderตามขนาดของเรือ หลังจากเรือแนบท่าแล้ว ให้เลื่อนเรือปรับตำแหน่งต่อผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับ Loading arm
- การนำเรือออกจากท่า B กรณีหัวเรือ หันเข้าหาฝั่ง
- 5.5.1.12.6 ใช้เรือ Tug คึงที่ท้ายเรือ พร้อมเรือส่งถอนสมอเรือ คึงเรือให้ออกห่างจากท่าประมาณ 50 เมตร
- 5.5.1.12.7 ใช้เรือ Tug ในการกลับลำเรือ พิจารณาใช้เรือ Tug 2 ลำถ้าจำเป็น
- 5.5.1.12.8 เรือขนานท่าที่ระยะห่างประมาณ 50 เมตร อนุญาตให้เรือใช้เครื่องจักรเดินหน้าได้

5.5.1.13 การนำเรือเข้าเทียบท่า B แบบกลับลำ พิจารณาเป็นอันดับแรก

- 5.5.1.13.1 การนำเรือเทียบท่า B แบบกลับลำ ให้นำเรือด้านกาบขวา(Starboard side)เทียบท่า
- 5.5.1.13.2 การนำเรือตั้งแต่ บริเวณท่าเรือน้ำลึก จนถึงทุกหมายเลข ปตท. ควรใช้ความเร็วข้างหน้า(Head speed) ด้วยความเร็วต่ำสุดที่สามารถควบคุมเรือได้โดยมีเรือลากจูง(Tug Boat) ขึ้นเชือกหัวเรือซ้าย และท้ายเรือขวาไม่ต้องขึ้นเชือก
- 5.5.1.13.3 การควบคุมเรือบริเวณหน้าท่า ผู้นำเรือต้องควบคุมเรือให้หยุดนิ่งและรักษาระยะห่างหน้าท่า ไม่น้อยกว่า 75 เมตร เพื่อนำเรือกลับลำหน้าท่าให้ผู้นำเรือพิจารณาสั่งการให้เรือลากจูงท้ายเรือขวาย้ายมาอยู่ท้ายเรือซ้าย และขึ้นเชือก
- 5.5.1.13.4 การควบคุมเรือบริเวณหน้าท่า ผู้นำเรือต้องควบคุมเรือให้หยุดนิ่งและต้องทิ้งสมอด้านนอกระยะห่างจากท่า ไม่น้อยกว่า 50 เมตร
- 5.5.1.13.5 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่าโดยใช้เรือลากจูง 2 ลำคันเรือเข้าเทียบท่าด้วยความเร็วด้านข้างไม่เกิน 20 CM/SEC
- 5.5.1.13.6 การควบคุมเรือขณะนำเรือเข้าเทียบท่า ต้องให้ตำแหน่งของเรือตรงกับตำแหน่งของRubber Fender ตามขนาดเรือ หลังจากเรือแนบท่าแล้ว ให้เลื่อนเรือปรับตำแหน่งต่อผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับ Loading arm
- การนำเรือออกจากท่า B ขณะนี้ เรือหันหัวไปทางร่องน้ำสงขลา
- 5.5.1.13.7 ใช้เรือTug และเบรคสมอ คึงเรือขนานออกจากท่า ห่างประมาณ 50 - 70 เมตร
- 5.5.1.13.8 เรือขนานท่าที่ระยะประมาณ 50 -70 เมตร อนุญาตให้เรือใช้เครื่องจักรเดินหน้าด้วย

