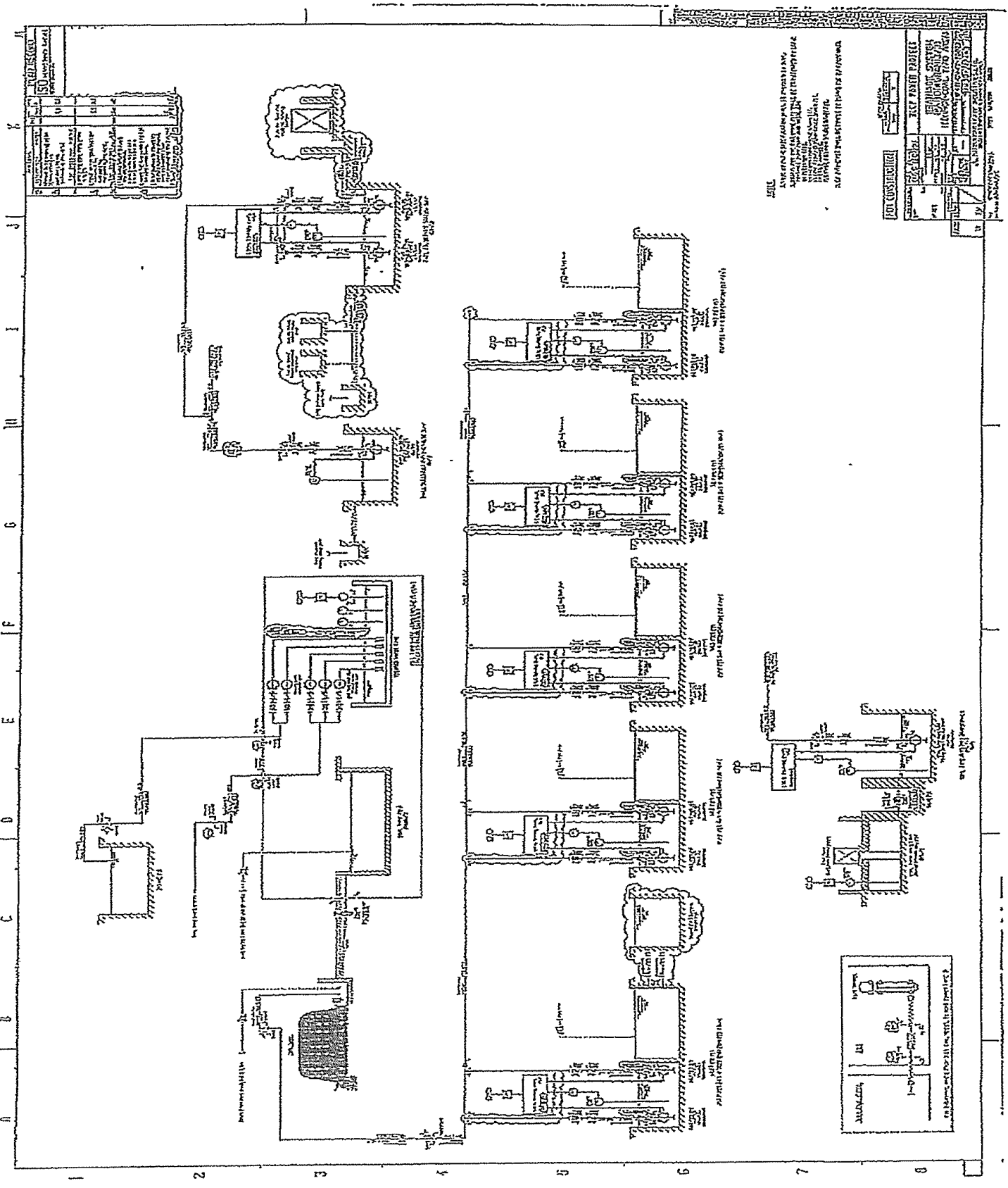


ภาคผนวก ค

สำเนาเอกสารเกี่ยวกับการจัดการด้านระบบนิเวศในทะเลและคุณภาพน้ำทะเล

ภาคผนวก ค-1

แผนผังระบบรวบรวมน้ำบริเวณโครงการฯ




NOTES:
1. ALL DIMENSIONS ARE IN FEET AND INCHES.
2. ALL WALLS ARE 12" THICK UNLESS OTHERWISE NOTED.
3. ALL FLOORS ARE CONCRETE UNLESS OTHERWISE NOTED.
4. ALL ROOFS ARE FLAT UNLESS OTHERWISE NOTED.
5. ALL CEILING ARE 8' HIGH UNLESS OTHERWISE NOTED.
6. ALL DOORS ARE 3' 6" WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
7. ALL WINDOWS ARE 4' 6" WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
8. ALL STAIRS ARE 36" WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
9. ALL ELEVATORS ARE 4' 6" WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
10. ALL HALLWAYS ARE 6' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
11. ALL CORRIDORS ARE 8' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
12. ALL ROOMS ARE 10' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
13. ALL OFFICES ARE 12' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
14. ALL BATHS ARE 6' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
15. ALL KITCHENS ARE 10' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
16. ALL DINING AREAS ARE 12' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
17. ALL LIVING AREAS ARE 14' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
18. ALL BEDROOMS ARE 12' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
19. ALL GARAGES ARE 14' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.
20. ALL PORCHES ARE 10' WIDE UNLESS OTHERWISE NOTED.

GENERAL INFORMATION		PROJECT INFORMATION	
DATE	10/1/50	PROJECT NO.	100-1000
DESIGNER	J. H. HARRIS	CLIENT	U. S. ARMY
ARCHITECT	J. H. HARRIS	LOCATION	WASHINGTON, D. C.
ENGINEER	J. H. HARRIS	STATUS	COMPLETED
CONTRACTOR	J. H. HARRIS	DATE OF COMPLETION	10/1/50
OWNER	J. H. HARRIS	DATE OF OCCUPANCY	10/1/50
REMARKS	ALL DIMENSIONS ARE IN FEET AND INCHES.		

ภาคผนวก ค-2

แผนผังระบบบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมท่าเรือ และลานกองเก็บถ่านหิน

BLCP Drawing No. : M0-MN-GN-PP-01528 SUPPLIER DRAWING NO. / MITSUBISHI DRAWING NO. / SUPPLIER NAME 53117-1101	PLAN RECORD	REVISIONS		CHECKED	APPROVED
		Rev. No.	Description (Date)		
		5	According to revised as PI# 692 Install additional emergency alarm system to the six existing shower eye wash stations (Refer to BLCP-DCC-CN-0153)		
		6	Revised according to Plant Modification No. .976,977,978,979. Install permanence level indicator for calculate. (Refer Change request # BLCP-DCC- CN-0260)		
		7	Revised according to Plant Modification No. 853 Install flow transmitter at raw water supply coal yard treatment. (Refer Change request # BLCP-DCC- CN-0272)		
		8	Plant Modification No. 1577 Addition submersible pumps and control system for storm drainage system at Zone-D nearby the outfall of Canal discharge to Coal Yard gutter. BLCP-DCC-CN-0429		
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 200px; margin: 0 auto;"> AS BUILT </div> <div style="margin-top: 20px;"> A4 x A3 x Total </div> <div style="margin-top: 20px;"> SHEETS WITH COVER </div>					
TITLE					
COAL YARD WASTE WATER TREATMENT PLANT FLOW DIAGRAM					
BLCP DRAWING NO.					REV. NO.
M0-MN-GN-PP-01528					8
SUPPLIER NAME/SUPPLIER DRAWING NO./ MITSUBISHI DRAWING NO.					
53117-1101					
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: left;">  </div> <div style="text-align: center;"> BLCP POWER PROJECT </div> </div>					

AMENDMENT RECORD			
REVISED	DESCRIPTION	AMENDMENT	REMARK
5	<p>Accroding to revised as PI# 692 Install additional emergency alarm system to the six existing shower eye wash stations (Refer to BLCP-DCC-CN-0153)</p> <p>Revised : 1. Drawing No. : DCY-003 sheet No.1</p>	16 June 2010	
6	<p>Revised according to Plant Modification No. .976,977,978,979. Install permanence level indicator for calculate. (Refer Change request # BLCP-DCC- CN-0260)</p> <p>Revised : 1. Drawing No. : DCY-003 sheet No. 1</p>	11 April 2013	
7	<p>Revised according to Plant Modification No. .845,851,853,854.. PI-845 Install flow transmitter at flow outlet discharge sewage waste water. PI-851 Install flow transmitter at portable water pump discharge header PI-853 Install flow transmitter at raw water supply coal yard treatment PI-854 Install flow transmitter at service water pump discharge header. (Refer Change request # BLCP-DCC- CN-0272)</p> <p>Revised : 1. Drawing No. : DCY-003 sheet No. 1</p>	01 August 2013	
8	<p>Plant Modification No. 1577 Addition submersible pumps and control system for storm drainage system at Zone-D nearby the outfall of Canal discharge to Coal Yard gutter.</p> <p>: Addition submersible pumps, check valves, valves and control system in P&ID for Coal Yard Waste Water Treatment Plant as below. BLCP-DCC-CN-0429</p>		

REVISIONS	
Rev. No.	DESCRIPTION (DATE)
1	1. Added the following items.
	1) Service water line for priming of self-priming pumps
	2) Air break valve in air line
	2. Modified motor rated power of the following items
	1) Agitator for H ₂ SO ₄ dilution tank : 0.37kw → 0.4kw
	2) Agitator for polymer tank : 0.37kw → 0.4kw
	3) Agitator for NaOH dilution tank : 1.1kw → 1.5kw
	3. Modified the type of level instrument into treated water tank : LS → LIT
2	4. Revised the cloud marked points as per design progress.
	(Feb. 1, 2005)
2	Added MNS No. (Equipment, Piping, Instrument and Valve number).
3	
	(Jun. 20, 2005)
3	Issued as AS BUILT DRAWING.
4	
	1. Following design change is incorporated.
	FCN-0-MHIN-RB4-GNA-0310
	DCN-0-MHIN-RB4-GN-0391
	DCN-0-MHIN-RB1-GN-0474
	2. Issued as AS BUILT DRAWING.
	(Aug. 30, 2006)

PIPING SYMBOLS

	UNDICED (TYPE) VALVE		PROCESS LINE
	GATE VALVE		BLOWER LINE
	GLOBE VALVE		BLIND FLANGE
	CHECK VALVE		FLANGE
	NEEDLE VALVE		UNION
	BALL VALVE		SPADE BLIND
	3 WAY BALL VALVE		SPECTACLE BLIND
	BALL VALVE WITH JACKET		RESTRICTION ORIFICE
	Y-GLOBE VALVE		CAP (BUTT WELD TYPE)
	BUTTERFLY VALVE		CAP (SOCKET WELD OR SCREWED TYPE)
	REDUCING VALVE		HOSE CONNECTION
	DIAPHRAGM VALVE		Y TYPE STRAINER
	SAFETY VALVE		T TYPE STRAINER
	SLIDE VALVE		BUCKET TYPE STRAINER
	AIR FLOW CONTROL VALVE		STEAM TRAP
	PNEUMATIC OPERATED CONTROL VALVE		SIGHT GLASS
	SELF ACTUATED CONTROL VALVE		EXPANSION JOINT
	MOTOR OPERATED VALVE		FLEXIBLE JOINT
	SOLENOID OPERATED VALVE		OPEN FUNNEL
	PNEUMATIC OPERATED ON-OFF VALVE		PIT
WITH SUBSCRIPT			EJECTOR
FF : FAIL FIX			FLAME ARRESTER
FC : FAIL CLOSE			VENDOR SCOPE
	FOOT VALVE		SAMPLING POINT
	PRESSURE RELIEF VALVE		AIR CHAMBER
	BACK PRESSURE VALVE		
	EXHAUST VALVE		

INSTRUMENT SYMBOLS & IDENTIFICATION LETTERS

	LOCALLY MOUNTED INSTRUMENT
	DCS INSTRUMENT
	CONTROL PANEL
	LOCALLY MOUNTED TRANSMITTER
	ORIFICE
	VENTURI TUBE
	POSITIVE DISPLACEMENT FLOW METER
	PADDLE WHEEL FLOW METER
	MAGNETIC FLOW METER
	VORTEX METER
	AREA METER
	PITOT TUBE
	MASS FLOW METER
	FLAPPER SIGHT GLASS
	AIR REGULATOR-1 (AR-1)
	AIR REGULATOR-2 (AR-2)
	DRIFT FUNNEL-1 (DF-1)
	PRESSURE GAUGE WITH DIAPHRAGM SEAL
	AIR FILTER REGULATOR

EXAMPLE OF LETTERING

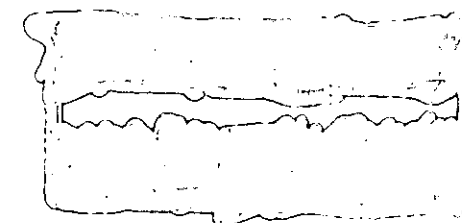
	F : FIRST LETTER
	C : SUCCEEDING LETTERS
	123 : LOOP NUMBER

EXAMPLE OF LETTERING

A	ANALYZER (WITH CORRESPONDING UNIT AS A SUBSCRIPT e.g. A_{PH} , A_{EC})
C	CONDUCTIVITY
D	DENSITY OR SPECIFIC GRAVITY
E	VOLTAGE
F	FLOW RATE
H	HAND
L	LEVEL
M	MOISTURE OR HUMIDITY
P	PRESSURE
R	REMOTE (VALVE)
S	SPEED OR FREQUENCY
T	TEMPERATURE
TQ	TORQUE
U	MULTIVARIABLE
V	VISCOSITY
W	WEIGHT OR FORCE
X	ANOTHER

MEANINGS OF SUCCEEDING LETTERS

A	ALARM
C	CONTROL
E	ELEMENT
G	GAUGE
I	INDICATION
K	COMPUTER CONTROL
L	LOGGING
Q	QUANTITY
R	RECORDING
S	SWITCH
T	TRANSMISSION OR CONVERSION
U	MULTIFUNCTION
V	VALVE
W	WELL
X	ANOTHER
Y	CALCULATION
Z	EMERGENCY OR SAFETY



NOTE

A0 : CARBON STEEL
A1 : CARBON STEEL/HOT DIPT GALV
A2 : CARBON STEEL/INNER HRL
A3 : SUS-304
A4 : SUS-316L
A5 : PVC ASTM D1785
A6 : FRP DIN 1695 PN10
A7 : HDPE PN6
A8 : CARBON STEEL/INNER TEFLON LINING
(A9 : CPVC)

THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF KURITA WATER INDUSTRIES LTD. THE INFORMATION CONTAINED HEREON SHALL NOT BE USED OR COPIED IN ANY MANNER WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF KURITA WATER INDUSTRIES LTD.

KURITA WATER INDUSTRIES LTD.
4-7, Nishi-Shinjuku 3-Chome, Shinjuku-Ku, Tokyo
160-8383 Japan
Tel. +(81)-3-3347-3562, Fax. +(81)-3-3347-3851

2	Rev. as mark	09-07-04	TP	KM	KM
1	Rev. as marks	17-05-04	TP	KM	KM
0	First issued	02-04-04	CH	KM	KM
Rev.	Description	Date	Draw	Checked	Approved

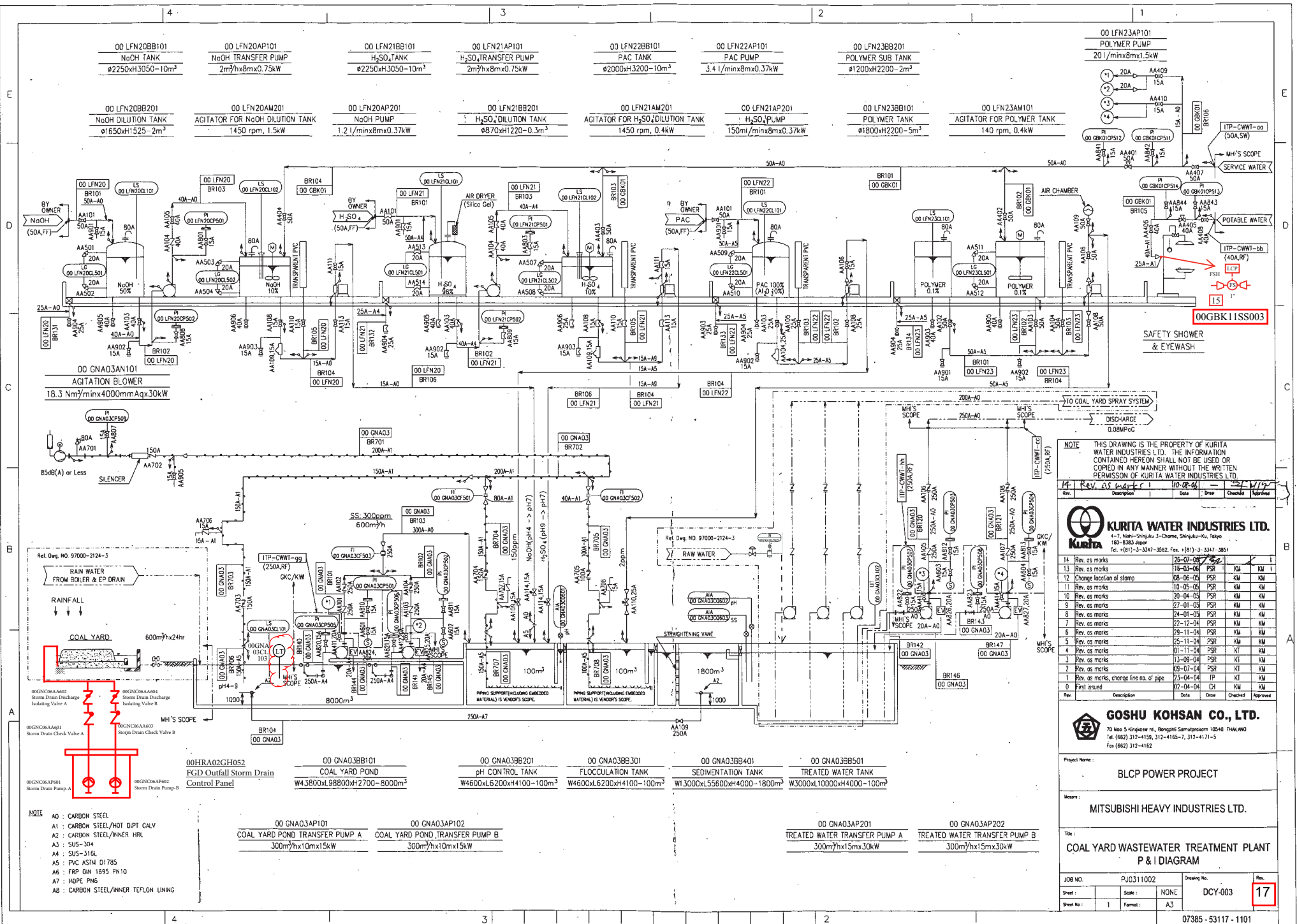
GOSHU KOHSAN CO., LTD.
70 Moa 5 Kingkaew rd., Bangphli Samutprakom 10540 THAILAND
Tel. (662) 312-4159, 312-4165-7, 312-4171-5, Fax : 312-4162
Fax (662) 312-4162

Project Name :
BLCP POWER PROJECT

Messrs :
MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES LTD.