5.5.1.14 กฎระเบียบการนำเรือออกจากท่าเทียบเรือ

- 5.5.1.14.1 ในกรณีคลื่นลมแรงเกินกำหนด 35 ก.ม./ชม. อันอาจเกิดอันตรายเกิดความเสียหายต่อท่าเทียบเรือ จึงมีความจำเป็นต้องให้ผู้นำเรือออกจากท่าเทียบเรือ
- 5.5.1.14.2 ก่อนการปลดเชือกเรือบรรทุกน้ำมันและหรือเรือบรรทุกก๊าซที่ทุกหน้าท่า ต้องขึ้นเชือกเรือลากจูง(Tug Boat)ก่อนทุกครั้ง ตำแหน่งการขึ้นเชือกของเรือลากจูงขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าพนักงานนำร่องหรือผู้นำเรือ
- 5.5.1.14.3 ในการปลดเชือกทุกเส้นออกจากทุกผูกเรือ ห้ามใช้เครื่องจักร ขณะที่ยังไม่ถูกเก็บขึ้นบนเรือ จนปลดค้ำ
- 5.5.1.14.4 การใช้เครื่องจักรในการบังคับเรือออกจากท่าขอให้ใช้ในกรณีจำเป็นเท่านั้น ให้นำเรือออกจากท่าในแนวขนาน

กัปตันโดยมีเรือลากจูง(Tug Boat) ช่วยทุกครั้ง

5.5.1.14.5 ต้องมีเรือลากจูง(Tug Boat)อย่างน้อย 1 ลำในการนำเรือออกจากท่าเทียบเรือทุกครั้ง

5.5.1.14.6 อื่นๆ ให้อยู่ในดุลยพินิจของเจ้าพนักงานนำร่องหรือผู้นำเรือ

5.5.1.15 ข้อกำหนดการใช้เรือลากจูง(Tug Boat)เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา

5.5.1.15.1 ในกรณีเจ้าพนักงานนำร่อง กรมเจ้าท่า เป็นผู้นำเรือ จำนวนและขนาดแรงม้าของเรือลากจูงต้องเป็นไปตามประกาศกรมเจ้าท่าเรื่องข้อกำหนดในการใช้เรือลากจูงเขตท่าเรือจังหวัดสงขลา

5.5.1.15.2 ในกรณีนายเรือที่มีนำร่องพิเศษเฉพาะลำ เป็นผู้นำเรือ จำนวนและขนาดแรงม้าของเรือลากจูงต้องปฏิบัติ ดังนี้

5.5.1.15.2.1 เรือที่มีความยาวตลอดลำ(LOA) ไม่เกิน 300 ฟุตหรือ 91.44 เมตร พิจารณาใช้เรือลากจูงขนาดไม่น้อยกว่า 600 แรงม้า 1 ลำ หรือ ขนาดไม่น้อยกว่า 350 แรงม้า 2 ลำ ช่วยในการนำเรือเข้าเทียบท่าและเรือขนาดไม่น้อยกว่า 350 แรงม้า จำนวน 1 ลำ ช่วยในการนำเรือออกจากท่า

5.5.1.15.2.2 เรือที่มีความยาวตลอดลำ(LOA) ตั้งแต่ 301-400 ฟุตหรือ 91.74 - 121.92 เมตร พิจารณาใช้เรือลากจูงขนาดไม่น้อยกว่า 600 แรงม้า 1 ลำ และใช้เรือขนาดไม่น้อยกว่า 350 แรงม้า 1 ลำ ช่วยในการนำเรือเข้าเทียบท่าและเรือขนาดไม่น้อยกว่า 350 แรงม้า จำนวน 1 ลำ ช่วยในการนำเรือออกจากท่า

5.5.1.16 การขึ้นเชือกผูกเรือ ต้องได้ตามมาตรฐานที่ ปตท. กำหนด

5.5.1.17 เพื่อความปลอดภัยของเรือทุกลำที่มาปฏิบัติงาน ณ ท่าเทียบเรือคลังปิโตรเลียมสงขลาต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของ ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminal) สำหรับเรือบรรทุกน้ำมัน และ SIGTTI (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators) สำหรับเรือบรรทุก LPG รวมทั้งอุปกรณ์ที่ใช้ในการเทียบเรือ ต้องรักษาไว้ให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี

5.5.1.18 ต้องปฏิบัติตาม Safety Checklist ที่ ปตท. กำหนด

5.5.1.19 ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ของท่า ปตท. โดยเคร่งครัด หากพบว่าเรือมีการฝ่าฝืนกฎระเบียบ และมีผลทำให้เกิดความเสียหาย ปตท. จะระงับการสูบน้ำ ทางเรือต้องรับผิดชอบกับค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

5.5.1.20 สำหรับเรือภายในประเทศ กรณีที่มีการเปลี่ยนนายเรือ บริษัทเจ้าของเรือ จะต้องแจ้งให้ ปตท. ทราบล่วงหน้า 1 วันทำการ และสำเนาประกาศนียบัตรของผู้ที่ทำหน้าที่นายเรือลำนั้น ซึ่งจะต้องถือประกาศนียบัตรที่ออกโดยกรม เจ้าท่า (จท.) ไม่ต่ำกว่าขนาดตันกรอสของเรือและดำเนินการตามระเบียบกรมเจ้าท่า.

5.5.1.21 สำหรับเรือภายในประเทศ นายเรือที่ไม่เคยนำเรือเข้าเทียบท่า ปตท. ภายใน 1 ปี ปตท.ขอสงวนสิทธิในการ ทดสอบความสามารถของนายเรือและ/หรือเจ้านายเรือมาตกลงทำความเข้าใจ ในการนำเรือเข้าเทียบท่าอย่าง ปลอดภัย

5.5.2 การปฏิบัติของเรือ ขณะทำการเทียบท่า/ สูบน้ำ

5.5.2.1 เพื่อความปลอดภัยของท่าเทียบเรือและของคลังฯ ขอให้เรือปฏิบัติตามคำแนะนำของ ปตท. อย่างเคร่งครัด

5.5.2.2 สภาพทั่วไประหว่างที่เรือจอดเทียบท่า

5.5.2.3 เป็นหน้าที่รับผิดชอบของนายเรือที่จะต้องดูแลความปลอดภัยของเรือตลอดเวลา

5.5.2.4 เชือกหรือลวด ที่ผูกกับท่า จะต้องดึงตลอดเวลา และจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของท่า หากการผูกเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ต้องหยุดทำการสูบน้ำ และต้องถอยออกจาก Manifold ค่าเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทางเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

5.5.2.5 ห้ามสูบน้ำห้องเรือ หรือน้ำปนน้ำมันออกทั้งนอกเรือ ตลอดจนห้ามทิ้งขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลจากการดำเนินกิจกรรมของเรือ ออกนอกเรือโดยเด็ดขาด

5.5.2.6 นายเรือและพนักงานประจำเรือ หากจะต้องผ่านท่าเรือ จะต้องได้รับอนุญาตจากนายท่าปตท. ก่อนทุกครั้ง

5.5.2.7 ไม่อนุญาตให้เรือลำอื่นเข้าใกล้และ/หรือเทียบท่าเรือที่เทียบท่าอยู่

5.5.3 ความปลอดภัยของเรือ

ผู้ที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานบนเรือ ห้ามขึ้นเรือ โดยเด็ดขาด หากฝ่าฝืนนายท่า ปตท. จะระงับการสูบน้ำ และเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับเวลาที่ต้องเสียไป

5.5.4 ขณะที่เรือกำลังสูบน้ำ ทางเรือจะต้องระมัดระวังอย่างเข้มงวดในสิ่งต่อไปนี้-

5.5.4.1 ป้องกัน ไม่ให้มีการสูบน้ำทะเลเข้าไปในท่อทางน้ำมันหรือแอลพีจีโดยเด็ดขาด ล้นน้ำทะเล (Sea Chest Valves) จะต้องปิดให้สนิท