Title :
**COAL YARD WASTEWATER TREATMENT PLANT
SYMBOL & ABBREVIATION**

JOB NO.	PJ0311002	Drawing No.	Rev.
Sheet :	1	Scale :	NONE
Sheet No :	1	Format :	A3
			DCY-000
			2



REVISIONS	
Rev. No.	DESCRIPTION (DATE)
1	1. Added the following items.
	1) Service water line for priming of self-priming pumps
	2) Air break valve in air line
	2. Modified motor rated power of the following items
	1) Agitator for H ₂ SO ₄ dilution tank : 0.37kw → 0.4kw
	2) Agitator for polymer tank : 0.37kw → 0.4kw
	3) Agitator for NaOH dilution tank : 1.1kw → 1.5kw
	3. Modified the type of level instrument into treated water tank : LS → LIT
2	4. Revised the cloud marked points as per design progress.
	(Feb. 1, 2005)
2	Added MNS No. (Equipment, Piping, Instrument and Valve number).
3	
	(Jun. 20, 2005)
3	Issued as AS BUILT DRAWING.
4	
	1. Following design change is incorporated.
	FCN-0-MHIN-RB4 - GNA - 0310
	DCN-0-MHIN-RB4 - GN - 0391
	DCN-0-MHIN-RB1 - GN - 0474
	2. Issued as AS BUILT DRAWING.
	(Aug. 30, 2006)

PIPING SYMBOLS

	UNDICED (TYPE) VALVE		PROCESS LINE
	GATE VALVE		BLOWER LINE
	GLOBE VALVE		BLIND FLANGE
	CHECK VALVE		FLANGE
	NEEDLE VALVE		UNION
	BALL VALVE		SPADE BLIND
	3 WAY BALL VALVE		SPECTACLE BLIND
	BALL VALVE WITH JACKET		RESTRICTION ORIFICE
	Y-GLOBE VALVE		CAP (BUTT WELD TYPE)
	BUTTERFLY VALVE		CAP (SOCKET WELD OR SCREWED TYPE)
	REDUCING VALVE		HOSE CONNECTION
	DIAPHRAGM VALVE		Y TYPE STRAINER
	SAFETY VALVE		T TYPE STRAINER
	SLIDE VALVE		BUCKET TYPE STRAINER
	AIR FLOW CONTROL VALVE		STEAM TRAP
	PNEUMATIC OPERATED CONTROL VALVE		SIGHT GLASS
	SELF ACTUATED CONTROL VALVE		EXPANSION JOINT
	MOTOR OPERATED VALVE		FLEXIBLE JOINT
	SOLENOID OPERATED VALVE		OPEN FUNNEL
	PNEUMATIC OPERATED ON-OFF VALVE		PIT
WITH SUBSCRIPT			EJECTOR
FF : FAIL FIX			FLAME ARRESTER
FC : FAIL CLOSE			VENDOR SCOPE
	FOOT VALVE		SAMPLING POINT
	PRESSURE RELIEF VALVE		AIR CHAMBER
	BACK PRESSURE VALVE		
	EXHAUST VALVE		

INSTRUMENT SYMBOLS & IDENTIFICATION LETTERS

	LOCALLY MOUNTED INSTRUMENT
	DCS INSTRUMENT
	CONTROL PANEL
	LOCALLY MOUNTED TRANSMITTER
	ORIFICE
	VENTURI TUBE
	POSITIVE DISPLACEMENT FLOW METER
	PADDLE WHEEL FLOW METER
	MAGNETIC FLOW METER
	VORTEX METER
	AREA METER
	PITOT TUBE
	MASS FLOW METER
	FLAPPER SIGHT GLASS
	AIR REGULATOR-1 (AR-1)
	AIR REGULATOR-2 (AR-2)
	DRIFT FUNNEL-1 (DF-1)
	PRESSURE GAUGE WITH DIAPHRAGM SEAL
	AIR FILTER REGULATOR

EXAMPLE OF LETTERING

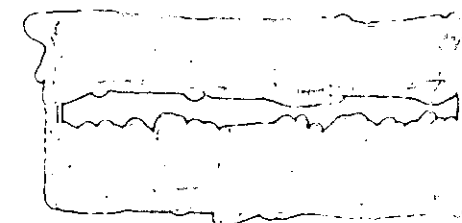
	F : FIRST LETTER
	C : SUCCEEDING LETTERS
	123 : LOOP NUMBER

EXAMPLE OF LETTERING

A	ANALYZER (WITH CORRESPONDING UNIT AS A SUBSCRIPT e.g. A_{PH} , A_{EC})
C	CONDUCTIVITY
D	DENSITY OR SPECIFIC GRAVITY
E	VOLTAGE
F	FLOW RATE
H	HAND
L	LEVEL
M	MOISTURE OR HUMIDITY
P	PRESSURE
R	REMOTE (VALVE)
S	SPEED OR FREQUENCY
T	TEMPERATURE
TQ	TORQUE
U	MULTIVARIABLE
V	VISCOSITY
W	WEIGHT OR FORCE
X	ANOTHER

MEANINGS OF SUCCEEDING LETTERS

A	ALARM
C	CONTROL
E	ELEMENT
G	GAUGE
I	INDICATION
K	COMPUTER CONTROL
L	LOGGING
Q	QUANTITY
R	RECORDING
S	SWITCH
T	TRANSMISSION OR CONVERSION
U	MULTIFUNCTION
V	VALVE
W	WELL
X	ANOTHER
Y	CALCULATION
Z	EMERGENCY OR SAFETY



NOTE

A0 : CARBON STEEL
A1 : CARBON STEEL/HOT DIPT GALV
A2 : CARBON STEEL/INNER HRL
A3 : SUS-304
A4 : SUS-316L
A5 : PVC ASTM D1785
A6 : FRP DIN 1695 PN10
A7 : HDPE PN6
A8 : CARBON STEEL/INNER TEFLON LINING
(A9 : CPVC)

THIS DRAWING IS THE PROPERTY OF KURITA WATER INDUSTRIES LTD. THE INFORMATION CONTAINED HEREON SHALL NOT BE USED OR COPIED IN ANY MANNER WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF KURITA WATER INDUSTRIES LTD.

Rev.	Description	Date	Draw	Checked	Approved
2	Rev. as mark	15-07-04		3f	7/12m

KURITA WATER INDUSTRIES LTD.
4-7, Nishi-Shinjuku 3-Chome, Shinjuku-Ku, Tokyo
160-8383 Japan
Tel. +(81)-3-3347-3562, Fax. +(81)-3-3347-3851

Rev.	Description	Date	Draw	Checked	Approved
2	Rev. as mark	09-07-04	752	1	h
1	Rev. as marks	17-05-04	TP	KM	KM
0	First issued	02-04-04	CH	KM	KM

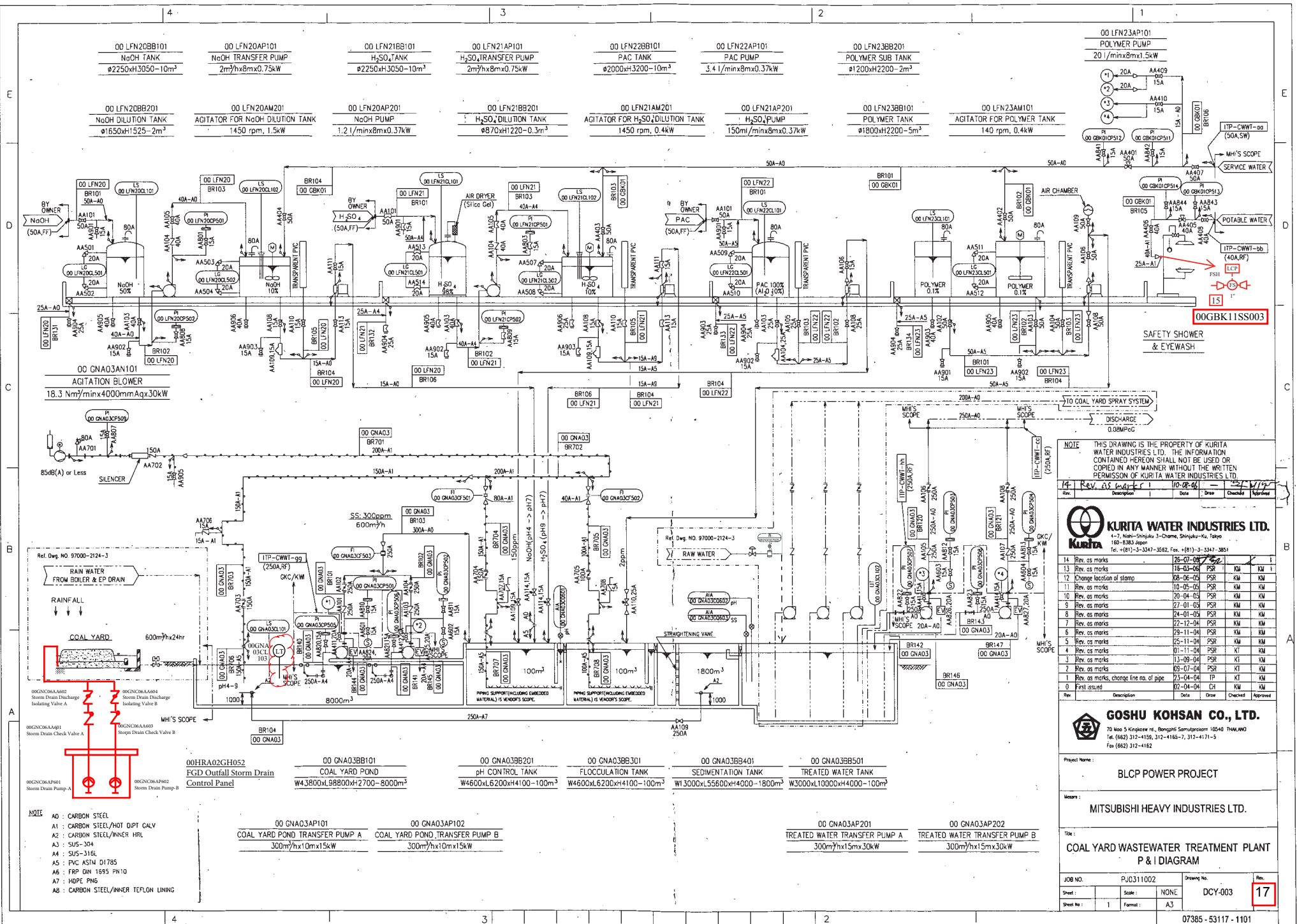
GOSHU KOHSAN CO., LTD.
70 Moa 5 Kingkaew rd., Bangphli Samutprakom 10540 THAILAND
Tel. (662) 312-4159, 312-4165-7, 312-4171-5, Fax : 312-4162
Fax (662) 312-4162

Project Name :
BLCP POWER PROJECT

Messrs :
MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES LTD.

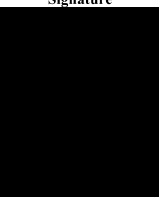
Title :
**COAL YARD WASTEWATER TREATMENT PLANT
SYMBOL & ABBREVIATION**

JOB NO.	PJ0311002	Drawing No.	Rev.
Sheet :	1	Scale :	NONE
Sheet No :	1	Format :	A3
			DCY-000
			2



ภาคผนวก ค-3

ตัวอย่างแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Port Facility Security Plan)

BLCP INSTRUCTION				BLCP	I	OP	06	017	J	
Title: General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor										
		Title			Signature			Date		
Author(s):		Assistant Material Handling Operations Manager						27 Mar 2023		
Owner(s):		Shift Manager						28 Mar 2023		
Endorsed By: according to CMAM		Senior Operations Manager						28 Mar 2023		
Approved By: according to CMAM		Operations Director						28 Mar 2023		
Next Review Target:		March 2024						29 Mar 2023		
Associated Documents:		BLCP-I-SHE-02-027 Conveyors and Associated Plant and Apparatus BLCP-I-OP-06-005 Unloading and Trimming of a Vessel Hold BLCP-I-OP-06-015 Clearing Blocked Vibrating Screen BLCP-P-SHE-04-003 Actions in Event of Major leak (Steam Water Flue Gas Oil Hazardous Materials) BLCP-I-OP-06-013 Compliance of the ISPS Code for Access to the Jetty								
Change History										
Rev	Date	Author	Owner	Endorsed By	Authorized By	Modifications/Reason for change			Status	
A	29/08/07	Kajohnsak	MHM	N/A	OD	First Issue			Withdrawn	
B	03/09/08	Kajohnsak	MHM	N/A	OD	Revised instruction by add area cleaning and environmental aspects			Withdrawn	
C	20/10/10	Kajohnsak	SM	SOM	OD	Issue to BLCP template and new coding (refer to BLCP-P-CS-01-001)			Withdrawn	
D	09/11/12	Natajagr	SM	SOM	OD	Revised in item 5.5.4 and 5.5.5 for support the incident report no.0055-2012 and prevent reoccurrence.			Withdrawn	
E	2/07/13	Nakrob S	SM	SOM	OD	Add item 5.2.8 and revised 5.6.4			Withdrawn	
F	31/03/15	Chatchawal	SM	OM	OD	Improve the some method in item 5 and added the Thai translation			Withdrawn	
G	31/03/17	Chatchawal	SM	SM	OD	Annual reviewed and added item 6, 7, and 8 in Thai			Withdrawn	
H	26-04-19	Chatchawal	SM	SM	OD	Add responsibility for cleaning contractor 5.1 Add danger and hazard <ul style="list-style-type: none">Being hit by moving/falling object when cleaning at height.Exposure to noise or vibrationExposure to hot environmentFalling into the water 5.7.5 Add the new cleaning contractor or rotation responsibility, shall be deeply trained by the Contractor supervisor for safe method and protect			Withdrawn	

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor

BLCP-I-OP-06-017-J

Page 1 of 15

						any object falling into the coal bunker during clearing coal at its rubber sheet.	
I	5-03-21	Yindee	MHO Mgr.	Senior OPS Mgr.	OD	Revised Author, Owner and Endorsed By Add Assistant MHO responsible	Withdrawn
J	29-03-23	Yindee	SM	Senior OPS Mgr.	OD	1. Update associate document BLCP-P-SHE-04-003 Actions in Event of Major leak (Steam Water Flue Gas Oil Hazardous Materials) 2. Change to PSM Document	Issued

CONTENTS

1. Introduction/Purpose
 2. Scope
 3. Definition
 4. Responsibilities
 5. Instruction
 6. Training
 7. Control of Records
 8. Review and Audit
- Appendix

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 2 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

1. INTRODUCTION/PURPOSE

This BLCP Instruction General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor will define the detailed requirements for cleaning contractor when clearing coal spillage on the Coal and Ash plant and Jetty area at the BLCP Power Station, this instruction includes cleaning in the vessel holds during the vessel berth and discharging at BLCP Coal Terminal.

This Instruction also supports the Operations Policy, to ensure that the power station is managed in a safe, reliable and efficient manner with low environmental impact in compliance with ISO14001, ISO 45001 and PSM.

2. SCOPE

The instruction describes the safe method used to clear and clean coal deposits which will mitigate the environment impact concerned from coal dust being discharged into the local atmosphere.

This instruction also defines responsibility of persons to ensure safe management of the process.

3. DEFINITION

There are no definitions identified.

4. RESPONSIBILITIES

Assistant Material Handling Operations Manager is responsible for overall management to this instruction.

Engineering Managers are responsible to ensure that all equipment under their responsibility have been preventive maintenance in accordance with manufacturer recommendations or as periodically required for prevent any abnormal leak of material in operations task.

Material Handling Supervisor is responsible for the preparation work and control operations to achieve work on target.

Material Handling Operator is responsible for the operation assigned by Material Handling Supervisor.

Cleaning Contractor shall be deeply trained especially hazards avoidance and mitigation before start work and refresh at least once a year.

5. INSTRUCTION

5.1 Dangers and Hazards

The main Dangers and Hazards to personnel who work under this task are from:

- Nip or trap by running part of belt conveyor and its components
- Hit or press by moving equipment such as Tripper car, any gantry travelling device, grab bucket of the ship unloader, working bulldozer or heavy machine, etc.
- Fall from high area or fall from a ladder
- Coal collapse or buried in a vessel hold

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor

BLCP-I-OP-06-017-J

Page 3 of 15

- Burned from combustion coal
- Respiration with coal dust
- Physical or body injury by improper using any cleaning device or lifting any heavy material
- Being hit by moving/falling object when cleaning at height.
- Exposure to noise or vibration
- Exposure to hot environment
- Falling into the water

5.2 Major System Components

Receiving coal from the vessel to stockpiles by Ship Unloaders, each shipment and discharging coal from stockpiles to the coal bunker by Stacker Reclaimer on a daily basis.

As part of the operation there is always a quantity of coal spillage, dust accumulation and coal blockages dependant on the coal moisture content, size and stickiness, condition and alignment of conveyors and belt scrapers, skirt rubber, bag filter, dust suppression spray system, chutes etc.

Location areas and installed equipment associated with the Material Operations plant and jetty will be considered as follows; Ship Unloaders, jetty floor, vessel deck, belt conveyors, chutes, transfer towers, screen house, counter weigh, Stacker Reclaimers, tripper cars and tripper car floor (Bunker House), walkway, drainage gutters and ash silo.

5.3 Conditions before starting work

- 5.3.1 Before starting work Cleaning Contracting Supervisor should receive adequate instruction on the work to be done and any safety considerations associated with the work and/or work area by the BLCP Material Handling Supervisor.
- 5.3.2 The Cleaning Contracting Supervisor shall ensure all work and safety instructions are followed by the contractor cleaning staff.
- 5.3.3 Ensure before start work all personnel who are working on the BLCP Power Station shall wear correct and appropriate PPE and only use correct cleaning tools and equipment. Specific hazard from the environment is coal dust, contract clean staff must wear a suitable dust mask when dangers arise from this hazard, if in doubt, ask the Cleaning Contracting Supervisor.
- 5.3.4 When working on or near the belt conveyor system all personnel should follow the requirements defined in BLCP instruction **BLCP-I-SHE-02-027 "Conveyors and Associated Plant and Apparatus"**.
- 5.3.5 When working in a vessel hold all personnel should follow the requirements defined in BLCP instruction **BLCP-I-OP-06-005 "Unloading and Trimming of a vessel hold"**.
- 5.3.6 Before each cleaning team starts work the Stevedore Supervisor or Cleaning Contractor Supervisor must confirm with the Material Handling Control Room operator or Material Handling Supervisor the commencement of work as per the agreed work schedule.

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 4 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

- 5.3.7 Contractor cleaning staff should work in a team; under no circumstances should alone worker be cleaning on the Material Handling plant, jetty area or in the vessel hold.
- 5.3.8 Before start cleaning work by water washing need to re-assess to see the risk to water ingress inside electrical equipment including control panels, cable connector / junction boxes etc. and identify the critical point to be wraps.

5.4 Cleaning at jetty floor

- 5.4.1 When the vessel completed berthing, cleaners and/or stevedores shall install canvas sheets between jetty and the vessel as environmental protection from coal spillage falling into the sea.
- 5.4.2 During the coal unloading process from the vessel, small amounts of coal spillage will fall to jetty floor, cleaners and/or stevedores shall sweep, collect into the bag to prevent any contamination to environment. Material Handling Operator need to observe any coal dust or coal spillage and instruct stevedores to sweep immediately and any coal spillage do not allow sweep to the sea. On completion of the vessel unloading process the cleaners will clean any coal spillage where is remaining such as canvas, pier edge and move the bags to coal stock pile area and empty onto coal stock as instructed by the Material Handling Supervisor.
- 5.4.3 Cleaners and/or stevedores at the jetty floor must be careful and stop the cleaning process when ship unload moving gantry. A warning light and siren will activate when the Ship Unloader starts moving.
- 5.4.4 Cleaners and/or stevedores working on the jetty need to wear a life jacket when working passed the red line close to the waters edge.
- 5.4.5 Cleaners and/or stevedore cleaning at the jetty floor must be careful when a strong wind is blowing as the canvas sheet will move unpredictably; the cleaners and/or stevedores need to wear a life jacket when work near canvas in this condition.
- 5.4.6 When lifting the bulldozer into or out of the vessel hold, cleaners and/or stevedores shall stop any cleaning activity within the lift area.
- 5.4.7 When greasing the Ship Unload grab, cleaners and/or stevedores must stop any cleaning activity at the greasing area.
- 5.4.8 On completion of the vessel unloading process a final clean of the jetty floor area will be carried out by the contractor cleaning team, any metal, wood, gloves, rags etc. which found shall be placed into the correct rubbish bin.
- 5.4.9 After completion of the final cleaning and clearing of coal spillage from the jetty floor, on table and under conveyor, the Material Handling Operator will wash the jetty floor by using water truck or raw water on the jetty. Ensuring that the dirty washing water is directed into the sump drains and **not to** the sea, this will prevent any environmental contamination.

5.5 Cleaning vessel hold

- 5.5.1 Before entry into the vessel hold for cleaning work the Material Handling Supervisor shall follow the requirements detailed in BLCP operational instruction **BLCP-I-OP-06-005 "Unloading and Trimming of a vessel hold"**.

Uncontrolled copy when printed

- 5.5.2 Cleaners and/or stevedores on deck can clean by sweeping around the hatch when the ship unloading operation is being discharged at another hatch. Cleaners and/or stevedores shall not clean coal deposits under the Ship Unloader grab during the discharge operations.
- 5.5.3 Before lifting the bulldozer into the vessel hold, cleaners and/or stevedores are required to clear any remaining coal from the hold access ladders or platform this must only be done after the atmospheric conditions have been checked and permission for entry into the vessel hold given by the Material Handling Supervisor. Safety Harnesses must be worn by all personnel carrying out this cleaning task.
- 5.5.4 During bulldozer trimming, cleaners and/or stevedores can clear coal at the vessel hold wall providing a clear demarcation area is agreed between the cleaning team and the bulldozer driver.
- 5.5.5 Cleaners and/or stevedores and bulldozer must stop and move to the hold corner when the Ship Unloader grab manoeuvre is in progress in the hold. A deck man suitably positioned must communicate with Ship Unload operator and the bulldozer driver before starting and ending the unloading process and Ship Unloader operator must activate the siren before moving the grab into the vessel hold.
- 5.5.6 When the bulldozer trimming is complete, any remaining coal on the hold floor will be cleaned and placed in the Ship Unloader grab by the cleaners and/or stevedores.

5.6 Clearing coal spillage and blocked chute on conveyor system

- 5.6.1 Before starting work to clear coal spillage or a blocked chute on the conveyor system the Cleaning Contractor Supervisor must contact Material Handling Operator or Material Handling Supervisor. The Cleaning Contractor Supervisor must instruct the cleaning team on the work to be done together with any safety instructions associated with the work as detailed in instruction **BLCP-I-SHE-02-027 "Conveyors and Associated Plant and Apparatus"**.
- 5.6.2 When clearing coal spillage or a blocked chute, any foreign material found i.e. metal, can, rubbish, wood, rags, plastic bottle etc. must be removed and deposited into a correct rubbish basket. **Any foreign material found must not be tipped back onto the belt conveyor.**
- 5.6.3 Cleaners shall not cross-over gantry or walking along the top of the belt conveyor covers.
- 5.6.4 Cleaner must be put coal spillage into the provide truck then transport to storage area for inspection and removed any foreign materials before reclaiming back. Coal spillage in some areas are allow to put back on conveyor when conveyor stopped in short time (not longer than one day) those are coal spillage from conveyor no.8 and from conveyor no.9 due to they are high area and risk to bring to the provide truck. **However the very wet or combustion coal spillage will not strictly allow to put back on conveyor for prevent the blocking and damage.**
- 5.6.5 Cleaners shall not remove any guards unless instructed to do so by the recipient of a Safety Document **and must be put any guards back in the same position with good condition after finished work.**

Uncontrolled copy when printed

5.7 Cleaning transfer tower and tripper car floor

- 5.7.1 At transfer tower, cleaners can clean coal spillage providing no guards or covers are removed. If guards or covers need to be removed to clear the coal spillage it must be carried out under a Safety Document.
- 5.7.2 Coal spillage and coal dust at the transfer tower top floor must be cleaned by scraping & sweeping, any coal from cleaning process must be disposed of as detailed in section 5.6.2.
- 5.7.3 Coal spillage and coal dust at bottom floor transfer tower must be cleared as detailed in section 5.6.2 followed by washing with spray water. Before any spray water is applied all electrical equipment including control panels, cable connector/junction boxes etc. must be covered with plastic sheet and all associated gullies, ditches and sumps cleared of any coal spillage. The transfer tower sump pump which discharges to the Coal Yard waste water treatment system should be tested and flushed with service water before starting the water washing and flushed again on completion of the water washing. Additional care should be taken to ensure that no contaminated water finds its way into the storm water system which could give rise to an unauthorised environmental discharge into the sea.
- 5.7.4 Coal spillage and coal dust at take up unit must be clean by washing with spray water. Before any spray water, should be clear by scraping and sweeping and applied all electrical equipment including control panels, cable connector/junction boxes etc. must be covered with plastic sheet and all associated gullies, ditches and sumps cleared of any coal spillage. When removal of guards are required the system shall be isolate as defined in the instruction **BLCP-I-SHE-02-027 "Conveyors and Associated Plant and Apparatus"**. Additional care should be taken to ensure that no contaminated water finds its way into the storm water system which could give rise to an unauthorised environmental discharge into the sea.
- 5.7.5 At the tripper car floor (bunker house), cleaners must clean coal spillage using an intrinsically safe vacuum cleaner, water washing **must never** be used. The new cleaning contractor or rotation responsibility, shall be deeply trained by the Contractor supervisor for safe method and protect any object falling into the coal bunker during clearing coal at its rubber sheet.
- 5.7.6 Cleaners may put normal coal spillage back on conveyor system but must be allowed and under supervision of the material handling supervisor only except when the coal is in a very wet condition, if in doubt the cleaning contractor should consult the material handling Plant Operator or the Material handling supervisor.