และ Seal ให้เรียบร้อย

- 5.5.4.2 ห้ามสูบน้ำ Ballast เข้าถังเรือโดยเด็ดขาด ยกเว้นกรณีฉุกเฉินเช่น เกิดพายุ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายท่า ปตท. ก่อนเท่านั้น
- 5.5.5 การซ่อมอุปกรณ์บนเรือขณะเรือเทียบท่า งานต่อไปนี้ ต้องได้รับอนุญาตจากนายท่า ปตท. ก่อนทุกครั้งไป ซึ่งการขออนุญาตทำงานทางเรือจะต้องแสดงความจำเป็นโดยลักษณะอักษรตามแบบฟอร์มการขออนุญาตทำงาน (Work Permit) โดยผู้จัดการคลัง, ผู้จัดการแผนกที่รับผิดชอบ และหรือนายท่า ปตท. เพื่อพิจารณาอนุญาตตามความจำเป็น ซึ่งครั้ง ๆ จะใช้หลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังต่อไปนี้.-
- 5.5.5.1 งานที่ไม่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรใหญ่
 - 5.5.5.2 ระบบ Inert Gas
 - 5.5.5.3 Cargo Pumping Equipment
 - 5.5.5.4 Ballast Facility
 - 5.5.5.5 Mooring Winch, Windlass
 - 5.5.5.6 งานที่เกี่ยวกับ "HOT WORK" ห้ามทำโดยเด็ดขาด ยกเว้นกรณีฉุกเฉิน ซึ่งทางคลังฯ จะพิจารณาเป็นครั้งคราวไป

5.6 แผนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินบริเวณท่าเทียบเรือ

- 5.6.1 กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนเรือให้ปฏิบัติตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้
- 5.6.1.1 พนักงานประจำเรือ แจ้งเหตุให้ทางท่าทราบโดยทางวิทยุ
 - 5.6.1.2 กรณี Loading (จ่ายผลิตภัณฑ์ลงเรือ) ให้พนักงานท่าเรือ หยุดการจ่าย โดยการหยุดปั๊ม แล้วปิดวาล์วฉุกเฉิน (ESD)
 - 5.6.1.3 กรณี Unloading (รับผลิตภัณฑ์จากเรือ) ให้แจ้งเรือหยุดปั๊ม แล้วจึงปิดวาล์วฉุกเฉิน (ESD) ทางท่า และบนเรือ
 - 5.6.1.4 พนักงานประจำท่า กดปุ่มแจ้งเหตุฉุกเฉินประจำท่าเรือ และ พนักงานประจำเรือแจ้งเหตุฉุกเฉินประจำเรือ
 - 5.6.1.5 พนักงานประจำเรือ คอยสนองต่อภาวะฉุกเฉินตามลักษณะของเหตุการณ์ ได้แก่
 - 5.6.1.6 ไฟไหม้ ให้ดับเพลิงหากสามารถทำได้
 - 5.6.1.7 ก๊าซรั่ว ให้ปิดสวิตช์การรั่วไหลหากทำได้ หรือ ฉีดน้ำเจือจางกลุ่มไอก๊าซ และป้องกันเพลิงไหม้
 - 5.6.1.8 น้ำมันหกส้น/รั่วไหล หยุดการหกส้น/รั่วไหลทันที ปิดกั้นป้องกันไม่ให้ น้ำมัน ไหลลงสู่ทะเลและเก็บทำความสะอาด
- ฯจัดคราบน้ำมันบนเรือ**
- 5.6.1.9 ถอด Loading Arm/ท่อ
 - 5.6.1.10 รีบเตรียมการนำเรือออกจากท่า โดยขณะที่ยังนำเรือออกไม่ได้ ทางท่าพิจารณาให้การช่วยเหลือ เช่น ดับเพลิงประจำท่า, **ติดต่อเรือ Tug ให้มาช่วยดับเพลิงหรือดึงเรือออกจากท่า**
 - 5.6.1.11 สำหรับเรือข้างเคียง ให้หยุดการสูบล้างตามขั้นตอนแล้วแต่กรณีว่าเป็น Loading หรือ Unloading และเตรียมพร้อมต่อเหตุฉุกเฉิน
- 5.6.2 กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินบนท่าเทียบเรือ
- 5.6.2.1 กรณี Loading (จ่ายผลิตภัณฑ์ลงเรือ) พนักงานท่าเรือ ให้หยุดการจ่ายด้วยการหยุดปั๊มแล้วปิดวาล์วฉุกเฉิน
 - 5.6.2.2 กรณี Unloading (รับผลิตภัณฑ์จากเรือ) พนักงานท่าเรือ แจ้งให้เรือหยุดปั๊ม และจึงปิดวาล์วฉุกเฉินประจำท่าเรือ
 - 5.6.2.3 พนักงานประจำท่าเรือ แจ้งเหตุให้เรือทราบทางวิทยุ และแจ้งเหตุให้ ผู้จัดการแผนกเทคนิคคลังและท่าเรือ โดย **ผ่านทาง CCR (นอกเวลาทำการ)**
 - 5.6.2.4 เตรียมพร้อมปลด Loading Arm และปล่อยเรือออกจากท่า เมื่อทำการหยุดระบบรับ-จ่ายผลิตภัณฑ์เสร็จเรียบร้อยแล้ว
 - 5.6.2.5 ปฏิบัติตาม Pre-Incident Plan ประจำท่า
 - 5.6.2.6 ผู้จัดการแผนกเทคนิคคลังและท่าเรือ ประเมินสถานการณ์ เพื่อแจ้งให้ผู้จัดการคลังฯตัดสินใจประกาศภาวะฉุกเฉินต่อไป
- 5.6.3 ขั้นตอนปฏิบัติเพิ่มเติม-กรณีเกิดเพลิงไหม้
- 5.6.3.1 ในกรณีเกิดเพลิงไหม้บนท่าและบนเรือ ทางเรือต้องหยุดปฏิบัติงานทุกชนิด รวมถึงการรับ-จ่ายผลิตภัณฑ์ทันทีพร้อมทั้ง **สัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้บดลั่นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และประสานงานกับท่าเรือ เพื่อปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินเมื่อไฟไหม้บริเวณท่าเทียบเรือต่อไป**
 - 5.6.3.2 สัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ของท่าเทียบเรือ ปตท. จะเป็นหวูดยาวตลอด 1 นาที พร้อมประกาศภาวะฉุกเฉินสัญญาณเมื่อ **เพลิงสงบ สั้น-ยาว สลับติดต่อกัน 5 ครั้ง พร้อมประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉิน**
- 5.6.4 การเตรียมความพร้อมของเรือ
- 5.6.4.1 ทางเรือจะต้องมีความพร้อมในเรื่องความปลอดภัยสูงสุดตลอดเวลาที่เรือเทียบท่า

- 5.6.4.2 ทางท่า ปตท. สามารถสุ่มตรวจความพร้อมของพนักงานประจำเรือทุกนาย, สามารถตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยทุกชนิด และสามารถให้ซ่อมแผนฉุกเฉินได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้า หากตรวจพบว่าไม่มีความพร้อมอย่างเพียงพอนายท่า ปตท. จะหยุดการปฏิบัติการทั้งหมด จนกว่าทางเรือจะแสดงความพร้อมให้ได้ตามมาตรฐาน

5.7 ระเบียบการผ่านเข้า-ออกบริเวณท่าเทียบเรือ

5.7.1 ผ่านเข้า-ออก ท่าเทียบเรือ

- 5.7.1.1 คลังปิโตรเลียมสงขลา ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของคลังฯ ผ่านเข้าไปในบริเวณท่าเทียบเรือ เว้นเสียแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจสั่งการของคลังฯ หรือนายท่า ปตท. เท่านั้น

- 5.7.1.2 บุคคลที่มีบัตรประจำตัว ซึ่งทางคลังฯ ได้ออกให้ จึงจะได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้า-ออกที่ท่าเทียบเรือของคลังฯ

- 5.7.1.3 สำหรับพนักงานของเรือ ที่กำลังเทียบท่าเพื่อขนถ่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม จะต้องแสดงบัตรประจำตัวที่คลังฯ ออกให้ ที่คลังฯ ออกให้ตามเคอร์เนลต่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ก่อนที่จะได้รับอนุญาตนายท่า ปตท. เพื่อผ่านเข้า-ออก ท่าเทียบเรือระหว่างเวลา 06.00 - 18.00 น. เท่านั้น

- 5.7.1.4 ต้องปิดอุปกรณ์สื่อสารทุกชนิดยกเว้นเป็นชนิดที่ใช้งานได้ ในระหว่างเดินทางไปท่าเรือ

- 5.7.1.5 ห้ามพนักงานเรือเดินด้วยเท้าระหว่างท่าเทียบเรือกับจุดรักษาการณ์ 1 โดยเด็ดขาด