5.8 Clear screen at screen house

After reclaiming coal to the coal silo, larger sized coal may cause a blockage at the vibrating screen. Cleaners may be requested to assist the Material Handling Operator to clear the blockage. This must be carried out in strict accordance with BLCP instruction **BLCP-I-OP-06-015 "Clearing Blocked Vibrating Screen"**, under the personal supervision of the BLCP Competent Person.

Uncontrolled copy when printed

6. TRAINING

The author of this Instruction is responsible for providing training and guidance in the implementation of this BLCP Instruction.

The Owners of this instruction are responsible for cascade training to persons requiring knowledge of this instruction. As a minimum this training will be provided to all persons named as having specific responsibilities under this instruction.

Any records of training will be kept in the BLCP Filing System.

7. CONTROL OF RECORDS

All records connected with in this instruction shall be kept in a file at Material Handling Control Room (CCR) and controlled by the Operations Department.

They must be available for scrutiny and audit.

Records should be stored for archive where possible within the Functional Filing System maintained by Functional Document Control.

8. REVIEW AND AUDIT

BLCP Procedures and Instructions associated with the Process Safety Management (PSM) will be subjected to yearly review under BLCP-P-SHE-02-012 – Process Safety Management Compliance Audits unless needed before the planned.

Any inaccuracies or omissions in this procedure should be notified to the procedure owner immediately.

Uncontrolled copy when printed

Appendix I : Thai Translate (เอกสารแนบท้ายแปลเป็นภาษาไทย)

เอกสารแนบท้ายนี้แปลเป็นภาษาไทยโดยเพื่อให้ปฏิบัติงานได้เข้าใจ และ ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง หากต้องการจะเช็คพื้นที่กับวิธีมีข้อสงสัยไปตลอดได้จากงานช่างคุณขอรับคำแนะนำ และวิธีติดตั้งเจ้าของเอกสาร สำหรับข้อในการแปล ผู้ที่ต้องการแปลสามารถขอแปลเฉพาะส่วนในหัวข้อระเบียบการปฏิบัติงาน/วิธีการปฏิบัติงาน (ข้อ 5) และ/หรือ ต้องการแปลทุกหัวข้อ แล้วแต่คุณที่มีข้อสงสัยของเอกสาร

ความปลอดภัยและสิ่งที่จะต้องปฏิบัติ สำหรับงานทำความสะอาดระบบการลำเลียงถ่านหินโดยผู้รับเหมา

5. วิธีการปฏิบัติงาน

5.1 อันตรายแฝงจากการปฏิบัติงานเหล่านี้

- การถูกหนีบหรือติดไปกับสายพานลำเลียงหรือชิ้นส่วนที่กำลังหมุน
- ถูกชน, กระแทก หรือทับโดยเครื่องจักรที่กำลังเคลื่อนที่ เช่น เครื่องเทถ่านหิน, ชุดขับเคลื่อนของเครน, ปู๊นท์ถักถ่านหิน, รถแทรกเตอร์หรือเครื่องจักรกลหนักที่กำลังทำงาน เป็นต้น
- การตกจากที่สูง หรือตกบันได
- อันตรายจากการถูกถ่านหินถล่มทับถม เช่น ในรางวางเรือ
- การถูกไฟลวกจากถ่านหินที่มีการลุกไหม้
- การหายใจเอาฝุ่นถ่านหินเข้าไป
- การบาดเจ็บของร่างกายจากการใช้เครื่องมือทำความสะอาด หรือจากการยกของหนักไม่ถูกวิธี
- อันตรายจากการสิ่งของตกใส่
- เสียงดัง หรือ ความสั่นสะเทือน
- การทำงานบริเวณอากาศร้อน
- การพลัดตกลงไปในน้ำ

5.2 Major System Components (ส่วนประกอบหลักและหน้าที่ของเครื่องจักร)

การนำถ่านหินขึ้นจากเรือและขนส่งไปยังลานกองเก็บสามารถกระทำได้ด้วยเครน (Ship Unloader) พร้อมชุดสายพานลำเลียง และการสร้างกองเก็บถ่านหินในลานกองเก็บสามารถทำได้โดยใช้อุปกรณ์ตั้งกองถ่านหิน (Stacker) เพื่อให้ได้ความสูงของกองเก็บตามที่ต้องการ ส่วนการนำถ่านหินจากลานกองเก็บขึ้นสู่ไซโล จะทำได้โดยใช้อุปกรณ์ตักถ่านหิน (Reclaimer) พร้อมระบบสายพานลำเลียงอีกเช่นกัน

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 9 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

ในระหว่างการปฏิบัติงานลำเลียง มักจะมีการหกหล่นของถ่านหิน การพังกระจายของฝุ่น รวมถึงปัญหาการอุดตันของถ่านหินในอุปกรณ์หรือเครื่องจักรต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลจากปริมาณความชื้น (coal moisture content), ขนาด และ ความเหนียวของถ่านหินนั้นๆ. นอกจากนี้ ความบกพร่องของเครื่องจักรที่สามารถก่อให้เกิดปัญหาต่างๆเหล่านี้ได้มาก เช่นการเอียงเอียงของสายพานลำเลียง, ความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ชุดทำความสะอาดสายพาน, ยางกันรั่วขาด, ระบบดูดฝุ่นและป้องกันฝุ่นเสีย, รางส่งร่ว เป็นต้น

พื้นที่และเครื่องจักรหลักๆที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานลำเลียงถ่านหินสามารถจำแนกได้ดังนี้ เครนตักถ่านหิน (Ship Unloaders), ท่าเรือ (Jetty), รางวางเรือ (Vessel Hold), สายพานลำเลียง (Belt Conveyor), รางส่ง (Transfer Chute, หอลำเลียงถ่านหิน (Transfer Tower), หอคัดขนาดถ่านหิน (Screen House), ฝัมน้ำหนัก (Counter Weight), เครื่องตักกองและตักถ่านหิน (Stacker Reclaimer), อุปกรณ์เทถ่านหินลงไซโลและโรงเก็บ (Tripper Car & Bunker House), ทางเดิน, รางระบายน้ำเสีย และ ไซโลเก็บถ่าน เป็นต้น

5.3 ข้อกำหนดก่อนการเริ่มงาน

5.3.1 ก่อนการเริ่มงานทุกครั้ง หัวหน้างานของผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องได้รับคำชี้แนะจากหัวหน้างานปฏิบัติการเชื้อเพลิง เกี่ยวกับรายละเอียดของงานและความปลอดภัยในพื้นที่การทำงานนั้น

5.3.2 ผู้ควบคุมงานและหัวหน้างานของผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องแน่ใจว่าผู้ใช้ได้ปฏิบัติตามกฎเข้าใจ และสามารถปฏิบัติตามคำชี้แนะเกี่ยวกับการทำงานอย่างปลอดภัยในพื้นที่การทำงานนั้น

5.3.3 ผู้ควบคุมงานต้องแน่ใจว่าก่อนเริ่มงานผู้ปฏิบัติงานทุกคนได้สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมและถูกต้องแล้ว การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการทำความสะอาดจะต้องใช้ให้ถูกต้องตามลักษณะของงานในแต่ละพื้นที่

5.3.4 เมื่อต้องปฏิบัติงานในระบบ หรือในบริเวณใกล้สิ่งกีดขวางสายพานลำเลียง ผู้ปฏิบัติงานทุกคนจะต้องปฏิบัติตามคู่มือหมายเลข “BLCP-I-SHE-02-027 Conveyors and Associated Plant and Apparatus” โดยเคร่งครัด

5.3.5 เมื่อต้องปฏิบัติงานบนเรือหรือในรางวางเรือ ผู้ปฏิบัติงานทุกคนจะต้องปฏิบัติตามคู่มือหมายเลข “BLCP-I-OP-06-005 Unloading and Trimming of a vessel hold” โดยเคร่งครัด

5.3.6 ก่อนการเริ่มงานทำความสะอาด หัวหน้างานของผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องยืนยันกับผู้ควบคุมระบบสายพานลำเลียงซึ่งจะปฏิบัติงานอยู่ที่ห้องควบคุม หรือยืนยันกับหัวหน้างานปฏิบัติการเชื้อเพลิงอย่างชัดเจนก่อนว่า งานทุกอย่างเป็นไปตามแผนและตามการกำหนด

5.3.7 ผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องทำงานเป็นทีม หัวหน้างานคนเดียวในพื้นที่ลำเลียงไม่ว่าจะเป็นที่บริเวณภายในโรงงาน ท่าเรือ หรือ รางวางเรือ

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 10 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

5.3.8 ก่อนการเริ่มงานทำความสะอาดโดยการใช้น้ำฉีดล้างเครื่องจักรหรือพื้นที่ต่างๆ จะต้องลดความเสียงที่น้ำจะเข้าไปยังอุปกรณ์ไฟฟ้า รวมถึงแผงควบคุมและชุดเชื่อมต่อสายไฟฟ้าต่างๆ อันเป็นตำแหน่งที่สำคัญ โดยจะต้องทำการห่อคลุมจุดดังกล่าวด้วยพลาสติกเพื่อป้องกันน้ำเข้า

5.4 การทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ท่าเรือ

5.4.1 เมื่อเรือจอดเทียบท่าเรียบร้อยแล้ว ผู้รับเหมางานท่าเรือ (Stevadore) จะต้องติดตั้งผ้าใบป้องกันถ่านหินระหว่างท่าเรือกับตัวเรือเพื่อป้องกันการหกหล่นของถ่านหินลงสู่ทะเล

5.4.2 ในช่วงระหว่างการนำถ่านหินขึ้นจากเรือ อาจจะมีเศษถ่านหินหกหล่นบนพื้นที่ท่าเรือจำนวนเล็กน้อย ผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องเก็บกวาดและนำเศษถ่านหินเหล่านั้นใส่ในถุงหรือภาชนะที่เตรียมไว้ เพื่อป้องกันการปนเปื้อนสู่สิ่งแวดล้อม ผู้ควบคุมงานจะต้องเฝ้าสังเกตฝุ่นจากถ่านหินหรือเศษถ่านหินที่หกหล่น และชี้แนะให้ผู้รับเหมาทำความสะอาดเก็บกวาดทันที โดยห้ามทำความสะอาดอย่างเด็ดขาด และเมื่อกระบวนการนำถ่านหินขึ้นจากเรือเสร็จสิ้นแล้ว ผู้รับเหมาจะต้องทำความสะอาดถ่านหินหกหล่นที่ยังคงเหลืออยู่ เช่น คมผ้าใบ, ขอบท่าเรือ นำใส่ถุงหรือภาชนะ แล้วนำเข้ากองเก็บถ่านหินตามคำชี้แนะของผู้ควบคุมงาน

5.4.3 ผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องมีความระมัดระวังรอบคอบและต้องหยุดการทำงานทำความสะอาดโดยรอบทางเดินของเครนเมื่อเครน (Ship Unloader) กำลังเคลื่อนที่ (ขณะ Ship Unloader เริ่มเคลื่อนที่จะมีสัญญาณไฟกระพริบและเสียงหวอเตือน)

5.4.4 ผู้รับเหมาทำความสะอาดที่ปฏิบัติงานที่ท่าเรือจะต้องสวมใส่เสื้อชูชีพเมื่อต้องทำงานในจุดที่เลอะออกนอกส้นสีแดงใกล้กับขอบท่าเรือ

5.4.5 ผู้รับเหมาทำความสะอาดที่ปฏิบัติงานที่บริเวณพื้นที่ท่าเรือจะต้องใส่เสื้อชูชีพและต้องมีความระมัดระวังเมื่อมีลมแรงเกิดขึ้นซึ่งอาจทำให้ผ้าใบเกิดการสะบัดและกีดขวางต่อผู้ปฏิบัติงานในบริเวณใกล้เคียงได้

5.4.6 ในขณะที่กำลังขอรถแทรกเตอร์เข้าหรือออกจากรางวางเรือ ผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องหยุดการทำงานสะอาดในบริเวณที่มีการขอรถอื่น

5.4.7 ในขณะที่กำลังจัดการอุปกรณ์ตักถ่านหิน (Ship Unloader's Grab Bucket) ผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องหยุดการทำงานสะอาดในบริเวณที่กำลังมีการจัดการนั้น

5.4.8 เมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการนำถ่านหินขึ้นจากเรือ ทีมผู้รับเหมาจะต้องทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ท่าเรือเป็นครั้งสุดท้าย ขณะจำพวกโลหะ ไม้ ขี้เถ้า จะต้องทิ้งลงในภาชนะให้ถูกต้อง

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 11 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

5.4.9 หลังเสร็จสิ้นจากการทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ท่าเรือ, บนและใต้สายพาน ผู้ควบคุมงานจะสั่งพื้นที่ท่าเรือโดยไซร่อนน้ำ หรือใช้น้ำดับที่ท่าเรือ โดยต้องแน่ใจว่าน้ำจากการฉีดล้างได้ไหลไปที่บ่อกักบนน้ำเสียทั้งหมด และไม่มีไหลลงสู่ทะเล ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการปนเปื้อนสู่สิ่งแวดล้อม

5.5 การทำความสะอาดรางวางเรือ

5.5.1 ก่อนเข้าทำความสะอาดรางวางเรือ หัวหน้างานปฏิบัติการเชื้อเพลิงจะต้องเตรียมการและปฏิบัติตามรายละเอียดในคู่มือ “BLCP-I-OP-06-005 Unloading and Trimming of a vessel hold”

5.5.2 ผู้รับเหมาทำความสะอาดที่บริเวณรางวางเรือ สามารถทำความสะอาดโดยกวาดรอบ ๆ รางวางเรือได้ ในขณะที่เครน Ship Unloader กำลังทำงานที่ระวางอื่น และห้ามปฏิบัติงานอยู่ใต้เครน Ship Unloading grab ในขณะที่ Ship Unloading grab กำลังทำงานอยู่

5.5.3 ก่อนขอรถแทรกเตอร์เข้าไปในรางวางเรือ ผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องเคลียร์ทางเข้าออกและบันไดระวางเรือให้เรียบร้อย และจะต้องมีการตรวจสอบสภาพอากาศพร้อมทั้งได้รับการอนุญาตจากหัวหน้างานปฏิบัติการเชื้อเพลิงก่อน โดยผู้ทำความสะอาดจะต้องสวมเข็มขัดนิรภัยแบบเต็มตัวในการทำความสะอาดบริเวณพื้นที่สูงด้วย

5.5.4 ในระหว่างที่รถแทรกเตอร์กำลังทำความสะอาดรางวางเรือ ทีมทำความสะอาดก็สามารถที่จะทำงานในเวลาเดียวกันได้ แต่จะต้องมีการแบ่งเขตพื้นที่การทำงานให้ชัดเจนระหว่างรถแทรกเตอร์กับทีมทำความสะอาด เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

5.5.5 เมื่อเครน Ship Unloader Grab กำลังทำงานอยู่ในรางวางเรือ ทีมงานทำความสะอาดและรถแทรกเตอร์ จะต้องหยุดการทำงาน และเคลื่อนย้ายไปหลบที่มุมใดมุมหนึ่งของรางวางเรือในตำแหน่งที่ผู้ควบคุมเครน Ship Unloader สามารถมองเห็นได้ชัดเจน โดยผู้ปฏิบัติงานขึ้นที่ประวางวางเรือ (Deck man) จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมที่สามารถมองเห็นและสื่อสารกับ Ship Unloader Operator และคนขับรถแทรกเตอร์ ตั้งแต่ช่วงเริ่มต้นจนถึงสุดกระบวนการนำถ่านหินออกจากเรือ และ Ship Unloader Operator จะต้องส่งสัญญาณเตือนทุกครั้งก่อนที่จะวางอุปกรณ์ตักถ่านหิน (Grab Bucket) ลงในรางวางเรือ

5.5.6 เมื่อใช้รถแทรกเตอร์ทำความสะอาดรางวางเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในขั้นตอนสุดท้ายของการจบการทำงาน ทีมงานทำความสะอาดจะทำความสะอาดถ่านหินที่ยังหลงเหลืออยู่บนพื้นของรางวางเรือโดยการเก็บกวาดด้วยอุปกรณ์ทำความสะอาด แล้วตักใส่ Ship Unloader Grab Bucket ตามลำดับ

5.6 การทำความสะอาดถ่านหินที่หกหล่นและถ่านหินที่อุดตันบนสายพานลำเลียง

5.6.1 หัวหน้างานของทีมทำความสะอาดจะต้องติดต่อกับผู้ปฏิบัติงานเดินเครื่องหรือหัวหน้างานปฏิบัติการเชื้อเพลิงก่อนที่จะเริ่มทำความสะอาดถ่านหินที่หกหล่นและถ่านหินที่อุดตันบนสายพานลำเลียง

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 12 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

โดยหัวหน้างานของทีมงานทำความสะอาดจะต้องชี้แนะผู้ได้บังคับบัญชาให้ทำงาน โดยยึดหลักความปลอดภัยตามคู่มือหมายเลข “BLCP-I-SHE-02-027 Conveyors and Associated Plant and Apparatus”

5.6.2 ขณะที่กำลังทำความสะอาดถ่านหินที่หกหล่นและถ่านหินที่อุดตันบนสายพานลำเลียง ถ้าพบวัตถุแปลกปลอม เช่น โลหะ, กระป๋อง, ขยะ, ไม้, เศษผ้า, ขวดน้ำพลาสติก เป็นต้น จะต้องนำไปทิ้งลงถังขยะให้ถูกต้อง ห้ามมิให้นำวัตถุไปเป็นทุกชนิดเทกลับเข้าไปบนสายพานลำเลียง

5.6.3 ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นสายพาน หรือขึ้นไปเดินบนสายพานลำเลียงอย่างเด็ดขาด

5.6.4 ทีมงานผู้รับเหมาทำความสะอาดจะต้องนำถ่านหินที่รวบรวมได้จากการหกหล่นเพื่อทำการขนย้ายด้วยรถบรรทุกไปยังลานกองเก็บที่เตรียมไว้เพื่อตรวจสอบ และนำวัตถุไปเป็นออกก่อนที่จะนำกลับมาใช้อีกครั้งหนึ่ง เศษถ่านหินที่หกหล่นในบางพื้นที่อาจจะอนุญาตให้นำกลับเข้าไปในสายพานลำเลียงเมื่อสายพานหยุดการทำงานในระยะเวลาสั้นๆ (ระยะเวลาที่อยู่บนสายพานลำเลียงต้องไม่นานเกิน 1 วัน) ซึ่งหมายถึงถ่านหินที่หกหล่นจากสายพานหมายเลข 8 และหมายเลข 9 ในบางจุดเนื่องจากเป็นพื้นที่สูงและมีความเสี่ยงสูงต่อการเคลื่อนย้าย อย่างไรก็ตาม ถ่านหินที่มีความเปียกชื้นสูงมาก หรือ ถ่านหินที่มีการลู่ไหลจะไม่อนุญาตให้นำกลับเข้ามาที่สายพานลำเลียงอย่างเด็ดขาด เพื่อป้องกันการอุดตันของระบบสายพานลำเลียงจนต้องหยุดการทำงานหรืออาจเกิดความเสี่ยงจากไฟไหม้ได้

5.6.5 ห้ามมิให้ผู้ใดถอดอุปกรณ์ป้องกัน (Guards) ต่างๆของระบบสายพานลำเลียงนอกจากจะได้รับใบอนุญาตเข้าทำงาน (Work Permit) และจะต้องนำอุปกรณ์ป้องกันเหล่านี้ใส่กลับเข้าไปในตำแหน่งเดิมหลังจากทำความสะอาดเสร็จแล้ว

5.7 การทำความสะอาดบริเวณหอลำเลียงถ่านหินและบริเวณพื้นอาคาร Tripper Car

5.7.1 ที่บริเวณหอลำเลียงถ่านหิน ทีมงานทำความสะอาดสามารถทำความสะอาดบริเวณต่างๆ โดยห้ามเปิด Guards ออกโดยพลการ ถ้ามีความจำเป็นต้องเปิดจะต้องมี Work permitรองรับ

5.7.2 ถ่านหินและเศษถ่านหินที่หกหล่นในบริเวณหอลำเลียงถ่านหินชั้นบนจะต้องทำความสะอาดโดยการตักและการเก็บกวาดเท่านั้น ถ่านหินจากการทำความสะอาดทั้งหมดนี้จะต้องถูกนำไปคัดแยกเพื่อนำกลับมาใช้งาน ส่วนวัสดุที่เป็นอื่นต่างๆก็นำไปทิ้ง ตามรายละเอียดข้อ 5.5.2

5.7.3 ถ่านหินที่หกหล่นและเศษถ่านหินที่อยู่บริเวณพื้นด้านล่างของหอลำเลียงถ่านหินจะต้องได้รับการทำความสะอาดด้วยวิธีเก็บกวาดแล้วจึงทำความสะอาดพื้นที่ โดยการใช้น้ำฉีดล้างอีกครั้ง ซึ่งก่อนการใช้น้ำฉีดล้าง จะต้องคลุมอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ เช่น Control panels, Cable connector/ Junction boxes เป็นต้น การคลุมจะต้องคลุมด้วยพลาสติกให้เรียบร้อยเพื่อป้องกันน้ำจากการทำความสะอาดไหลซึมเข้าทำอันตรายกับระบบ และต้องทำความสะอาดไม่ให้ถ่านหินตกลงลงในรางน้ำ รวมถึงในบ่อรวมและเก็บกักน้ำเสียด้วย หลังการทำความสะอาดพื้นที่เสร็จแล้ว จะต้องล้างและทดสอบการทำงานของระบบส่งถ่านน้ำ

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 13 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

เนื่องจากหอลำเลียงถ่านหินเพื่อให้เกิดความพร้อมของระบบ การปฏิบัติงานต้องทำด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันสิ่งสกปรกปะปนลงไปในการระบายน้ำฝน ซึ่งอาจจะไหลลงสู่ทะเลได้

5.7.4 ถ่านหินที่หกหล่นและเศษถ่านหินที่บริเวณอุปกรณ์ดึงสายพานลำเลียง (Take up unit) จะต้องทำความสะอาดโดยใช้น้ำฉีดล้าง โดยก่อนการใช้น้ำฉีดล้าง จะต้องทำการเคลียร์โดยการตักและเก็บกวาดก่อน ก่อนการใช้น้ำฉีดล้างจะต้องคลุมอุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ ทุกชนิดในบริเวณที่อาจได้รับผลกระทบด้วยพลาสติกให้เรียบร้อย และต้องทำความสะอาดไม่ให้ถ่านหินตกลงสู่ตอม่อถ่านน้ำ บ่อน้ำ ถ้าจะนำ Guards ออก ต้องปฏิบัติตามคู่มือ BLCP-I-SHE-02-027 Conveyors and Associated Plant and Apparatus นอกจากนี้จะต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังเพื่อป้องกันสิ่งสกปรกปะปนลงไปในการระบายน้ำฝน ซึ่งอาจจะไหลลงสู่ทะเลได้

5.7.5 ที่หอเดิมถ่านหิน (Tripper car floor or bunker house) ผู้รับเหมาจะต้องทำความสะอาดถ่านหินที่หกหล่นโดยใช้เครื่องมือที่ปลอดภัย พนักงานใหม่ของผู้รับเหมาหรือพนักงานที่สลับเปลี่ยนการทำงานมาจากพื้นที่อื่นจะต้องได้รับการอบรมจากหัวหน้างานของผู้รับเหมาก่อนเริ่มงานทุกครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันไม่ให้อุปกรณ์หรือเครื่องมือร่วงหล่นเข้าไปในไซโลเก็บถ่านหินขณะที่ทำความสะอาดด้วยฉีดพ่นถ่านหิน

5.7.6 ในบางกรณี ผู้รับเหมาอาจจะสามารถนำถ่านหินที่หกหล่นกลับเข้ามาบนสายพานลำเลียงได้แต่จะต้องได้รับอนุญาตและอยู่ภายใต้การดูแลโดยตรงของหัวหน้างานปฏิบัติการเชื้อเพลิงเท่านั้น ยกเว้นในกรณีที่ถ่านหินมีความเปียกชื้นมากจะไม่มีการอนุญาตโดยเด็ดขาด ถ้าผู้รับเหมาไม่มีข้อสงสัยสามารถปรึกษา Material Handling Operator หรือ Material Handling Supervisor ได้

5.8 การทำความสะอาดเครื่องคัดขนาดที่บริเวณ screen house

ภายหลังการลำเลียงถ่านหินผ่านเครื่องคัดขนาด เครื่องคัดขนาดอาจมีการอุดตันจากถ่านหินขนาดใหญ่ ผู้ปฏิบัติงานทำความสะอาดจะต้องทำการเคลียร์หรือแก้ไขการอุดตัน โดยปฏิบัติตามคู่มือ BLCP-I-OP-06-015 “Cleaning Blocked Vibrating Screen” ซึ่งต้องปฏิบัติตามวิธีการกำกับดูแลของ BLCP Competent Person อย่างเคร่งครัด

6. การฝึกอบรม

ผู้เขียนหลักปฏิบัติ มีหน้าที่รับผิดชอบในการฝึกอบรม และให้คำแนะนำต่อผู้ที่จะต้องปฏิบัติงาน ให้ปฏิบัติตามหลักปฏิบัติอย่างถูกต้อง

เจ้าของหลักปฏิบัติ มีหน้าที่จัดการฝึกอบรมให้กับผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผู้ที่ถูกระบุว่ามีความจำเป็นที่จะต้องเข้าใจต่อหลักปฏิบัตินี้

ให้เก็บบันทึกการฝึกอบรมไว้ในระบบจัดเก็บเอกสารของบริษัทฯ

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 14 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

7. การจัดเก็บเอกสาร

บันทึกทุกอย่างที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับหลักปฏิบัตินี้ จะต้องเก็บไว้ที่ห้องควบคุมการเดินเครื่องของฝ่ายงานปฏิบัติการและจัดการเชื้อเพลิง ซึ่งจะต้องพร้อมสำหรับการตรวจสอบเสมอ และจะถูกจัดเก็บแบบถาวรด้วยระบบจัดเก็บและควบคุมเอกสารของบริษัท

8. การทบทวนและตรวจสอบ


เอกสารจะต้องได้รับการทบทวนทุกๆระยะสองปี ยกเว้นกรณีเกิดเหตุการณ์ที่มีความจำเป็นจะต้องทำการทบทวนก่อนถึงระยะเวลาที่กำหนด ให้ทำการทบทวนตามหลักการหมายเลข BLCP-P-SHE-03-003- (การทบทวนและตรวจสอบเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม) ได้เลย หากพบความผิดพลาดหรือการไม่ปฏิบัติตามหลักปฏิบัตินี้ ให้แจ้งต่อเจ้าของหลักปฏิบัติทันที

Uncontrolled copy when printed

General Safety and Requirements for Cleaning Coal by Contractor
Page 15 of 15

BLCP-I-OP-06-017-J

BLCP PROCEDURE	BLCP	P	SHE	04	014	K
Title: Management of Environmental Emissions						

	Title	Signature	Date
Author(s):	Shift Manager (Tebadee Sriprapa)		9 Jan 2023
Owner(s):	Senior Operations Manager		10 Jan 2023
Endorsed By: according to CMAM	Engineering Director		11 Jan 2023
Approved By: according to CMAM	Operations Director		12 Jan 2023
Next Review Target:	January 2025		12 Jan 2023
		Agreed Procedure :	No

Associated Documents:	BLCP-MP-SHE-01-001 Safety, Health and Environment Policy BLCP-P-SHE-03-015 Incident Reporting and Investigation (II-PSM) BLCP-P-SHE-05-002 Environmental Monitoring and Reporting BLCP-I-CSER-05-002 BLCP Complaints and Communications Management
-----------------------	---

Change History							
Rev	Date	Author	Owner	Endorsed By	Authorized By	Modifications/Reason for change	Status
A	29-08-08	Ray W	OD	N/A	MD	First Issue	Withdrawn
B	22-04-09	Ray W	OD	N/A	GM	Addition of CW Outfall Emissions	Withdrawn
C	20-09-10	Adul U	OD	DGM	GM	1. Issue to BLCP template and new coding (refer to BLCP-P-CS-01-001) 2. Increase detail in Section 5.7.1 Cooling Water Temperature	Withdrawn
D	27-09-12	Adul U	OD	N/A	DMD	Addition of CW outfall COD limits and operations action.	Withdrawn
E	14-11-14	KSW	SM	ERD	OD	Added pro-active for outfall temperature	Withdrawn
F	14-11-16	KPS	SM	ERD	OD	Change author and change particulate matter to TSP	Withdrawn
G	23-06-17	KPS	SM	ERD	OD	5.7.1 Jellyfish attack during hot season	Withdrawn
H	30-10-18	KPS	SM	ERD	OD	1. Adjust responsibility 2. Adjust wording on item 5.5 in case of exceedance of limit 3. Add action in item 5.6.4	Withdrawn

Uncontrolled Copy When Printed
Management of Environmental Emissions

Page 1 of 13

BLCP-P-SHE-04-014-K

I	21-10-20	KPS	SOM	ED	OD	Change owner and endorsed	Withdrawn
J	31-10-22	TBS	SOM	ED	OD	-Change Author and Bi-annual review -Change ER to CSER -Change SH and Environment manager to SHE manager	Withdrawn
K	12-01-23	TBS	SOM	ED	OD	-Review associated documents correct version -Add more detail at 5.6.4 High Total Suspended Particulate (TSP)	Issued

CONTENTS

1. Introduction/Purpose
2. Scope
3. Definition
4. Responsibilities
5. Procedure
6. Training
7. Control of Records
8. Review and Audit

Appendix I Load reduction after stack emission EIA limits exceedance.

1. INTRODUCTION/PURPOSE

The Environmental Impact of the Operation of BLCP Power Station is regulated by Thai Law, Environmental Impact Assessment (EIA) and other applicable documents.

The purpose of this procedure is to provide guidance for Operations staff in cases where limits in legislation and EIA may be exceeded for shorter period of time and where no exact requirements for action in legislation, EIA or elsewhere is otherwise provided.

BLCP places great importance on complying with the Environmental requirements and will accept that penalties may occur or greater risk for penalties may arise in order to strictly comply with environmental requirements, based on hourly values.

2. SCOPE

This procedure is applicable for all main and balance of plant equipment at BLCP Power Ltd. The principles herein are applicable for the following emissions parameters:

- Stack SO₂ emissions
- Stack NO_x emissions
- Stack dust emissions
- Cooling Water Outfall emissions (Temperature, pH, Chlorine)

Legal and EIA documents pertaining to Environmental Limits and Stack Emissions will always supersede and have higher priority than this procedure.

3. DEFINITION

EMR	Environmental Management Representative
OH&SMR	Occupational Health and Safety Management Representative
SM / ERM	Shift Manager /Emergency Response Manager
CSER	Corporate Services and External Relations Department
EIA	Environmental Impact Assessment: 2 x 717 MW Independent Power Project
Emergency Case	In case of high emission level including SO ₂ , NO _x , Total Suspended Particulate, emit to atmospheres in higher than EIA commitment limits as in continuous period due to emission control equipment failures, malfunction or tripped or plant emergency shutdown
Internal Communication	Any activity aimed to publicize the company's Occupational Health & Safety and Environmental implementation for all of employees.
External Communication	Any activity and information dealing or incoming concern of Occupational Health and Safety and Environmental from external sources whether government, concern external parties, contractor or above
Emissions	Refers to both Stacks and CW Outfall Discharge
NO_x	Oxides of Nitrogen

SO₂	Sulfur dioxide
TSP	Total Suspended Particulate
CEMS	Continuous Emission Monitoring System
AQMS	Air Quality Monitoring Station
FGD	Flue Gas Desulphurization
BUF	Boost Up Fan forming part of the FGD plant
EP	Electrostatic precipitator
CW Outfall	Condenser and FGD Cooling Water discharge

4. RESPONSIBILITIES

Operations Director is responsible for:

- Execution and implementation of this procedure.
- Ensuring that operation personnel are notified of and comply with this procedure.

Shift Manager / Assistant Shift Manager is responsible for:

- Supervising operational personnel and ensuring compliance with this procedure.
- Reporting directly to BLCP Senior Management in the event of exceeding limits.
- Reporting directly to BLCP Senior Management when there is an imminent risk of exceeding limits.
- Evaluating the causes of an exceedance and taking the appropriate action in response in accordance with this procedure.
- Preventing exceedances as guided by this procedure at the expense of incurring penalties from PPA by reducing load shall determine the time needed for load reduction and where possible give 30 minutes warning according to PPA to EGAT prior to load reduction.
- Liaising with EGAT to minimize penalties from any resultant load reductions incurred as a means of preventing or limiting an environmental exceedance.
- Report to the relevant authorities (IEAT) within 15 minutes by phone and 24 hrs. by formal excursion report.
- Reporting any exceedances according to BLCP-P-SHE-03-015 Incident Reporting and BLCP-P-SHE-05-002 Environmental Monitoring and Reporting

Process Engineer / Unit Operator is responsible for:

- Monitoring the environmental parameters, trends and alarm with quick immediate action.
- Reporting immediate in the event of an emissions excursion.
- Taking appropriate action to prevent an emissions excursion and reporting events immediately to the ASM and SM.
- Acting promptly in response to alarms or events that will lead to an exceedance in the environmental limits.

Corporate Services and External Relations is responsible for:

- Liaising with external parties such as government, IEAT and the community in event of an emergency case where environmental emissions exceed EIA limits for a continuous period.

SHE manager is responsible for:

- The evaluation of risks from pollution of the workplace to protect all persons on the BLCP site.
- Providing or supporting the protection equipment to reduce the risk in workplace if necessary.
- Report to the relevant authorities (IEAT) within 24 hrs. by formal excursion report.

5. PROCEDURE

5.1 Environmental limits

Type	Parameters	Unit	90% limit	EIA limit	Thai Standard
Stack	NO _x	ppm	216.9	≤ 241	≤ 350
	SO ₂	ppm	235.8	≤ 262	≤ 320
	Total Suspended Particles	mg/Nm ³	38.7	≤ 43	≤ 120
Outfall	Temperature	°C		≤ 40	≤ 40
	Chlorine (Free Chlorine)	mg/l	0.9	≤ 1.0	≤ 1.0
	pH	-	6.0-8.0	5.5-9.0	5.5-9.0
	COD	mg/l	108	-	≤ 120

5.2 Emissions

Emissions refer to the discharge from the stack and CW outfall canal. Flue gas stack discharge is monitored for levels of NO_x, SO₂, total suspended particulate and opacity. CW Outfall discharge is monitored for temperature, pH, free chlorine and COD.

The following instruction relates to the control actions required to be taken to prevent an exceedance and emergency action in event of these parameters being exceeded.

5.3 Normal Operations

Under normal operating conditions Operators must closely monitor and control environmental emissions to maintain emissions below the above limits.

The following procedure provides the Operator with guidelines and appropriate control action when approaching:

- 90% of flue gas stack emission limit

- CW outfall emission limit (temperature, chlorine, pH and COD)

BLCP management have accepted the increased risk of loss of availability and incurrence of penalties, should it be considered necessary to reduce load or shutdown the unit to avoid an environmental emission excursion.

Efforts should be made to minimize penalties in accordance with the PPA agreement and whenever possible a 30 minutes short notice will be issued to EGAT declaring a load reduction.

Shift Manager shall determine the load reduction based on actual case data, as a guideline a reduction to 500 MW shall be initiated for NO_x. The load reduction to limit SO₂ excursions shall depend upon actual plant conditions at the time.

5.4 Initial actions

Flue Gas Stack Emissions – DCS alarms are set at 90% of EIA limits, based on instantaneous values. Operations shall react immediately if alarm level is reached to try to prevent any excursions by adjusting operational parameters, as detailed in sections 5.5 and 5.6

CW Outfall High Temperature – DCS alarms are set at 39.0°C, 39.5°C and 40.0 °C based on instantaneous values. Operations shall react immediately upon receipt of the first alarm to prevent excursion above the 40.0°C maximum limit as detailed in sections 5.5 and 5.7.1

CW Outfall pH – DCS alarms are set at 6.5 and 8.5 based on instantaneous values. Operations shall react immediately upon receipt of the alarm to prevent excursion beyond the EIA limit of 5.0 to 9.0 as detailed in sections 5.7.2

CW Outfall Chlorine – DCS alarms are set at 0.5 and 0.1 based on instantaneous values. Operations shall react immediately upon receipt of the alarm to prevent excursion beyond the EIA limit of 1.0 mg/l as detailed in sections 5.7.3

CW Outfall COD – DCS alarms are set at 90% of Thai Standard, based on instantaneous values. Operations shall react immediately upon receipt of the alarm to prevent excursion beyond the Thai Standard of 120 mg/l.

5.5 Exceedance of Limit

Every parameter must not be over legal, Thai Standard or EIA limits at all times. If the initial control action does not result in limiting the emissions and the EIA limit, the immediately action shall be implement follow item 5.6 and 5.7.

Load shall be reduced so the excursions are limited as shown in Table 5.1

Shift Manager shall determine the time needed for load reduction and where possible give 30 minutes warning according to PPA to EGAT prior to load reduction.

For flue gas stack emission, scenarios for load reductions are given in Appendix 1 as guidance for exceedance of EIA limit.

Any environmental emission excursion based on 1 hour values and any load reductions shall be immediately reported to the Operations Director.

* For CW outfall temperature limits not exceedance 40.0°C at all time. It is not necessary to reduce load in event of operation outside of limits for CW outfall pH and chlorine)

If Operation can be stabilized above 90% but below EIA limits for flue gas stack emissions, no load reduction is required, however the operation shall be closely monitored.

In the event of an “emergency case”, where stack or outfall emissions exceed the EIA limit for a continuous period; in addition to reporting the excursion to the Operations Director. The CSER Team must also be notified, in order to liaise with the external parties.

Where emission values have been exceeded or monitoring equipment has failed or malfunctioned, these events shall be recorded in the Operation Daily Report.

The relevant authorities must be reported by CSER Team within 24 hrs. after the incident excursion and any exceeding the limits.

5.6 Stack Emissions

5.6.1 SO₂ Emission

If SO₂ levels are high due to FGD problems or high sulphur coal, adjustments must be made to return the level below the 90% EIA limit (236 ppm).

Where adjustments cannot return the level of EIA limit, EGAT should be notified (30 minutes short notice) and the load progressively reduced until SO₂ levels are in limit.

Adjustment may include the following:

- Adjustments to the FGD flue gas throughput settings by bias (increase) FGD flue gas flow control. Close attention to the BUF stall curve and conditions will be required to prevent the BUF from a possible stall.
- Change-over to a standby mill with low sulfur coal.
- Adjustment to Mill coal flow output bias
- Change coal burning program to blending with low sulphur coal

5.6.2 NO_x Emission

When the emission levels reach 90% of the maximum permissible EIA limits (217 ppm) efforts to recover normal operating conditions should be made.

Adjustment may include the following:

- Adjustment to additional air dampers by bias (increase) wind box No. 7AA, 8AA and monitor CO emission value.
- Adjustment to the bias of mill output
- Minor air flow adjustment by bias (decrease) excess O₂.
- Application of short term soot-blowing restrictions

If NO_x levels are high due to operation with 6 mills in service for whatever reason the sixth mill must be taken out of service immediately and the unit load supported by 5 mills only.

5.6.3 Equipment Failure

i. Loss of a BUF

In the event of the failure of a BUF resulting in an immediate increase in SO₂ emissions levels above the EIA limit, gas flow through the FGD should be adjusted to one BUF capacity to prevent a possible fan stall of the remaining in-service fan.

Where an immediate restart of the BUF is not possible, a load reduction should be considered to declare (30 minutes Short Notice) if the SO₂ stack emission 90% EIA limit exceedance and the load progressively reduced until emissions are in limit.

ii. Loss of two FGD Sea Water Pumps

In the event of the failure of two FGD sea water pumps resulting in an increase in SO₂ emissions levels above the EIA limit, a decrease of gas flow through the FGD will be necessary.

Where an immediate restart of one of the sea water pumps is not possible, a load reduction should be considered to declare (30 minutes Short Notice) if the SO₂ stack emission 90% EIA limit exceedance and the load progressively reduced until emissions are in limit.

5.6.4 High Total Suspended Particulate (TSP)

Operation should strive to maintain opacity readings which according to the acknowledged correlation curves will correspond to the total suspended particulate (TSP) as required by EIA limit (43 mg/Nm³).

Load reductions shall be initiated, if the opacity readings abnormal, to bring the readings total suspended particulate below EIA limit requirements, based on hourly values.

If high opacity readings occur, operation staff shall try to lower theses by:

- Checking boiler combustion and mill operation for correct performance
- Checking all EP sections for correct performance regarding voltage, current and rapping hammer operating cycle.
- Checking all EP hoppers to ensure no blocking hoppers
- Bias FGD max (+2%).
- Start Pulverizer stand by and reduce coal flow of coal brand that high % ash and/or low ESP K-factor.
- Inform MHO to change coal burning program that low% ash and/or high ESP K-factor.
- Checking and maintain burner tilting working should not more than 15 degree position
- Checking and maintain rate of excess O₂ adjustment to ensure that combustion air flow not exceed

5.6.5 Loss of Two or More Electrostatic Precipitator Sections

In the event of the failure of two or more zones of the electrostatic precipitators resulting in an increase in emissions, and where an immediate restart of the failed zones is not possible within 20 minutes, a load reduction will be declared immediately, requiring 30 minutes Short Notice to EGAT.

The load should, then be immediately reduced until particulate emission levels are within limit Where, a restart of the failed zones is not imminent, it may be necessary to reduce the boiler gas flow to a single gas path flow to ensure the unit stays within particulate emission limits.

5.7 Cooling Water Outfall

5.7.1 Cooling Water Temperature

Operations should strive to maintain CW outfall temperatures below the EIA limit of 40.0°C. Three alarm levels are set to warn the Operator of an impending possible exceedance. The CW outfall temperature is dependent on the CW inlet temperature, condenser heat load, FGD flow, tidal and seasonal seawater conditions. Average CW inlet temperatures are seasonal and peak during April-May approximately (30-32 °C) and are trending to increase every year.