5.7.2 การขึ้น-ลงเรือบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ขณะเทียบท่า

- 5.7.2.1 ผู้ไม่มีความเกี่ยวข้องกับท่าเรือ หรือที่ไม่ได้รับอนุญาตจากนายเรือ หรือนายยามประจำเรือ และผู้ที่มีอำนาจสั่งการของคลังฯ หรือนายท่า ปตท. ห้ามขึ้น-ลงเรือที่ท่าเทียบเรือโดยเด็ดขาด

- 5.7.2.2 นายท่า ปตท. ผู้ปฏิบัติหน้าที่หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้มีอำนาจสั่งการ มีอำนาจระงับการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัยของเรือ ลำนั้นๆ เพื่อความปลอดภัยของท่าเทียบเรือ

- 5.7.2.3 การขึ้นลงเรือที่ท่าเทียบเรือของคลังฯ ให้ขึ้น-ลงได้ทางบันไดที่จัดไว้ให้เท่านั้น จะขึ้นหรือลงทางอื่นไม่ได้เด็ดขาดทั้งนี้เพื่อให้ การรักษาความปลอดภัยของคลังฯ ได้มีประสิทธิภาพและเพื่อความปลอดภัยส่วนบุคคลด้วย

5.7.3 การนำเสบียง / สิ่งของ และอะไหล่ผ่านเข้า-ออกคลังฯ

- 5.7.3.1 ห้ามนำเสบียง และสิ่งของ ผ่านเข้า-ออกคลังฯ

- 5.7.3.2 สำหรับอะไหล่จะสามารถนำผ่านเข้า-ออกได้ กรณีฉุกเฉินเท่านั้น ซึ่งได้รับอนุญาตจาก ผู้จัดการคลังฯ

5.7.4 การเข้า-ออกของรถ ให้เป็นไปตามระเบียบรักษาความปลอดภัย ส่วนคลังปิโตรเลียมสงขลา

5.8 การนำเรือ Supply เข้าและออกจากท่าเทียบเรือ คลังปิโตรเลียมสงขลา

- 5.8.1 ก่อนเริ่มเข้าเทียบท่า ให้พิจารณาท่าที่จะอนุญาตดังนี้ กรณีลมแรงพัดเข้าหาฝั่ง ให้เทียบท่า A กรณีลมปกติ ให้เทียบท่า B

- 5.8.1.1 เรือ Supply ทุกลำไม่ว่าขนาดที่มีกำหนดเข้าเทียบท่า ต้องตรวจสอบเครื่องยนต์ Bow&stem Thruster พร้อมใช้งาน กรณีเครื่องจักร ขัดข้องไม่อนุญาตให้นำเรือเข้าเทียบท่าโดยเด็ดขาด (โดยเจ้าพนักงานนำร่องเป็นผู้ตรวจสอบ)

- 5.8.1.2 บังคับใช้เจ้าพนักงานนำร่อง นำเรือตามระเบียบกรมเจ้าท่า และเรือลากจูงอย่างน้อย 2 ลำ ประคองเรือในการนำเรือเข้าเทียบ ท่าเพื่อความปลอดภัย

- 5.8.1.3 การนำเรือเข้าเทียบท่าผู้นำเรือต้องบังคับเรือให้ ขนานกับหน้าท่าและห่างจากท่า ไม่น้อยกว่า 20 เมตรตามคำแนะนำ ของเจ้าพนักงานนำร่อง โดยไม่บังคับการกลับลำ

- 5.8.1.4 การขึ้นเชือกเรือลากจูง ที่ตำแหน่งใด ๆ ของเรือ ให้ขึ้นอยู่ในดุลยพินิจของผู้นำเรือและเจ้าพนักงานนำร่อง ในกรณีที่เรือลำใดไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าพนักงานนำร่อง ท่า ปตท. ไม่อนุญาตให้นำเรือเข้าเทียบท่าเด็ดขาด