The lower the tide level the greater the temperature rise at the CW intake. This affect can be considerable with tides less than 0.9 m. If the average CW inlet temperature reaches 31.5°C the CW outfall temperature will approach the 40.0°C EIA limit.

These factors should be considered when anticipating CW outfall temperatures and attempting to maintain them within the EIA limit of 40.0°C.

If the sea water tide level and CW inlet temperatures forecasting indicates that CW inlet temperatures will be higher than 31.5 °C and sea water tide level is lower than 0.9 m. (Sattahip Tide Table) from normal sea water tide level, coal burning program should be considered by changing to burn low sulphur (<0.30%) coal in advance for supporting the FGD by-pass operation during the hot period.

- Coal burning program will be prepared with low sulphur coal during hot season to cover the period of CW inlet temperature high and low tide level during April-June.
- Coal burning program will be changed to burn with low sulphur coal during low tide level especially during day time.
- FGD will be bypassing operation to reduce hot flue gas to CW outlet temperature by bias BUF inlet guide vane and out of service Boost up fans respectively.
 - o Bias FGD (-50) or approximately 80% bypass flue gas to stack.
 - o Manual throttle FGD boost up fans inlet guide vane
 - o Out of service FGD boost up fans.
- Coal bunker A should be stored with low sulphur coal during this period for emergency in service to reduce the magnitude of CW outlet temperature.

In case of jellyfish attacking that could effect to CW outfall temperature

These factors should be considered when anticipating CW outfall temperatures and attempting to maintain them within the EIA limit of 40.0°C.

- Coal burning program will be changed to burn with low sulphur coal during low tide level especially during day time.
- FGD will be bypassing operation to reduce hot flue gas to CW outlet temperature by bias BUF inlet guide vane and out of service Boost up fans respectively when

jellyfish has been observed at the jetty that possible effect to block travelling screen.

- o Bias FGD (-50) or approximately 80% bypass flue gas to stack.
- o Manual throttle FGD boost up fans inlet guide vane
- o Out of service FGD boost up fans.
- o Travelling screens will be in service at initially low speed and change to high speed in automatically control or manually adjust by operator.
- o Throttle condenser outlet water box when differential level across travelling screen >250 mm or observe massive of jellyfish at the intake or travelling screen.
- o Maximum control condenser outlet water box throttling to control CW outlet not greater than 40 °C.
- o Consider to keep low sulphur coal in Coal bunker A for supporting in an emergency situation that requires FGD bypassing operation to reduce the magnitude of CW outlet temperature.
- o CW pumps allow to restart 2 times an hour if any protection that trip the pump.

Alarm Level and Control Action

Level 1 alarm at 39.0°C – Commence to bias down flue gas to the FGD gradually step by step, closely monitoring the SO₂ and particulate matter level, these must be controlled within 90% of the EIA limit. The first control action involves bypassing flue gas around the FGD. At normal MCP gas flow the FGD contributes approximately 1.3 to 1.5°C to CW outfall temperature.

Level 2 alarm at 39.5°C – Warning of approaching limit which requires more continue bias down flue gas to the FGD gradually step by step, until completely out service FGD, closely monitoring the SO₂ and particulate matter level that must be controlled within 90% of the EIA limit. Generation load reduction must be considered if the CW outlet temperature tendency is increasing and weather condition such as ambient temperature, tide level and CW inlet temperature is not satisfactory.

Level 3 alarm at 40.0°C – Shift manager or Assistant shift manager give short notice of impending load reduction (30 minutes) and advice Operations Director or General Manager immediately. After 30 minutes reduce load by 50-100 MW and monitor the outfall temperature. The cooling outfall temperature is expected to reduce by 0.30°C - 0.67°C.

5.7.2 Cooling Water pH

The EIA pH limit of the CW outfall is 5.0 to 9.0 with the DCS alarm values are set at 6.5 and 8.5. Upon receipt of the low alarm, operations shall confirm outfall readings / instrumentation and place Aeration Blowers in service to raise pH level.

5.7.3 Cooling Water Residual Chlorine

The EIA free residual chlorine limit of the outfall cooling water is 1.0 mg/l with the DCS alarm values are set at 0.5 and 0.1. High chlorine residual is a result of excessive chlorine dosing at the intake, while low chlorine residuals is a result of insufficient chlorine dosing. Operations shall confirm outfall readings / instrumentation and adjust chlorine dosing in order to maintain chlorine residual within the control range of 0.1 to 0.5.

5.7.4 Cooling Water COD.

Thai standard COD limit of the outfall cooling water is 120 mg/l with the DCS alarm values are set at 108 and 120 mg/l upon receipt of the high alarm, operations shall confirm the COD outfall readings / instrumentation and compare the analysis result between sea water intake COD and sea water outfall COD before immediately corrective action taken be reduced the sea water flow rate though FGD.

5.8 Resumption of load levels after load reduction.

After a load reduction Operation staff shall continue to rectify the situation in an attempt to restore full production capacity.

In case of cooling water temperature exceeded.

- Shift Manager will consider the weather conditions i.e. sea water inlet temperature, tide level, cooling water outlet temperature drop after load reduction, marginal of FGD bias and also coal burning program will be considered to ensure that plant could be run through 24 hrs after resumption.
- Shift Manager will advise Operations Director for decision making a notice of generation load resumption back to normal.

In case of equipment failure, load may be increased when equipment is made available and the plant can be safely operated below emissions levels.

If the situation cannot be immediately rectified, the load reduction shall be maintained. Assistance shall be requested from Engineering, and BLCP Senior Management shall be contacted for decision support.

Following an Emergency Case, where emissions have been returned to normal, the Operations Director, CSER Team and SHE Team, must be notified of the plant status.

5.9 Support

The EMR or Environmental Engineer is responsible to advise ways to mitigate or eliminate emissions, and should be consulted as required. The OH&SMR or Safety Engineer is responsible to advise of safe areas for evacuation if necessary and safety information on site as required.

5.10 Mitigation of Outside Impact

Following an environmental incident the Shift Manager must prepare the initial incident report for submission to the Operations Director. In consultation and approval with management the CSER Team will then be responsible for disseminating information for release to the Government, IEAT and Community.

The CSER Team Community will survey and monitor the surrounding area which may have been affected by any emissions and obtain feedback from any affected external parties. This information shall be recorded and reported to BLCP management.

6. TRAINING

The author of this procedure is responsible for providing training and guidance in its implementation.

The Owner of this procedure is responsible for cascade training to persons that are required to monitor and/or control emissions that may impact upon the compliance with this procedure.

As a minimum this training will be provided to all persons named as having specific responsibilities under this procedure.

Any records of training will be submitted to HR and copies of training records shall be kept in the BLCP Filing System.

7. CONTROL OF RECORDS

All records connected within this instruction shall be kept in file at Central Control room (CCR) and controlled by Operations Department. They must be available for scrutiny and audit.

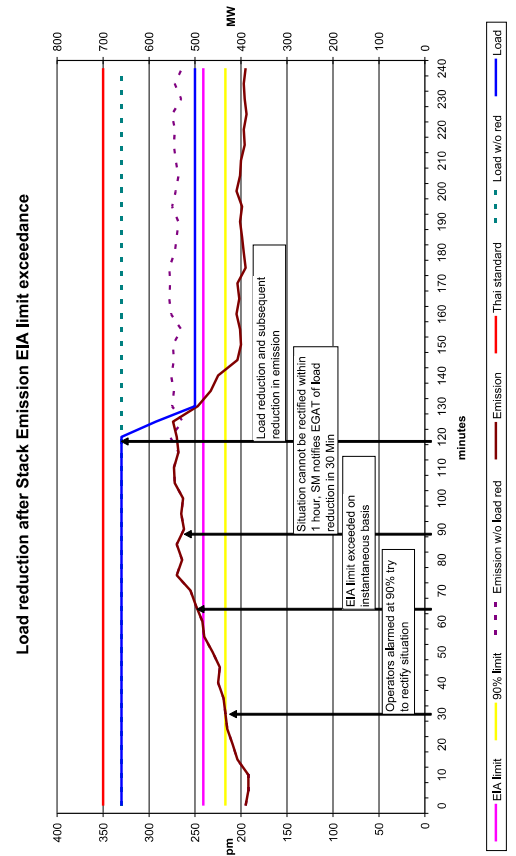
Records should be stored for archive where possible within the BLCP Filing System maintained by Document Control.

8. REVIEW AND AUDIT

BLCP Procedures and Instructions associated with the Safety, Health, and Environment will be reviewed every two years under BLCP-P-SHE-03-003– Safety, Health and Environment Audit and Review unless needed before the planned.

Any inaccuracies or omissions in this procedure should be notified to the procedure owner immediately.

Appendix I



ลับ (Confidential)

แผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

(Port Facility Security Plan)

และ

รายงานประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยของท่าเรือ

(Port Facility Security Assessment)

ชื่อท่าเรือ: ท่าเรือขนถ่ายถ่านหินบีแอลซีพี

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

PORT NAME: BLCP COAL TERMINAL

ประเภทสินค้า: ถ่านหิน (Coal)

สินค้าเทกอง (Bulk Cargo)

ตำบลที่ของท่าเรือ ละติจูด 12 องศา 38 ลิปดา เหนือ, ลองจิจูด 101 องศา 9 ลิปดา ตะวันออก

นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัด ระยอง



BLCP Power Limited

ลับ (Confidential)

แผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

Port Facility Security Plan

แผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

(Port Facility Security Plan)

ชื่อท่าเรือ: ท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน บีแอลซีพี

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

PORT NAME: BLCP COAL TERMINAL

ประเภทสินค้า: ถ่านหิน (Coal)

สินค้าเทกอง (Bulk Cargo)

ตำบลที่ของท่าเรือ ละติจูด 12 องศา 38 ลิปดา เหนือ, ลองจิจูด 101 องศา 9 ลิปดา ตะวันออก

นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัด ระยอง

หมายเลขอ้างอิง BLCP-PFSP-001 แก้ไขครั้งที่ 0

ลับ (Confidential)

Port Facility Security Plan

สารบัญ

Content

หน้า (Page)

บทนำ	(1)
ส่วนที่ 1 - โครงสร้างองค์กรของท่าเรือ	(2)
Section 1 - Organization structure of the port facility	
ส่วนที่ 2 - อุปกรณ์การสื่อสารและอุปกรณ์เพื่อการรักษาความปลอดภัย	(31)
Section 2 - Security and Communication equipment	
ส่วนที่ 3 - การฝึกปฏิบัติและการฝึกซ้อม	(34)
Section 3 - Drills and Exercises	
ส่วนที่ 4 - การจดบันทึกและการจัดเก็บเอกสาร	(37)
Section 4 - Records and Documentation	
ส่วนที่ 5 - การสื่อสาร	(39)
Section 5 - Communication	
ส่วนที่ 6 - ระเบียบปฏิบัติเพื่อการรักษาความปลอดภัยในระหว่างเรือเทียบท่า	(43)
Section 6 - Security procedures during interfacing	
ส่วนที่ 7 - ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัย	(46)
Section 7 - Declaration of Security	



ลับ (Confidential)

Port Facility Security Plan

ส่วนที่ 8 - การเปลี่ยนระดับของการรักษาความปลอดภัย	(48)
Section 8 - Response to change in security level	
ส่วนที่ 9 - ระเบียบปฏิบัติเพื่อการรักษาความปลอดภัยในการควบคุมการเข้าออก	(50)
Section 9 - Security procedures for access control	
ส่วนที่ 10 - ระเบียบปฏิบัติเพื่อการรักษาความปลอดภัยสำหรับพื้นที่หวงห้าม	(55)
Section 10 - Security procedures for restricted areas	
ส่วนที่ 11 - ระเบียบปฏิบัติสำหรับการขนถ่ายสินค้า	(58)
Section 11 - Security procedures for handling cargo	
ส่วนที่ 12 - ระเบียบปฏิบัติสำหรับการส่งสิ่งของของเครื่องใช้ประจำเรือและการรับน้ำมัน	(61)
Section 12 - Security procedure for delivery of ship's stores and bunkers	
ส่วนที่ 13 - ระเบียบปฏิบัติในการควบคุมกำกับ	(64)
Section 13 - Security Procedure for monitoring	
ส่วนที่ 14 - การตอบโต้ภัยคุกคาม	(67)
Section 14 - Response to security threats, breaches of security and security incidents	
ส่วนที่ 15 - การตรวจติดตามและการแก้ไขเปลี่ยนแปลง	(70)
Section 15 - Audits and amendments	
ภาคผนวก	(72)
Annex	



รายงานประเมินสถานการณ์
ความปลอดภัยของท่าเรือ
(Port Facility Security Assessment)

ชื่อท่าเรือ: ท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน บีแอลซีพี

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

PORT NAME: BLCP COAL TERMINAL

ประเภทสินค้า: ถ่านหิน (Coal)

สินค้าเทกอง (Bulk Cargo)

ตำบลที่ของท่าเรือ ละติจูด 12 องศา 38 ลิปดา เหนือ, ลองจิจูด 101 องศา 9 ลิปดา ตะวันออก

นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัด ระยอง



สารบัญ

Content

	หน้า (Page)
บทนำ	(1)
ส่วนที่ 1 – โครงสร้างองค์กรของท่าเรือ Section 1 - Organization structure of the port facility	(2)
ส่วนที่ 2 – การจัดทำรายงานประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยท่าเรือ Section 2 – Port Facility Security Assessment	(29)
ส่วนที่ 3 – Check list เพื่อประกอบการประเมินการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ Section 3 – Check list for Port Facility Security Assessment's making	(33)





แผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

Port Facility Security Plan

(ปรับปรุงแก้ไข ครั้งที่ 3)

ชื่อท่าเรือ: ท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน บีแอลซีพี
บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

PORT NAME: BLCP COAL TERMINAL

ประเภทสินค้า: ถ่านหิน

CARGO: COAL

นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

จังหวัดระยอง

Rayong Province

สารบัญ

Content

	หน้า
	Page
ส่วนที่ 1 บททั่วไป	5
Section 1 General	
ส่วนที่ 2 การจัดองค์กรและประสานงาน	10
Section 2 Organization and coordination	
ส่วนที่ 3 การบริหารจัดการด้านรักษาความปลอดภัยท่าเรือ	16
Section 3 Security Management in Port Facility	
<ul style="list-style-type: none"> หน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) การเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ การทำปฏิญญาดำวยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ การทบทวน แก้ไขเพิ่มเติมและตรวจสอบติดตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ การรักษาความปลอดภัยระบบสารสนเทศ การรักษาความปลอดภัยสินค้าอันตรายและสิ่งของซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย การบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องมือรักษาความปลอดภัย การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ การฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ คนประจำเรือ (Ship's Crew) และการลงจากเรือ การรับแจ้งสัญญาณเตือนภัยของเรือ การแจกจ่ายและเก็บรักษากุญแจ การปฏิบัติและการรายงานกรณีภัยคุกคามหรือเหตุการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและ การฝ่าฝืนมาตรการรักษาความปลอดภัย การเก็บรายงานและการจัดบันทึกเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย 	
ส่วนที่ 4 การรักษาความปลอดภัยท่าเรือทั่วไป	24
Section 4 General Security of Port Facility	
<ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ควบคุมและพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area and Prohibited Area) หน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (ร.ป.ภ.) ที่ท่าเรือ การอนุญาตบุคคลและรถผ่านเข้า – ออก 	

- จุดตรวจและบัตรผ่าน
- การขึ้นเรือของบุคคลภายนอกผ่านเข้าท่าเรือ
- ระบบตรวจจับการลักลอบเข้า (Intruder Detection System)
- การตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่หวงห้าม
- การรักษาความปลอดภัยของเรือบริการ
- การเฝ้าระวังพื้นที่ควบคุม
- การเดินตรวจตรารักษาความปลอดภัย
- การติดต่อสื่อสาร
- ที่จอดรถ
- การป้องกันทางน้ำ
- การแยกผู้โดยสารโดยเฉพาะ
- การปิดพื้นที่และหยุดการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 5 มาตรการรักษาความปลอดภัย 32

Section 4 Security Measure

- ทางเข้าสู่ท่าเรือ Access to the port facility
- พื้นที่ควบคุมในท่าเรือ Restricted areas within the port facility
- การขนถ่ายสินค้า Handling of cargo
- การขนเสบียงของเรือ Delivery of ship's stores
- การขนถ่ายกระเป๋าที่ไม่ได้ติดตัว Handling unaccompanied baggage
- การตรวจตราการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ Monitoring the security of the port facility

ส่วนที่ 6 การปฏิบัติกรณีเหตุฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุ 36

Section 6 Emergency Response and Contingency Plan

- การควบคุมสั่งการและการสื่อสารกรณีเหตุฉุกเฉิน
- แผนปฏิบัติเมื่อมีการขู่วางระเบิด
- การค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือ
- การอพยพคนทั้งทางบกและทางทะเล
- แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุมีกลุ่มบุคคลพยายามเข้ามาก่อวุ่นบริเวณท่าเรือโดยเข้ามาทางน้ำ
- แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุมีกลุ่มบุคคลเข้ามาปล้นเรือ โดยเข้ามาทางน้ำ หรือทางบก/จับตัวประกัน
- แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุน้ำมัน / ก๊าซ / สารเคมีรั่วไหล จากเรือ
- แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์อื่นเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ส่วนที่ 7 ภาคผนวก 41

Section 7 Annex

- แผนผังขั้นตอนการประสานงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
- ขั้นตอนการเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
- ทีมตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนจากหน่วยงานภายใน
- ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ
Declaration of Security between a ship and port facility
- ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อได้รับสัญญาณแจ้งภัยของเรือ
- ขั้นตอนการติดตามการขนถ่ายสิ่งของที่ไม่มีคนติดตามผ่านพื้นที่ท่าเรือ
- แผนบำรุงรักษา อุปกรณ์
- รูปที่ 7.1-7.4

ส่วนที่ 1 บททั่วไป

Section 1 General

ท่าเรือขนถ่ายถ่านหินโรงไฟฟ้าบริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP Coal Terminal) เป็นท่าเทียบเรือน้ำลึกที่เกิดจากการถมทะเล อยู่ในเขตพื้นที่ของการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (กนอ.) ซึ่ง บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด (BLCP) เป็นเจ้าของท่าเรือและทรัพย์สินต่างๆ ในท่าเรือดังกล่าว โดยได้รับอนุญาตให้ก่อสร้างและบริหารงานเอง เพื่อใช้ประโยชน์ในการให้เรือขนาดใหญ่เข้าเทียบ สำหรับการขนถ่ายถ่านหินนำเข้าคุณภาพดีจากต่างประเทศ ซึ่งใช้เป็นเชื้อเพลิงในโรงไฟฟ้า BLCP ซึ่งมีกำลังการผลิตไฟฟ้าขนาด 2 x 717 MW โดยจ่ายเข้าระบบสายส่งของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

BLCP Coal Terminal มีอุปกรณ์ขนถ่ายถ่านหินโดยใช้ SHIP UNLOADER จำนวน 2 ชุด สำหรับขนถ่ายถ่านหิน แล้วป้อนลงระบบสายพานเพื่อลำเลียง นำไปเก็บไว้ที่ COAL YARD

1.1 รายละเอียดท่าเรือ

ชื่อท่าเรือ

ท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน บีแอลซีพี

BLCP COAL TERMINAL

ที่อยู่ปริมณีย

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

เลขที่ 9 ถนน ไอ-แปด นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตำบล มาบตาพุด อำเภอ เมือง

จังหวัด ระยอง 21150

หมายเลขโทรศัพท์และ E-mail

(66 38) 91 - 8514

sajja_w@blcp.co.th

ชื่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO)

นาย สัจจะ วิบูลย์ลักษณ์กุล

ที่ติดต่อของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO)

ที่อยู่ปริมณีย : บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

เลขที่ 9 ถนน ไอ-แปด นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตำบล มาบตาพุด อำเภอ เมือง

จังหวัด ระยอง 21150

โทรศัพท์ : (66 38) 91 - 8514

โทรศัพท์มือถือ : (66 8) 9799 - 2667

โทรสาร : (66 38) 91 - 8548

E-mail : sajja_w@blcp.co.th

ชื่อผู้ช่วยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (Deputy PFSO)

นายวัชร มุลสาร

ที่ติดต่อของผู้ช่วยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Deputy PFSO)

ที่อยู่ปริมณีย : บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

เลขที่ 9 ถนน ไอ-แปด นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตำบล มาบตาพุด อำเภอ เมือง

จังหวัด ระยอง 21150

โทรศัพท์ : (66 38) 91 - 8652

โทรศัพท์มือถือ : (66 8) 7835 - 6429

โทรสาร : (66 38) 91 - 8651

E-mail : watchara_m@blcp.co.th

ชื่อผู้บริหารจัดการท่าเรือ / ตำแหน่ง

1. องค์การท่าเรือ / ผู้ควบคุมท่าเรือ : นาย สัจจะ วิบูลย์ลักษณ์กุล

2. เจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยท่าเรือ : นาย สัจจะ วิบูลย์ลักษณ์กุล

ชื่อบริษัทเจ้าของทรัพย์สิน

บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

วันที่ส่งแผนรักษาความปลอดภัยท่าเรือ

1 พฤศจิกายน 2548

วันที่แผนรักษาความปลอดภัยได้รับการรับรอง

ได้รับ LETTER OF APPROVAL OF A PORT FACILITY เมื่อ 9 ธันวาคม 2548

ได้รับ STATEMENT OF COMPLIANCE OF A PORT FACILITY เมื่อ 21 มิถุนายน 2549

วันที่แผนรักษาความปลอดภัยได้รับการปรับปรุงแก้ไข

ครั้งที่ 1 : 7 มิถุนายน 2550

ครั้งที่ 2 : 24 สิงหาคม 2552

ครั้งที่ 3 : 30 พฤศจิกายน 2554

ครั้งที่ 4 : (พิมพ์วัน/เดือน/ปี)

ครั้งที่ 5 : (พิมพ์วัน/เดือน/ปี)

1.2 ลักษณะและกิจกรรมของท่าเรือ

ลักษณะและขนาดของตัวท่าเทียบเรือ ร่องน้ำ และบริเวณทิ้งสมอ

ลับ (Confidential)

ท่าเทียบเรือประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 1 ท่า
มีลักษณะความยาวหน้าท่า 346 เมตร
ความลึกของหน้าท่า 17.5 เมตร
สามารถรับเรือขนาดใหญ่ได้ถึง 170,000 DWT

กิจกรรมของท่าเรือ**ประเภทเรือ**

เรือที่เข้าเทียบท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน บีแอลซีพี (ท่าเรือ BLCP) เป็นเรือขนส่งสินค้าประเภทเทกองจากต่างประเทศ และเป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับกิจการของ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด เท่านั้น จะไม่ให้บริการแก่เรืออื่นทั่วไป

การให้บริการอื่นๆ นั้นจะมีเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือที่มาเทียบท่าเรือ BLCP บางประการเท่าที่จำเป็นในการเดินเรือ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่เรือ ได้แก่

1. บริการทางการแพทย์ ในกรณีที่ตัวแทนเรือร้องขอ จะทำการประสานไปยังสถานพยาบาลภายนอก เพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้า-ออกจากท่าเรือ BLCP
2. บริการนำจิต ในกรณีที่ตัวแทนเรือร้องขอ ทางท่าเรือจะอำนวยความสะดวกให้ผู้รับเหมาจากภายนอกเข้า-ออกจากท่าเรือ BLCP เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับเรือเพื่ออุปโภคได้ โดยตัวแทนเรือหรือเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
3. การซ่อมบำรุงเครื่องจักร สามารถทำการซ่อมบำรุงในงานพื้นฐานทั่วไป
4. ลูกเรือผ่านท่า ในกรณีที่ตัวแทนเรือร้องขอเพื่อสับเปลี่ยนตัวลูกเรือ หรือเดินทางกลับ
5. การจัดส่งเสบียงให้เรือ โดยตัวแทนเรือเป็นผู้เตรียมการ

ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวข้างต้น ตัวแทนเรือจะต้องแจ้งความประสงค์มายังท่าเรือ BLCP ล่วงหน้าทุกครั้ง เพื่อการอนุญาตดำเนินการ และต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของท่าเรือ และปฏิบัติตามกฎหมายไทยทุกประการ

ประเภทสินค้าและผู้โดยสาร

สินค้าที่ขนถ่ายที่ท่าเรือ BLCP เป็นการขนถ่ายถ่านหินออกจากเรือเท่านั้น ไม่มีส่งผู้โดยสาร

1.3 สิ่งอำนวยความสะดวก**โครงสร้างและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าหลัก**

- 1.3.1 ท่าเรือ และอุปกรณ์ที่ท่าเรือ ได้แก่ ท่อน้ำนำร่อง (Buoy), ยางกันกระแทก (Rubber Fender), ที่ผูกเชือก Quick Release Hook, Bollard , ไฟบอกตำแหน่งหัวและท้ายท่าเรือ และจอแสดงผลขนาดใหญ่ (Large Display Board) ซึ่งช่วยสนับสนุนข้อมูลในการนำเรือเข้าเทียบท่า
- 1.3.2 เทรน Grab จำนวน 2 ชุด, ฮอปเปอร์รับถ่านหิน (Traveling Hopper) จำนวน 2 ชุด, ระบบสายพานลำเลียง (Conveyor System) จากท่าเรือไปลานกองถ่านหิน, หอเปลี่ยนทิศทางการขนถ่าย (Transfer

ลับ (Confidential)

- tower) ห้องควบคุมระบบสายพานลำเลียงถ่านหิน (Coal Handling Control Room) และระบบสเปรย์น้ำป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น
- 1.3.3 ระบบไฟฟ้าที่ใช้ที่ท่าเรือมาจากโรงไฟฟ้า และมีระบบไฟฟ้าแสงสว่างสำรองหากเกิดขัดข้อง สำหรับระบบสื่อสารใช้วิทยุสื่อสารระบบ VHF , โทรศัพท์ land line และโทรศัพท์เคลื่อนที่ ในการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. กับ PFSO
- 1.3.4 ระบบคอมพิวเตอร์ ที่อาคารสำนักงาน (Administration Building) มีระบบเครือข่าย (Network) โดยติดตั้งระบบ LAN เพื่อติดต่อภายในและภายนอก อีกทั้งสามารถเชื่อมต่อบริบทอินเทอร์เน็ตได้ด้วย

ระบบสาธารณูปโภคและระบบสื่อสาร**ระบบสาธารณูปโภค**

ท่าเรือ BLCP มีระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้าและน้ำใช้ภายในท่าเรือ ซึ่งมาจากโรงไฟฟ้าของบริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

ระบบสื่อสาร

ท่าเรือ BLCP มีระบบการสื่อสาร ดังนี้

- 1) ใช้วิทยุสื่อสาร ระบบ VHF ระหว่างเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. หัวหน้าควบคุมงาน ห้องควบคุมระบบสายพานลำเลียงในการขนถ่ายถ่านหิน ห้องควบคุมเครนประจําหน้าท่า และ PFSO
- 2) ใช้วิทยุสื่อสาร (Marine Band) คลื่น VHF ช่อง 13, 14, 16 ซึ่ง PFSO หัวหน้างาน ผู้จัดการกะ สามารถติดต่อภายนอก กับเจ้าหน้าที่นำร่อง ศูนย์ควบคุมจราจรทางน้ำ และเจ้าหน้าที่ผูกหลักเรือ
- 3) การสื่อสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ สามารถติดต่อได้ตลอดเวลา ระหว่างผู้จัดการกะ หัวหน้างาน PFSO และผู้ช่วย PFSO

ระบบสารสนเทศ (Information Technology)

ที่อาคารสำนักงาน (Administration Building) ห้องควบคุมระบบการขนถ่ายถ่านหิน (Coal Handling Control Room) ตลอดจนห้องควบคุมการเดินเครื่องโรงไฟฟ้า (Power Station Control Room) ได้ติดตั้งระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ (Computer Network) สามารถติดต่อส่งข้อมูลข่าวสารระหว่างหน่วยงานภายในและหน่วยงานภายนอกได้ โดยใช้จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-mail รวมถึงสามารถเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตได้ และสำหรับข่าวสารด้านการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ มีการป้องกันการเข้าถึงข้อมูลโดยกำหนดสิทธิ์ จากการ log on เมื่อใช้คอมพิวเตอร์ ในการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่รักษาความปลอดภัยที่ท่าเรือกับอาคารสำนักงานนั้น จะติดต่อทางโทรศัพท์ภายในและวิทยุสื่อสารระบบ VHF เท่านั้น

ส่วนการติดต่อกับตัวแทนเรือ เจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้รับเหมา ผู้มาเยี่ยมชม จะติดต่อทางแฟกซ์ , E-mail และโทรศัพท์สายนอก ซึ่งอยู่ ณ อาคารสำนักงาน

ระบบการจัดการจราจรทางน้ำ (Vessel Traffic Management System)

ระบบควบคุมเรือที่จะเข้าเทียบท่าเรือ BLCP มีการปฏิบัติการดังกล่าว โดยศูนย์ควบคุมการจราจรทางน้ำของการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งได้ว่าจ้างบริษัท โกลบอล พอร์ท แมเนจเม้นท์ จำกัด

ดำเนินการ ประสานกับนายท่าหรือผู้จัดการท่าเรือ BLCP ในการนำเรือเข้า-ออกจากอ่าว ทั้งนี้ เรือทุกลำที่จะเข้าหรือออกจะต้องแจ้ง กนอ. ให้ทราบเพื่อขออนุญาตก่อนทุกครั้ง

เครื่องมือและอุปกรณ์ความปลอดภัยกรณีเหตุฉุกเฉิน (Safety Instruments in case emergency)

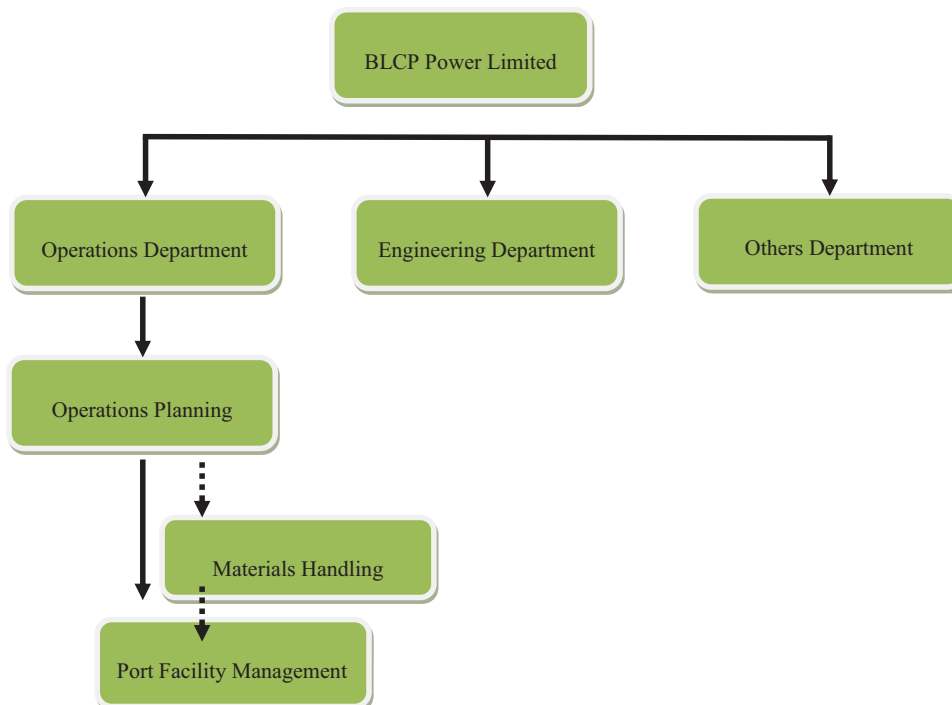
ท่าเรือ BLCP ใช้วิทยุสื่อสารระบบ VHF ในการสื่อสารและมีกล้องโทรทัศน์วงจรปิดที่ทำเรือจำนวน 2 ชุด ซึ่งแสดงผลที่ห้องควบคุม ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือออกไป

ส่วนอุปกรณ์และเครื่องมืออื่นๆ ประกอบด้วย

1. จักรยานในการตรวจพื้นที่ท่าเรือ / บริเวณรั้วโดยรอบ
2. โทรศัพท์ภายในของแต่ละจุดรักษาการณ์
3. ระบบไฟแสงสว่างตามแนวถนน รั้ว สะพาน จุดรักษาการณ์ และอาคารต่างๆ
4. ไฟสปอร์ตไลท์ หรือไฟฉายที่ใช้ในการตรวจจับบุคคลและรถที่ผ่านเข้า - ออก พื้นที่ท่าเรือ
5. อุปกรณ์ดับเพลิงต่างๆ เช่น ถังดับเพลิง สายฉีดน้ำดับเพลิง และระบบท่อส่งน้ำ

1.4 การจัดองค์กร (Organization)

โครงสร้างองค์กรของท่าเรือ (Structural Organization of Port)



ส่วนที่ 2 การจัดองค์กรรักษาความปลอดภัยและการประสานงาน

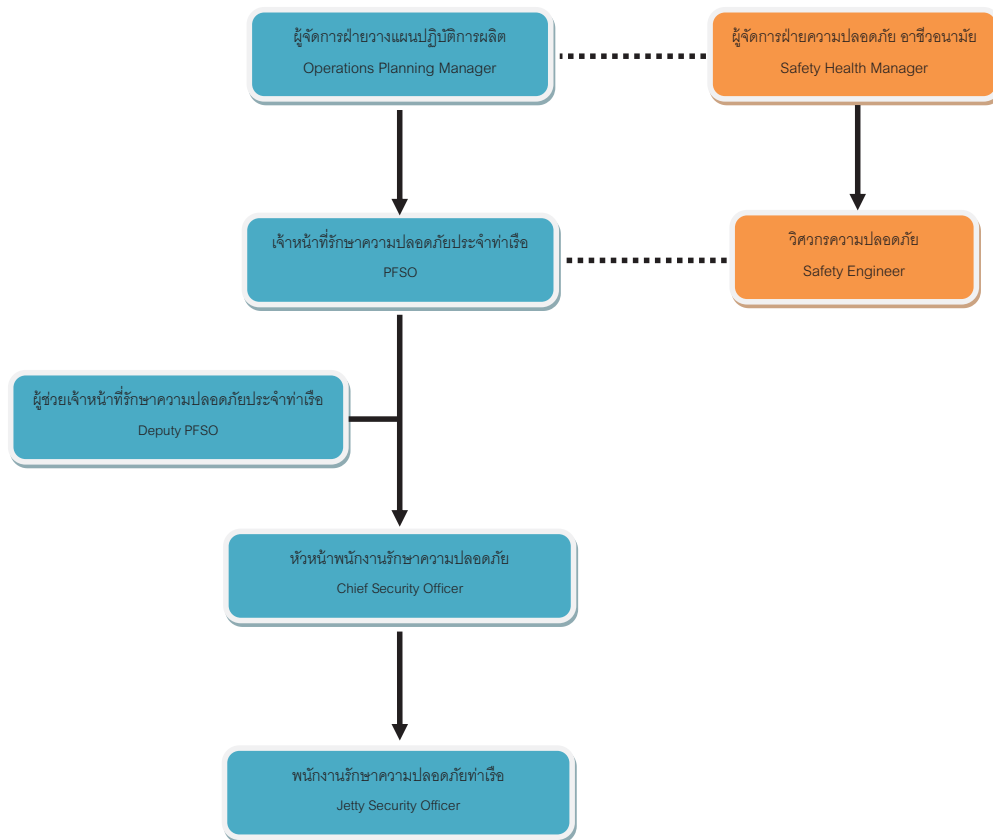
Section 2 Organization and coordination

นโยบายการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

นโยบายการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ BLCP กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) จำนวน 1 คน และมีผู้ช่วยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (Deputy PFSO) อีกจำนวนหนึ่ง เป็นผู้แทนของบริษัทฯ ในการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ โดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ มีหน้าที่ที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- 1) การเป็นผู้นำในการตรวจสอบความปลอดภัยของท่าเรือในเบื้องต้น ไปจนถึงการตรวจประเมิน รักษาและพัฒนามาตรการรักษาแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือทั้งหมด รวมทั้งปรับปรุง แก้ไขข้อบกพร่องให้เหมาะสม สอดคล้องกับองค์ประกอบต่างๆ ของท่าเรือ
- 2) ให้มีการปฏิบัติตามแผนการรักษาความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด
- 3) การมีส่วนร่วมในคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ ในการร่วมแสดงความคิดเห็นและเสนอแนวทางปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
- 4) การสนับสนุน ส่งเสริมและให้รางวัลรักษาความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ
- 5) การสร้างความมั่นใจในระบบการรักษาความปลอดภัยท่าเรือด้วยการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือเพื่อให้ทราบถึงแผนและมาตรการรักษาความปลอดภัย และ
- 6) การประสานแผนและมาตรการรักษาความปลอดภัยร่วมกับหน่วยราชการและองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1 โครงสร้างหน่วยรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Structural of Security Officer of Port)



2.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PSO)

1. เข้าใจการประเมินความเสี่ยงการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
2. แน่ใจว่ามีการพัฒนาและบำรุงรักษาแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ
3. ปฏิบัติและฝึกซ้อมตามแผนรักษาความปลอดภัย
4. ตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยของท่าเรืออย่างสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจได้ว่ามาตรการที่ใช้อยู่นั้นเหมาะสม
5. แนะนำและปรับเปลี่ยนแผนการรักษาความปลอดภัยให้ทันสมัย เหมาะสมอยู่ตลอดเวลา
6. ส่งเสริมความรู้และการเฝ้าระวังให้กับบุคลากรท่าเรือ
7. จัดฝึกอบรมบุคลากรที่มีหน้าที่รับผิดชอบอย่างเพียงพอ

8. รายงานภัยคุกคามแก่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง และเก็บรักษาข้อมูล
9. ประสานงานการรักษาความปลอดภัยกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรืออย่างเหมาะสม
10. ประสานงานการบริการการรักษาความปลอดภัย
11. แน่ใจว่าความรับผิดชอบของบุคลากรสำหรับการรักษาความปลอดภัยนั้นได้มาตรฐาน
12. แน่ใจว่าเครื่องมือ อุปกรณ์ ในการรักษาความปลอดภัยที่ใช้อยู่นั้นเหมาะสม มีการทดสอบ ปรับแต่งและบำรุงรักษา เพื่อให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา
13. ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือในการยืนยันบุคคลที่จะขึ้นเรือ เมื่อถูกร้องขอให้ช่วยเหลือ

2.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย และพนักงานประจำของท่าเรือ (นอกจาก PSO)

1. ดูแลงานด้านการป้องกันและระงับอัคคีภัย และการรักษาความปลอดภัยภายในท่าเรือ
2. ดำเนินการเกี่ยวกับมาตรการป้องกันและระงับอัคคีภัยและการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนด
3. ทำหน้าที่ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานบริษัท และพนักงานของผู้รับเหมาที่จะเข้ามาทำงานที่ท่าเรือ
4. ตรวจสอบอุปกรณ์สื่อสารและอุปกรณ์ดับเพลิง และดูแลอุปกรณ์ในส่วนที่สามารถทำเองได้ในเบื้องต้น
5. ปฏิบัติตามแผนและแนวทางที่กำหนดให้มีประสิทธิภาพ
6. ทำหน้าที่เป็นหน่วยฉุกเฉินเบื้องต้น ในภาวะฉุกเฉินก่อนที่หน่วยสนับสนุนจะเข้ามา
7. กระตุ้นให้พนักงานมีความตื่นตัวในเรื่องการรักษาความปลอดภัย

2.4 การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ชื่อผู้ติดต่อ :	นายวิฑูรย์ อยู่ทิม
	ผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
โทรศัพท์ :	0-3868-3305-6
โทรสาร :	0-3868-3666, 0-3868-3309

กรมเจ้าท่า (Marine Department)

ชื่อผู้ติดต่อ :	เรือดรี ปริษา เพ็ชรวงศ์
ที่อยู่ไปรษณีย์ :	1278 ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ
โทรศัพท์ :	0-2639-4774
โทรศัพท์มือถือ :	08-1777-1000
โทรสาร :	0-2639-4775
E-mail :	marsecinfo@md.go.th

ลับ (Confidential)

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขาระยอง

ชื่อผู้ติดต่อ : หัวหน้าสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขาระยอง
ที่อยู่ประณีย์ : 7/1 ถนนเมืองใหม่มาบตาพุด 7 ตำบลมาบตาพุด
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150
โทรศัพท์ : 0-3868-7454-9
โทรสาร : 0-3868-7457

แผนกควบคุมการจราจรทางน้ำ Maptaphut port Control

ศูนย์รับแจ้งเหตุ

โทรศัพท์ : 0-3868-7810, 0-3868-4503
โทรสาร : 0-3868-7810 ตลอด 24 ชั่วโมง

ด้านศุลกากรมาบตาพุด

ชื่อผู้ติดต่อ : หัวหน้าด้านศุลกากรมาบตาพุด
ที่อยู่ประณีย์ : ด้านศุลกากรมาบตาพุด
ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง
จังหวัดระยอง 21150
โทรศัพท์ : 0-3868-3370-1

ด้านตรวจคนเข้าเมือง มาบตาพุด

ชื่อผู้ติดต่อ : นายด่านตรวจคนเข้าเมืองมาบตาพุด
ที่อยู่ประณีย์ : 5 ถนนไ 7 ตำบลห้วยโป่ง
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150
โทรศัพท์ : 0-3868-4544, 0-3868-3783

ตำรวจสันติบาลระยอง

โทรศัพท์ : 0-3861-5717

กรมประมง จ.ระยอง

โทรศัพท์ : 0-3869-4094, 0-3861-8445

ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ (มาบตาพุด)

ชื่อผู้ติดต่อ : นายแพทย์ประจำด้านควบคุมโรคติดต่อ
ที่อยู่ประณีย์ : ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ (มาบตาพุด)
ตำบลห้วยโป่ง อำเภอเมือง
จังหวัดระยอง 21150
โทรศัพท์ : 08-8168-3110

สถานีตำรวจ สภ. มาบตาพุด

ชื่อผู้ติดต่อ : ผู้กำกับการสถานีตำรวจมาบตาพุด
ที่อยู่ประณีย์ : สภ. มาบตาพุด ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง
โทรศัพท์ : 0-3860-8587-9

ลับ (Confidential)

สถานีตำรวจ สภ. ห้วยโป่ง

ชื่อผู้ติดต่อ : ผู้กำกับการสถานีตำรวจห้วยโป่ง
ที่อยู่ประณีย์ : สภ. ห้วยโป่ง ตำบลห้วยโป่ง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง
โทรศัพท์ : 0-3868-3111
โทรสาร : 0-3868-3100

กองกำกับการตำรวจน้ำ สด. จ.ชลบุรี

ชื่อผู้ติดต่อ : ผู้กำกับการตำรวจน้ำ, สารวัตรปราบปรามตำรวจน้ำ
ที่อยู่ประณีย์ : กองกำกับการ 2 ตำรวจน้ำ
อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20170
โทรศัพท์ : 0-3843-7056

ฐานทัพเรือสัตหีบ

โทรศัพท์ : 0-3843-7163, 0-3843-7600

ศูนย์ประสานงานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล) เขต 1

โทรศัพท์ : 0-3843-8592, 0-3843-8008, 0-3843-8966
สายด่วน : 1696
โทรสาร : 0-3843-8008, 0-3843-8966

กองเรือป้องกันฝั่ง

ที่อยู่ : อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี
โทรศัพท์ : 0-3843-1177