- 5.8.1.5 การนำเรือเข้าเทียบท่า ในระยะ ไม่เกิน 10 เมตรจากหน้าท่า ห้ามใช้ Bow&thrustor และเครื่องจักรโดยเด็ดขาด ให้เทียบท่า โดยใช้เรือลากจูงทั้ง 2 ลำ ประคองเรือเข้าเทียบเท่านั้น

- 5.8.1.6 นายเรือต้องควบคุมการปฏิบัติงานของลูกเรือในการส่งเชือกเรือและผูกเชือกเรือ โดยใกล้ชิดห้ามโยนสิ่งของหรือของมีคมที่ทำโดยเด็ดขาด การขึ้นเชือกผูกเรือ ต้องได้มาตรฐานที่ปตท.กำหนด

- 5.8.1.7 เมื่อเรือแนบท่าและขึ้นเชือกผูกเรือเรียบร้อยแล้ว การเลื่อนเรือให้ตรงตำแหน่งให้ใช้ก้านเรือเท่านั้น ห้ามใช้เครื่องจักรเดินหน้า ถอยหลังโดยเด็ดขาด

- 5.8.1.8 ความเร็วของเรือ ทางข้างขณะเข้าเทียบท่าจะต้องไม่เกินเกณฑ์ 20 CM/SEC (0.54 KTS)

- 5.8.1.9 ในกรณีที่สภาพอากาศ ไม่เอื้ออำนวยต่อการนำเรือเข้าเทียบท่าอย่างปลอดภัย และไม่ปลอดภัยต่อการ

ปฏิบัติงานซึ่งนายท่า ปตท. พิจารณาแล้วจะสงวนสิทธิไม่อนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่าได้ เช่น ความเร็วลมเกินกว่า 35 KM/HR

หรือมีฝนตกฟ้าคะนอง

5.8.1.10 ต้องปฏิบัติตาม Safety Checklist และ กฎระเบียบต่าง ๆ ที่ ปตท. กำหนดโดยเคร่งครัด

5.8.1.11 สำหรับเรือ Crew boat ถ้าต้องจะเทียบท่าให้ปฏิบัติตามระเบียบที่ท่า ปตท. สงขลา กำหนด

5.8.2 การนำเรือออกจากเทียบท่า

5.8.2.1 ก่อนการปลดเชือกเรือ Supply ที่ทุกหน้าท่า ต้องขึ้นเชือกเรือลากจูง (Tug Boat) ก่อนทุกครั้งตำแหน่งการ

ขึ้นเชือกของเรือลากจูงขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าพนักงานนำร่อง

5.8.2.2 ในขณะที่เชือกทุกเส้นถูกปลดออกจากทุกผูกเรือ

ห้ามใช้เครื่องจักรตลอดจน Bow & Stern thruster ในการบังคับเรือออกจากท่าโดยเด็ดขาด ให้ใช้เรือลากจูงประคองเรือออกจากท่าในแนวขนาน โดยเมื่อมีระยะปลอดภัยจากท่าประมาณ 10-15 เมตรจึงจะอนุญาตให้ใช้เครื่องจักร ตลอดจน Bow & Stern thruster ได้

5.8.2.3 อื่นๆ ให้อยู่ในดุลยพินิจของเจ้าพนักงานนำร่อง

5.8.2.4 ในกรณีที่สภาพอากาศ ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานหน้าท่าอย่างปลอดภัย

นายท่า ปตท. พิจารณาแล้ว สามารถสั่งการให้นำเรือออกจากท่าโดยเป็นกรณีเร่งด่วนได้ทันที เช่น ความเร็วลมเกินกว่า 35 KM/HR หรือมีฝนตกฟ้าคะนอง (โดยความเห็นชอบของสำนักงานนำร่องสงขลา)

5.8.2.5 ในกรณีที่เรือลำใดไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าพนักงานนำร่อง ท่า ปตท. จะไม่อนุญาตให้นำเรือเข้าเทียบท่าในครั้งต่อไป