โรงพยาบาลระยอง

ชื่อผู้ติดต่อ : ผู้อำนวยการโรงพยาบาลระยอง, รองผู้อำนวยการ ฯ
ที่อยู่ประณีย์ : 138 ถนนสุขุมวิท ตำบลท่าประดู่
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21000
โทรศัพท์ : 0-3861-1104 ต่อ 1191, 1192
0-3861-4610, 0-3861-2002

โรงพยาบาลกรุงเทพ - ระยอง

โทรศัพท์ : 0-3892-1911

โรงพยาบาลมาบตาพุด

โทรศัพท์ : 0-3868-4049, 0-3868-4696

โรงพยาบาลมงกุฎระยอง

โทรศัพท์ : 0-3869-1800, 0-3868-2136-9 ต่อ 2555, 2121, 2222
โทรสาร : 0-3869-1818

โรงพยาบาลบ้านฉาง

โทรศัพท์ : 0-3860-3838

สำนักงานจังหวัดระยอง

ชื่อผู้ติดต่อ : หัวหน้าสำนักงานจังหวัดระยอง

ลับ (Confidential)

ที่อยู่ไปรษณีย์ : 999 ศูนย์ราชการจังหวัดระยอง ถนนสุขุมวิท ตำบลเนินพระ
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150

โทรศัพท์ : 0-3869-4010

โทรสาร : 0-3869-4160, 0-3869-4007, 0-3869-4000

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ชื่อผู้ติดต่อ : ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด

โทรศัพท์ : 0-3861-6750

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง

ชื่อผู้ติดต่อ : นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด

ที่อยู่ไปรษณีย์ : 142 หมู่ 2 ถนนสุขุมวิท ตำบลเนินพระ
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21000

โทรศัพท์ : 0-3896-7415-7, 0-3861-3430

E-mail : rayonghealth@yahoo.com

เทศบาลเมืองมาบตาพุด

ชื่อผู้ติดต่อ : นายกเทศมนตรีเมืองมาบตาพุด

ที่อยู่ไปรษณีย์ : เทศบาลเมืองมาบตาพุด 9 ถนนเมืองใหม่มาบตาพุด สาย 7
ตำบลห้วยโป่ง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150

โทรศัพท์ : 0-3868-5562-4 ต่อ 214 สายตรง 0-3868-5555

ฝ่ายป้องกันจังหวัดระยอง

ชื่อผู้ติดต่อ : หัวหน้าฝ่ายป้องกันจังหวัดระยอง

โทรศัพท์ : 0-3869-4018-9

ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (จังหวัดระยอง)

ชื่อผู้ติดต่อ : หัวหน้างานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ที่อยู่ไปรษณีย์ : งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
สำนักปลัดเทศบาล เทศบาลเมืองมาบตาพุด
อำเภอเมือง จังหวัดระยอง 21150

โทรศัพท์ : 0-3868-5191, 0-3860-8983

2.5 การสื่อสาร (ระบบหลักและระบบสำรอง)**1) การสื่อสารระบบหลัก**

การสื่อสารระหว่างท่าเรือกับเรือ ใช้วิทยุสื่อสารคลื่น VHF marine band

การสื่อสารภายในสำหรับการรักษาความปลอดภัย ใช้วิทยุสื่อสารคลื่น VHF โทรศัพท์ land line

2) การสื่อสารระบบสำรอง

กรณีระบบหลักใช้การไม่ได้จะติดต่อผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ

PFSO 08-9799-2667

Deputy PFSO 08-7835-6429

ลับ (Confidential)

ส่วนที่ 3 การบริหารจัดการด้านรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ**Section 3 Security Management in Port Facility****หน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO)****3.1 การเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ**

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานของรัฐที่กำหนดและประกาศระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Security Level) โดยจะมีการประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความมั่นคงของประเทศ เช่น สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สภาความมั่นคงแห่งชาติ การแจ้งการยกระดับความปลอดภัยของท่าเรือ จะกระทำผ่านทาง E-mail หรือเบอร์โทรศัพท์ของ PFSO ตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ PFSO จะประกาศยกระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ตามที่กรมเจ้าท่าแจ้งและดำเนินการมาตรการการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ และถ่ายทอดข้อมูลให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ ดังรายชื่อข้างล่างผ่านทาง E-mail หรือเบอร์โทรศัพท์

- 1) หัวหน้างาน (Supervisor)
- 2) หัวหน้าพนักงานรักษาความปลอดภัย (Chief Security Officer)
- 3) ผู้จัดการกะ (Shift Manager) และผู้ช่วยผู้จัดการกะ (Assist Shift Manager)
- 4) ผู้จัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัย (Safety & Health Manager)
- 5) วิศวกรความปลอดภัย (Safety Engineer)
- 6) ผู้อำนวยการสายงานปฏิบัติการ (Operation Director)
- 7) ผู้อำนวยการสายงานวิศวกรรม (Engineering Director)
- 8) ผู้จัดการใหญ่ โรงไฟฟ้า (General Manager)
- 9) กรรมการผู้จัดการ (Managing Director) และ
- 10) ฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

การยกระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและอาจจะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม การประกาศยกระดับการรักษาความปลอดภัยจึงจะกระทำเมื่อมีข่าวสารหรือมูลเหตุอันสมควร ให้มีการเพิ่มการรักษาความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินและมีแนวโน้มที่จะทำลักษณะของการเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยของทั้งเขตพื้นที่ มากกว่าการเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยเฉพาะท่าเรือหนึ่งๆ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของท่าเรือ หรือ PFSO สามารถที่จะเพิ่มมาตรการ การรักษาความปลอดภัยของท่าเรือของตนได้ โดยไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ เมื่อมีข่าวสารหรือมูลเหตุที่น่าเชื่อว่าเป็นภัยคุกคาม แล้วแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบ

(ดูแผนผังการเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ในภาคผนวก)

ลับ (Confidential)

3.2 การทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ

(Declaration of Security between a ship and port security) รูปแบบฟอร์มใน ภาคผนวก

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

เมื่อมีความจำเป็นต้องทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ ก่อนเรือเข้าท่าเรือหรือก่อนเรือเข้าเทียบท่า ทางตัวแทนเรือที่มีสำนักงานในประเทศไทยจะต้องแจ้งทางท่าเรือถึงความต้องการของเรือ ในการทำปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยหรือไม่อย่างไร หรือทางท่าเรือถามผ่านตัวแทนเรือไปอีกทางได้เช่นกัน

1) การปฏิบัติเมื่อเรือมีระดับการรักษาความปลอดภัยสูงกว่าท่าเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท (CSO) หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (SSO) ควรแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) ทราบโดยไม่ชักช้า เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ ต้องทำการประเมินสถานการณ์นั้นๆ โดยปรึกษาหารือกับ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ และอาจจะปรึกษารับรองจากเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า เพื่อหาข้อยุติเกี่ยวกับมาตรการรักษาความปลอดภัยและผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อใช้กับเรือนั้น รวมถึงการจัดทำและการลงนามรับรองร่วมกันระหว่าง PFSO กับ นายเรือ ในปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ (Declaration of Security between a ship and port facility) เพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันในการแบ่งหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการรักษาความปลอดภัยในประเด็นต่างๆ และ PFSO อาจยกระดับมาตรการการรักษาความปลอดภัยขึ้นได้ ทุกมาตรการหรือเฉพาะบางมาตรการ ตามที่เห็นสมควร โดยไม่ต้องขออนุญาตจากกรมเจ้าท่า

2) การปฏิบัติเมื่อเรือมีระดับการรักษาความปลอดภัยต่ำกว่าท่าเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) แจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท (CSO) หรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (SSO) ทราบโดยไม่ชักช้า เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ ต้องยกระดับการรักษาความปลอดภัยให้เท่ากับของท่าเรือ และอาจรวมถึงการจัดทำและการลงนามรับรองร่วมกันระหว่าง PFSO กับ นายเรือ ในปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ เพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันในการแบ่งหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการรักษาความปลอดภัยในประเด็นต่างๆ

3) การปฏิบัติต่อเรือที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.

1974 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 2002 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended 2002) หรือ SOLAS

เรือที่ไม่เป็นภาคีอนุสัญญา SOLAS มักจะเป็นเรือขนาดเล็กหรือเรือที่เดินทางภายในประเทศ ซึ่งจะไม่มีการดังกล่าวมาเทียบท่าเรือ BLCP

3.3 การทบทวน แก้ไขเพิ่มเติมและตรวจสอบติดตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

1) ขั้นตอนการทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ลับ (Confidential)

ให้มีการตรวจติดตามภายในจากหน่วยงานภายใน ในระยะเวลา 6 เดือน / ครั้ง

ให้มีการตรวจภายนอกจาก กรมเจ้าท่า หรือหน่วยงานที่ได้รับการรับรองจาก กรมเจ้าท่า

2) การทบทวนและการปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ ให้กระทำเมื่อ

ภายหลังการตรวจทุกประเภท

ภายหลังการฝึกและการซ้อม

ภายหลังเกิดเหตุร้าย

3) ขั้นตอนการแก้ไขเพิ่มเติมแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

หลังจากทบทวนแล้วพบข้อบกพร่องหรือมาตรการที่ไม่สอดคล้องกับเหตุการณ์ที่ผ่านมา จะขอแก้ไขเพิ่มเติมแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือแล้วนำเสนอต่อ กนอ. และกรมเจ้าท่า ตามลำดับ

4) ขั้นตอนการตรวจสอบติดตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

การตรวจสอบติดตามแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ จะทำการตรวจสอบติดตามภายใน (Internal Audit) แผนทุกๆ 6 เดือน โดยหน่วยงานกลางหรือคณะทำงานที่แต่งตั้งขึ้นเฉพาะกิจ โดยกำหนดให้ตรวจสอบ ทบทวนและแก้ไขแผนรักษาความปลอดภัยของท่าเรือโดยคณะกรรมการ และตรวจสอบซ้ำให้แล้วเสร็จภายใน 2 เดือน หรือว่าจ้างองค์กรรักษาความปลอดภัยที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานรัฐบาล หรือ RSO (Recognized Security Organization) มาดำเนินการแทนก็ได้

3.4 การรักษาความปลอดภัยระบบสารสนเทศ

ผู้รับผิดชอบ : เจ้าหน้าที่เทคโนโลยีและสารสนเทศ

1) ระบบสารสนเทศที่สำคัญและการป้องกันผู้ไม่เกี่ยวข้องเข้าถึงข้อมูล

ระบบงานบัญชี ระบบงานจัดซื้อ ระบบจ่ายสินค้า ระบบงานสินค้าคงคลัง ระบบซ่อมบำรุง และการยกเลิกสิทธิของพนักงานในการเข้าถึงข้อมูลต่างๆ จะอยู่ในดุลพินิจของผู้จัดการฝ่าย และเจ้าหน้าที่ผู้ดูแลระบบสารสนเทศ โดยการกำหนดสิทธิในการเข้าถึง (Access) การพิมพ์ (Print) การกรอกข้อมูล (Input) การแก้ไขข้อมูล (Edit) การลบ (Delete) หรือยกเลิกข้อมูล (Cancel) ของหน่วยงานและบุคคลที่แตกต่างกันไปตามอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการติดตั้งโปรแกรมให้สามารถทำงานในระบบงานข้างต้นที่เครื่องนั้นๆ

2) ขั้นตอนการทำสำเนาข้อมูลสารสนเทศที่สำคัญในการรักษาความปลอดภัย

เนื่องจากแผนรักษาความปลอดภัยเป็นเอกสารลับและเป็นเอกสารควบคุม การจัดเก็บต้นฉบับจะจัดเก็บไว้ที่ PFSO ส่วนการทำสำเนาจะทำเนาให้กับบุคคลที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ผู้เก็บสำเนาจะต้องลงนามรับเอกสาร และเอกสารทุกหน้าจะต้องประทับคำว่า "สำเนา" ห้ามนำเอกสารสำเนาไปถ่ายเอกสาร หากมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขเอกสารต้นฉบับ จะต้องเรียกคืนเอกสารฉบับสำเนาฉบับทั้งหมดและแจกจ่ายเอกสารใหม่ไปทดแทน

3) การจัดเก็บสำเนาข้อมูลสารสนเทศ

การจัดเก็บสำเนาเอกสารจะสแกนเอกสารและจัดเก็บไว้ในระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งจะกำหนดสิทธิ์การเข้าถึงข้อมูลไว้ ส่วนสำเนาเอกสารที่เป็นฮาร์ดคอปปีจะจัดเก็บไว้ในแฟ้มภายในสำนักงานของผู้รับผิดชอบและห้ามผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในสำนักงานโดยไม่ได้รับอนุญาต และจัดให้มีผู้ดูแลรักษาเอกสารประจำหน่วยงานนั้นๆ หากมีผู้ต้องการดูเอกสาร จะต้องได้รับอนุญาตจากผู้บริหารของสำนักงานนั้นๆ ก่อนทุกครั้ง

3.5 การรักษาความปลอดภัยสินค้าอันตรายและสิ่งของซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

ท่าเรือ BLCP เป็นท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน ไม่มีการสต็อกถ่านหินที่ท่าเรือ และถ่านหินเป็นสินค้าที่ไม่อันตราย การกองสต็อกจะกองไว้ที่ลานกองเก็บบนชายฝั่งห่างออกไป ซึ่งอยู่นอกพื้นที่ท่าเรือ

3.6 การบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องมือรักษาความปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

การบำรุงรักษาอุปกรณ์และเครื่องมือรักษาความปลอดภัย แบ่งเป็น

- 1) อุปกรณ์ส่วนบุคคล ได้แก่ วิทยุสื่อสาร แบตเตอรี่สำรอง ไฟฉาย และเครื่องมือตรวจจับโลหะ เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะต้องตรวจเช็คอุปกรณ์ส่วนบุคคลเหล่านี้ทุกวัน ก่อนเปลี่ยนกะและจดบันทึกไว้ สำหรับวิทยุสื่อสารนั้น บริษัท ร.ป.ภ. จะต้องส่งให้กับทางร้านตรวจบำรุงรักษาและออกหนังสือรับรอง ทุก 3 เดือน
- 2) อุปกรณ์อื่นๆ ได้แก่ ไฟแสงสว่าง อุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ช่วยนำเรือเทียบท่า และ พუნไฟนําร่อง เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะต้องเดินตรวจตราและบันทึกในแบบฟอร์มการตรวจ (Check Sheet) ทุกวัน หากพบเห็นว่าชำรุดหรือสภาพไม่พร้อมใช้งาน ให้แจ้งหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย หัวหน้างานหรือ PFSO เพื่อแจ้งซ่อมและให้มาดำเนินการโดยเร็วที่สุด

3.7 การฝึกอบรมด้านการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

- 1) รายละเอียดแผนการฝึกอบรมบุคลากรเกี่ยวกับหน้าที่รักษาความปลอดภัย

การรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ BLCP ได้ว่าจ้างตัวแทนจากภายนอก (Outsource) มาดูแลเรื่องการรักษาความปลอดภัย ซึ่งทาง Outsource ต้องส่งประวัติของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (ร.ป.ภ.) ทุกคนที่จะส่งมาทำหน้าที่ไปตรวจสอบจากทางหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องว่าไม่มีประวัติอาชญากรรมพร้อมกับแบบเอกสารการรับรองให้กับ PFSO และ PFSO ต้องจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่จะมาทำหน้าที่นี้ในบริเวณท่าเรือเกี่ยวกับเรื่องการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางน้ำ การใช้และการบำรุงรักษาอุปกรณ์ความปลอดภัย ให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับตั้งแต่วันอนุมัติแผน และให้มีการอบรมทบทวนทุก 6 เดือน สำหรับเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ตัวแทนรักษาความปลอดภัยจากภายนอกส่งมาประจำที่ท่าเรือนั้น ไม่สมควรที่จะมีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งเนื่องจากต้องมาเรียนรู้ใหม่และไม่คุ้นเคยกับสภาพแวดล้อมในการทำงาน

หัวข้อและหลักสูตรสำหรับการฝึกอบรม PFSO

- 1) การบริหารจัดการ การรักษาความปลอดภัย
- 2) เครื่องมืออุปกรณ์และระบบที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัย
- 3) กฎหมาย อนุสัญญา ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

หัวข้อและหลักสูตรสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ.

- 1) การรักษาความปลอดภัยทั่วไป
- 2) มาตรการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ ระดับ 1, 2 และ 3
- 3) เทคนิคการสังเกตสิ่งผิดปกติบริเวณท่าเรือ
- 4) การข่าว การรายงาน การติดต่อสื่อสาร
- 5) ISPS Code กับการรักษาความปลอดภัย

ในการอบรม จะมีการประเมินผล เพื่อให้ทราบระดับการรับรู้ของผู้เข้ารับการฝึกอบรม

นอกจากนี้ต้องฝึกอบรมบุคลากรของท่าเรือ ให้มีความรู้ความเข้าใจเรื่องการรักษาความปลอดภัย

ทั่วไปและการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางน้ำ ให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันอนุมัติแผน และให้มีการอบรม ทบทวนทุก 2 ปี

หัวข้อและหลักสูตรสำหรับการฝึกอบรมบุคลากรของท่าเรือ

- 1) การระแวดระวังภัยคุกคามในเขตท่าเรือ
- 2) การรายงาน การติดต่อสื่อสาร
- 3) การเผชิญเหตุและการปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน

- 2) รายละเอียดการฝึกอบรมความตระหนักในการรักษาความปลอดภัย

การฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย ได้จัดแผนไว้สำหรับพนักงานทุกคน ตลอดทั้งปี

- 3) รายละเอียดขั้นตอนการจดบันทึกการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัย

การจัดการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยจะแจ้งเป็นเอกสารไปยังพนักงานที่จะเข้าฝึกอบรม และระหว่างการฝึกอบรมจะต้องลงลายมือชื่อทุกครั้ง PFSO จะรวบรวมรายละเอียดของการฝึกอบรมไว้ในแฟ้มเพื่อการตรวจสอบต่อไป

3.8 การฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

- 1) รายละเอียดการฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อมแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

1.1 จัดให้มีการฝึกซ้อมต่างๆ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของรัฐบาล เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของเรือ (ถ้ามี) อย่างน้อย 1 ครั้ง ตามปีปฏิทินและแต่ละครั้งไม่ควรมีระยะห่างกันเกินกว่า 18 เดือน ซึ่งการฝึกซ้อมอาจดำเนินการโดย

ลับ (Confidential)

- เติมรูปแบบหรือเหมือนจริง
- จำลองสถานการณ์บนโต๊ะ หรือจัดสิ่งนา หรือ
- จัดรวมกับการซ้อมอื่นๆ เช่น การฝึกการจัดการเหตุฉุกเฉิน หรือ การฝึกซ้อมของหน่วยงานอื่นๆ ของรัฐเมื่อทำ แล้วรายงานให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีทราบ

1.2 จัดให้มีการฝึกปฏิบัติเป็นประจำอย่างน้อยทุก 3 เดือน ยกเว้นในกรณีเฉพาะที่ไม่สามารถทำได้

PFSO จะเป็นผู้กำหนดตารางเวลาการฝึกปฏิบัติและฝึกซ้อม ให้แก่เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. รวมถึงบุคลากรของท่าเรือ การฝึกอบรมที่ถูกกำหนดจาก PFSO จะสามารถสร้างความคล่องตัวให้แก่เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. รวมถึงบุคลากรของท่าเรือ ในกรณีมีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น จะได้ปฏิบัติไปในแนวทางเดียวกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด ลดความสูญเสียลงได้มากที่สุด

2) รายละเอียดการฝึกซ้อมแผนร่วมปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานท่าเรือจะร่วมซ้อมแผนกับหน่วยผลิตและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรืออาจจะร่วมปฏิบัติการกับหน่วยงานอื่นข้างเคียงตามที่ขอมา

3.9 คนประจำเรือ (Ship's Crew) และการลงจากเรือ

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

ขั้นตอนการจัดการคนประจำเรือเมื่อมาถึงท่าและต้องการลงจากเรือเพื่อผ่านเข้า-ออกท่าเรือ

1) คนประจำเรือที่มาถึงท่าเรือต้องการผ่านเข้า - ออก ท่าเรือ ต้องแสดงเอกสาร เช่น หนังสือเดินทาง (Passport) หรือ สมุดประจำตัว (Seaman Book) ที่มีรูปถ่ายให้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ประจำอยู่ที่ป้อมรักษาการณ์ตรวจ เพื่อยืนยันตัวบุคคลโดยเทียบกับบัญชีรายชื่อคนประจำเรือซึ่งทาง Ship Officer หรือ Ship Master ได้ส่งมาให้ล่วงหน้า

2) ลงบันทึกในแบบฟอร์มการควบคุมการเข้า - ออกท่าเรือ

3) ตัวแทนเรือ (Ship Agent) จะต้องประสานจัดรถมารับคนประจำเรือด้วย เนื่องจากทางท่าเรือไม่อนุญาตให้คนประจำเรือเดินออกไปยังทางเข้า-ออก ซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 300 เมตร โดยไม่มีรถมารับ

3.10 การรับแจ้งสัญญาณเตือนภัยของเรือ

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

1) การปฏิบัติเมื่อรับสัญญาณเตือนภัยจากเรือ (ดูขั้นตอนการปฏิบัติ ในภาคผนวก)

กรมเจ้าท่า จะแจ้งให้ PFSO ทราบถึงสัญญาณเตือนภัยของเรือซึ่งรัฐภาคีของเรือได้รับสัญญาณจากเรือและแจ้งมายังกรมเจ้าท่า ดังนั้น PFSO จะต้องประสานงานสอบถามข้อมูลกับ SSO ที่ประจำอยู่บนเรือโดยทันทีเพื่อเตรียมการช่วยเหลือและระงับเหตุต่อไป