โดยเด็ดขาด

5.8.3 มาตรการป้องกันการกระจายของคราบน้ำมันลงในทะเล

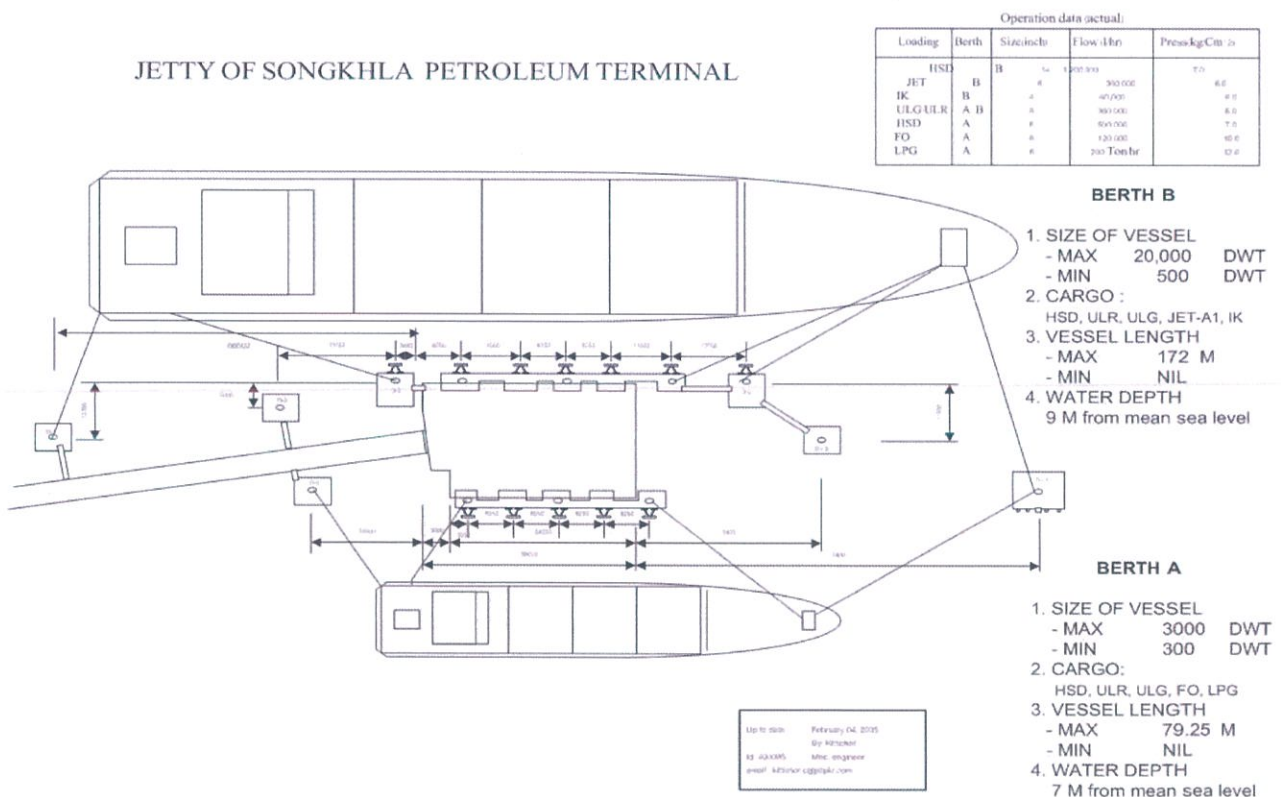
5.8.2.1 กำหนดให้มีการลงทุนกักเก็บน้ำมันล้นเรือ Supply ทุกลำที่เข้าเทียบท่า คป.สข.

5.8.2.2 วัสดุอุปกรณ์ที่บรรจุบน DECK ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม เรือต้องแจ้งให้ท่าทราบ เพื่อประเมินและหาทางป้องกัน ล้นรอบท่า

เช่น กองของท่อเจาะ (Drilling pipe) ต้องมีการคลุมด้วยวัสดุกันน้ำฝน

6. ภาคผนวก

- DRAWING BERTH A และ B



ข้อพึงปฏิบัติ การขึ้นเชือกเรือก๊าซที่ท่า A ให้ยกเลิกวิธีการด้านบนและให้ใช้วิธีการด้านล่างทดแทน จนกว่าจะการเปลี่ยนแปลง

ท่า A (BERTHA)