2) การแจ้งหน่วยงานกรณีเหตุสัญญาณเตือนภัยจากเรือ

PFSO จะแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ดูขั้นตอนการปฏิบัติ ในภาคผนวก)

3) ขั้นตอนการตรวจสอบและปฏิบัติเมื่อเหตุสัญญาณเตือนภัยจากเรือผิดพลาด

ลับ (Confidential)

ภายหลังการตรวจสอบพบว่าสัญญาณเตือนภัยจากเรือผิดพลาด SSO ที่ประจำอยู่บนเรือจะต้องทำรายงานแจ้งสาเหตุที่เกิดขึ้นแก่ PFSO เพื่อทำการป้องกันการเตือนภัยที่ผิดพลาดอีก ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงกับการปฏิบัติงาน และการดำเนินการอื่นๆ ภายในท่าเรือ

3.11 การแจกจ่ายและเก็บรักษากุญแจ

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

1) รายละเอียดที่เก็บแม่กุญแจและผู้ถือกุญแจต่างๆ

เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่มีหน้าที่ประจำการ ณ ประตูทางเข้า - ออก เขตพื้นที่ท่าเรือรวมถึง PFSO เป็นผู้มีส่วนในการควบคุมการใช้กุญแจที่ใช้เพื่อปิดล็อกอาคารสำนักงาน คลังพัสดุ และสิ่งอื่นๆ ที่มีการปิดล็อกภายในเขตพื้นที่ท่าเรือ

2) ขั้นตอนตรวจสอบ

การควบคุมการใช้กุญแจต้องมีสมุดบันทึกการเบิก - จ่าย สำหรับบุคคลที่มีความต้องการใช้กุญแจนั้นๆ เพื่อสามารถตรวจสอบในกรณีที่เกิดเป็น เช่น ใครเป็นผู้ใช้ ใช้เพื่อเหตุใด ใช้เมื่อไร ส่งคืนเมื่อไร โดยบุคคลที่มีความจำเป็นต้องใช้กุญแจ จะต้องสามารถยืนยันตัวตนผู้เก็บรักษากุญแจ โดยใช้บัตรพนักงานที่มีรูปถ่าย ลงลายมือชื่อในสมุดบันทึกก่อนการนำกุญแจออกจากที่เก็บกุญแจ โดยเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะต้องเป็นผู้ตรวจสอบให้ถูกต้องก่อนมอบกุญแจให้แก่พนักงานผู้นั้น

3.12 การปฏิบัติและการรายงานกรณีภัยคุกคามหรือเหตุการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยและการฝ่าฝืนมาตรการรักษาความปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบ : PFSO

1) ขั้นตอนการรายงานภัยคุกคามหรือการฝ่าฝืนมาตรการรักษาความปลอดภัย

1.1 เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. รายงานต่อหัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย

1.2 หัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย รายงานต่อ PFSO และผู้จัดการกะ

1.3 PFSO แจ้งต่อผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย

1.4 PFSO แต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงประกอบด้วย

1.4.1 ผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย (S & H Manager) / วิศวกรความปลอดภัย (Safety Engineer)

1.4.2 ผู้จัดการกะ (Shift Manager) หรือ ผู้ช่วยผู้จัดการกะ (Assist Shift Manager)

1.4.3 PFSO / Deputy PFSO

1.4.4 หัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย (Chief Security Officer)

1.5 PFSO รายงานเหตุการณ์พร้อมผลการตรวจสอบข้อเท็จจริง ให้กรมเจ้าท่าและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบภายใน 24 ชั่วโมง

ภัยคุกคามและการฝ่าฝืนมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ต้องรายงานได้แก่

1. การตรวจพบอาวุธ
2. การตรวจพบวัตถุต้องสงสัย เช่น วัตถุระเบิด ยาเสพติด เป็นต้น
3. การตรวจจับบุคคลพยายามหนีขึ้นเรือทางบก
4. การตรวจจับบุคคลพยายามหนีขึ้นเรือทางน้ำ
5. การตรวจจับบุคคลพยายามฝ่าฝืนด่านตรวจค้น
6. การโทรขู่ว่าจะเปิดท่าเรือ
7. การจับตัวประกัน
8. การก่อวินาศกรรมของกลุ่มบุคคลที่ไม่หวังดี

2) ขั้นตอนการรายงานกรณีเจ้าท่า

หากพบว่ามีการกระทำที่เกี่ยวข้องกับข้อกฎหมายของกรมเจ้าท่า PFSSO จะรายงานผู้บริหารสูงสุดผ่านตามสายบังคับบัญชาเพื่อทราบก่อน และแจ้งไปยังสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 6 สาขาระยอง ต่อไป

3.13 การเก็บรายงานและการจัดบันทึกเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย

ผู้รับผิดชอบ : PFSSO

รายละเอียดการเก็บรายงานที่จำเป็นต้องเก็บ

การเก็บรายงานที่จำเป็น ได้แก่

- 1) รายงานภัยคุกคามและการฝ่าฝืนมาตรการรักษาความปลอดภัย ซึ่งอาจจะส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บต่อบุคคล เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินต่างๆ ทั้งในส่วนของท่าเรือและเรือ
- 2) รายงานหรือสมุดลงนามเข้า - ออก ของบุคคลที่ท่าเรือ ซึ่ง PFSSO จะเก็บไว้ที่สำนักงานเป็นเวลา 2 ปี

ส่วนที่ 4 การรักษาความปลอดภัยของท่าเรือทั่วไป

Section 4 General Security of Port Facility

4.1 พื้นที่ควบคุมและพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area and Prohibited Area)

1) วัตถุประสงค์

การกำหนดพื้นที่ควบคุมและพื้นที่หวงห้ามเพื่อเป็นการกำหนดขอบเขตของพื้นที่ในการควบคุมและตรวจสอบที่เข้มงวดมากกว่าพื้นที่อื่น โดยมีจุดมุ่งหมายดังนี้

1. ปกป้องลูกเรือ พนักงานของบริษัท และผู้มาติดต่อที่เกี่ยวข้องกับเรือ
2. ปกป้องท่าเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ติดตั้งที่ท่าเรือ และจุดผูกจอดเรือ
3. ปกป้องเรือ และสินค้าที่ขนถ่าย
4. ปกป้องอุปกรณ์ และเครื่องจักรที่มีอยู่ในเรือ
5. ปกป้องอุปกรณ์สื่อสารระหว่างเรือกับท่าเรือ
6. ปกป้องอุปกรณ์ช่วยการเทียบท่าของเรือ เช่น ไฟสัญญาณ เลเซอร์เซ็นเซอร์ และ Rubber Fence
7. ปกป้องอุปกรณ์ดับเพลิง

2) รายการและแผนผังพื้นที่ควบคุม

1. ทางเข้าท่าเรือ
2. บริเวณท่าเรือ จุดผูกเรือ
3. สายพานลำเลียงบริเวณหน้าท่า
4. บริเวณจุดจอดรถหน้าป้อมยามรักษาความปลอดภัยท่าเรือ
5. หอเปลี่ยนทิศทางการขนถ่ายสินค้า
6. เครื่องขนถ่ายสินค้า
7. ระบบไฟแสงสว่าง อุปกรณ์ช่วยนำเรือเข้าเทียบ
8. ไฟสัญญาณ
9. เรือที่เทียบท่า

3) รายการและแผนผังพื้นที่หวงห้าม

1. ห้องควบคุมการทำงานของระบบเครน (Cabin)
2. ห้องควบคุมระบบจ่ายไฟฟ้า ที่อยู่บน Ship Unload

4) รายละเอียดรั้วกันเขตพื้นที่ควบคุม

สร้างจากวัสดุที่แข็งแรงสามารถป้องกันการบุกรุกของบุคคลภายนอกที่จะเข้ามาในพื้นที่ เขตท่าเรือ เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและเป็นแนวแบ่งพื้นที่เขตท่าเรือออกจากพื้นที่เขตโรงไฟฟ้า

5) มาตรการรักษาความปลอดภัยพื้นที่ควบคุม

จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำอย่างน้อย 1 คน ตลอด 24 ชั่วโมง อยู่บริเวณป้อมรักษาความปลอดภัย บริเวณทางเข้าท่าเรือ และมีวิทยุสื่อสารอย่างน้อย 1 เครื่อง และมีเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. รักษาการณ์บริเวณปลายท่าทางทิศใต้ อีก 1 คน พร้อมวิทยุสื่อสาร 1 เครื่อง ส่วนอีก 1 คน จะสลับเปลี่ยนและลาดตระเวนบริเวณเขตท่าเรือพร้อมวิทยุสื่อสาร 1 เครื่อง

4.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (ร.ป.ภ.) ที่ท่าเรือ

1. ตรวจสอบบุคคลที่จะผ่านเข้าในเขตท่าเรือ ว่าเป็นบุคคลที่ได้รับอนุญาตจาก PFSO, Deputy PFSO, หัวหน้างาน (Supervisor), ผู้จัดการกะ หรือ ผู้ช่วยผู้จัดการกะ หรือไม่ โดยตรวจสอบรายชื่อที่ได้รับอนุญาต
2. ตรวจสอบเครื่องที่จะผ่านเข้าในเขตท่าเรือ
3. ผู้ที่จะผ่านเข้าเขตท่าเรือต้องแลกบัตรไว้กับเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ป้อมรักษาความปลอดภัยทางเข้าท่าเรือ
4. สุ่มตรวจค้นบุคคลและรถตามมาตรการรักษาความปลอดภัย
5. ตรวจสอบการแต่งกายของบุคคลที่จะเข้าในเขตท่าเรือ ต้องแต่งตัวเรียบร้อย ไม่อนุญาตให้ผู้ที่มีสวมรองเท้าแตะ ผ้าถุง กางเกงขาสั้น หรือผู้ที่แต่งกายไม่เหมาะสม เดินเข้าในเขตท่าเรือ
6. บุคคลที่จะเข้าไปทำงานในเขตท่าเรือ ต้องมีอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล อย่างเหมาะสม เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย แวนดานิรภัย เป็นต้น
7. สกัตกันธและบุคคลที่ต้องสงสัยหรือเมื่อได้รับคำสั่ง
8. จัดการจราจร ให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้รถให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น การจอดรถให้จอดตรงที่บริษัทกำหนดและหันหัวออกจากท่าเรือ การใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นต้น และสามารถกล่าวตักเตือนผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท
9. ตรวจสอบระบบไฟฟ้าแสงสว่างที่ใช้งานบริเวณท่าเรือว่าอยู่ในสภาพปกติหรือไม่
10. จัดการจราจร ที่จอดรถ ในกรณีที่มีผู้มาเยี่ยมชม ซึ่งจะแจ้งล่วงหน้าเป็นกรณีๆ ไป
11. เข้าระงับเหตุ ดักเตือน หรือควบคุมตัวเมื่อพบว่ามีผู้กระทำความผิดด้วยการละเมิด ฝ่าฝืน มาตราการรักษาความปลอดภัยมาอบให้เจ้าพนักงาน
12. ตรวจสอบสิ่งของ เสี่ยง ที่ส่งเข้ามาทางรถ โดยดูด้วยตา สัมผัสจับต้อง และสุ่มตรวจเช็คบางรายการหรือทั้งหมด ว่าตรงกับรายการที่ทางเรือแจ้งมาหรือไม่ รวมถึงการตรวจค้นรถที่ขึ้นของอย่างละเอียด ก่อนที่จะเข้าเขตท่าเรือ
13. ตรวจการณ์ด้านติดกับพื้นน้ำ ว่ามีบุคคลภายนอกแอบขึ้นมา หรือมีเรือที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้ามาในบริเวณพื้นที่ท่าเรือหรือไม่

4.3 การอนุญาตบุคคลและรถผ่านเข้า - ออก

เนื่องจากท่าเรือ BLCP ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุม จึงกำหนดสิทธิของผู้ที่จะผ่านเข้าเขตท่าเรือไว้ดังนี้

1. เป็นพนักงาน บริษัท BLCP ประกอบด้วย ผู้บริหาร ผู้จัดการฝ่าย วิศวกร นักเคมี หัวหน้างาน พนักงานปฏิบัติการ พนักงานซ่อมบำรุง ช่างซ่อมบำรุง จะต้องแต่งกายตามระเบียบบริษัท ติดบัตรแสดงตน มีอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ที่เหมาะสม เช่น รองเท้านิรภัย หมวกนิรภัย แวนดานิรภัย เป็นต้น
2. ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐ จะต้องแจ้งวัตถุประสงค์การเข้ามาในเขตท่าเรือ และผู้จัดการท่าเรือ PFSO หรือผู้บริหารได้อนุญาตแล้วจึงจะผ่านได้
3. จะเป็นกลุ่มที่นอกเหนือจากกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 กล่าวคือเป็นบุคคลภายนอกอื่นๆ เช่น ตัวแทนเรือลูกเรือ ผู้รับเหมาท่าเรือ คนงาน ผู้ส่งสินค้า เจ้าหน้าที่ท่า Draft survey เก็บตัวอย่างสินค้า ผู้มาเยี่ยมชม ที่จะต้องเข้ามาทำงานที่ท่าเรือ ติดต่อกับเรือ เยี่ยมชมท่าเรือ จะต้องขออนุญาตจาก PFSO ล่วงหน้าโดยแจ้งรายชื่อ และวัตถุประสงค์ของการผ่านเข้า - ออก ท่าเรือ โดยเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ประจำที่ป้อมรักษาความปลอดภัย ทางเข้าท่าเรือ จะทำการตรวจสอบรายชื่ออีกครึ่งหนึ่ง

4.4 จุดตรวจและบัตรผ่าน

ข้อกำหนดสำหรับการผ่านเข้า - ออก เขตท่าเรือ

บุคคลภายนอกที่จะผ่านเข้ามายังท่าเรือจะต้องแจ้งวัตถุประสงค์การเข้ามา และเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ท่าเรือจะต้องทำการตรวจดังนี้

1. ตรวจบุคคลที่จะผ่านเข้า-ออกท่าเรือโดยการตรวจรายชื่อและบัตรผ่านการอนุญาตเข้าเขตท่าเรือ
2. บุคคลที่จะผ่านเข้ามาในเขตท่าเรือ จะต้องให้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ตรวจสอบบุคคล รวมถึงเอกสารที่สามารถยืนยันได้ว่าเป็นบุคคลเดียวกับในรูปถ่ายที่ระบุไว้ในบัตรนั้นๆ และทำการบันทึกลงในแบบฟอร์ม อย่างละเอียด แล้วทำการแลกบัตรผ่านเข้าท่าเรือ
3. บุคคลที่จะเข้าท่าเรือจะต้องแสดงบัตรประจำตัว และแจ้งวัตถุประสงค์ที่จะเข้าไป และจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) หรือผู้จัดการท่าเรือเสียก่อน
4. ในกรณีบุคคลหรือรถที่ไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) หรือผู้จัดการท่าเรือ ห้ามเข้าไปในเขตท่าเรือและรายงานให้ PFSO ทราบ
5. บุคคลที่จะเข้าไปปฏิบัติงานในเขตท่าเรือจะต้องผ่านการอบรมความปลอดภัยและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (PPE) อย่างเหมาะสม และแต่งกายสุภาพ
6. ห้ามบุคคลที่ไม่ได้ผ่านการอบรมความปลอดภัยเข้าไปปฏิบัติงานในเขตท่าเรือ
7. ห้ามบุคคลพกพาหรือนำสิ่งของต้องห้าม เช่น สุรา ยาเสพติด อาวุธ หรือ วัตถุระเบิด ทุกชนิดเข้ามาในเขตท่าเรือ
8. กรณีบัตรผ่านสูญหายระหว่างที่อยู่ในเขตท่าเรือ บุคคลนั้นจะต้องมาแจ้งแสดงตนต่อเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ.ท่าเรือ เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และให้ลงบันทึกหมายเหตุไว้ พร้อมทั้งทำการยกเลิกหมายเลขบัตรนั้นในระเบียนต่อไป (อาจจะมีการปรับ ซึ่งจะระบุไว้ด้านหลังบัตร)

ลับ (Confidential)

9. ขั้นตอนสืบสวนสำหรับบัตรผ่านสูญหายหรือใช้ในทางที่ไม่ถูกต้อง เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะทำการสืบสวนผู้ครอบครองบัตรที่ทำสูญหายและให้บันทึกรายชื่อผู้ขึ้นลงในหมายเหตุของการตรวจบุคคลเข้า - ออก หากพบว่าบุคคลนั้นนำบัตรผ่านไปใช้ในทางที่ไม่ถูกต้อง จะขึ้นรายชื่อบุคคลนั้นๆ ใน Black List และห้ามบุคคลนั้นเข้าท่าเรืออีกต่อไป และอาจจะแจ้งความดำเนินคดีตามกฎหมายกับบุคคลนั้น หากพิจารณาแล้วพบว่าได้นำบัตรไปก่อให้เกิดความเสียหายกับบริษัทฯ จริง

10. การยกเลิกบัตร PFSO จะยกเลิกเมื่อพบว่าบัตรนั้นสูญหายหรือชำรุด

11. เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ท่าเรือหรือผู้ประสบเหตุ จะวิทยุหรือโทรศัพท์ไปยัง PFSO, ผู้จัดการท่าเรือ หรือผู้จัดท่าเรือ หากพบเห็นบุคคลมีเจตนาที่จะทิ้งหรือทำลายบัตรผ่าน โดย เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. สามารถจับกุมบุคคลนั้นได้ จะต้องนำมาสอบสวนหรือส่งตัวไปดำเนินคดีตามกฎหมาย หรือตักเตือนแล้วปล่อยตัวไปแล้วแต่กรณี

4.5 การขึ้นเรือของบุคคลภายนอกผ่านเข้าท่าเรือ

1. การขึ้นเรือของบุคคลภายนอกที่จะผ่านเรือจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (SSO) และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) ก่อนทุกครั้ง
2. บุคคลภายนอกที่จะผ่านเพื่อขึ้นเรือจะต้องทำการแจ้งวัตถุประสงค์ให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือได้รับทราบ เพื่อประสานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ
3. บุคคลภายนอกที่จะผ่านท่าเรือ เพื่อขึ้นเรือจะต้องทำการแลกบัตรผ่านท่าเรือ และทำการบันทึกรายชื่อลงในแบบฟอร์มควบคุม
4. การแต่งกายของบุคคลภายนอกที่จะผ่านท่าเรือ เพื่อขึ้นเรือจะต้องแต่งกายสุภาพ

4.6 ระบบตรวจจับการลักลอบเข้า (Intruder Detection System)

รายละเอียดระบบตรวจจับการลักลอบเข้า

บริเวณพื้นที่เขตท่าเรือติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด โดยสามารถตรวจตราเหตุการณ์ภายในพื้นที่เขตท่าเรือภายในห้องควบคุมตลอดเวลา 24 ชั่วโมง นอกเหนือจากการลาดตระเวน ของเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่บริเวณพื้นที่เขตท่าเรือ

4.7 การตรวจค้นก่อนเข้าพื้นที่ควบคุม

1) จุดตรวจค้นสำหรับพื้นที่ควบคุม

ป้อมรักษาความปลอดภัยด้านหน้าก่อนเข้าสู่ท่าเรือที่เป็นเขตควบคุม

2) ขั้นตอนการตรวจค้นบุคคล

1. จะทำการตรวจค้นบริเวณป้อมรักษาความปลอดภัยด้านหน้าท่าเรือ ก่อนเป็นลำดับแรกจากนั้นให้ผู้ที่มาติดต่อขั้วรถเข้าไปในบริเวณภายในท่าเรือ (กรณีที่ถูกอนุญาตให้ขั้วรถเข้าไปได้) เช่น รถส่งเสบียง, รถรับส่งลูกเรือ เป็นต้น

ลับ (Confidential)

2. ให้ผู้มาติดต่อลงจากรถ เดินมาติดต่อกับเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. เพื่อตรวจสอบและลงบันทึก ก่อนเดินเข้าสู่ท่าเรือ (กรณีไม่ขั้วรถเข้าไป) ผ่านประตูเล็กสำหรับบุคคลเดินผ่าน และเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. อาจจะเข้าตรวจค้นบุคคลใดๆ ก็ได้ที่สงสัย หรือสุ่มตรวจ

3) ขั้นตอนการตรวจค้นรถ

1. รถที่จะเข้ามาบริเวณเขตท่าเรือ เพื่อทำการติดต่อประสานงาน จะต้องทำการจอดตามจุดที่กำหนดให้จอดเท่านั้น
2. รถทุกคันจะต้องจอดให้เป็นระเบียบเรียบร้อย
3. รถทุกประเภทที่จะเข้าไปในเขตควบคุมของท่าเรือ จะต้องผ่านการตรวจสอบก่อนทุกครั้ง โดยจะต้องได้รับการอนุมัติจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) หรือผู้จัดการท่าเรือเท่านั้น
4. รถที่ได้รับการอนุญาตให้เข้าไปในเขตท่าเรือ จะต้องทำการลงบันทึกในแบบฟอร์มการผ่านเข้า - ออกทุกครั้ง
5. รถที่จะเข้ามาส่งเสบียงต่างๆ ให้กับเรือ จะต้องได้รับอนุญาต โดยทำการแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือได้ทราบก่อนล่วงหน้า โดยทำหนังสือมาเป็นลายลักษณ์อักษร
6. รถที่จะเข้ามาส่งเสบียงต่างๆ ให้กับเรือ จะต้องผ่านการตรวจสอบ ตรวจค้นก่อนเข้าไปในเขตท่าเรือ
7. สำหรับรถที่จะเข้ามารับ - ส่ง ลูกเรือจะต้องจอดหน้าจุดป้อมรักษาความปลอดภัยท่าเรือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ตรวจสอบและตรวจค้น ก่อนทุกครั้ง

4) การนำส่งเสบียงเรือ

1. บริษัทตัวแทนเรือ (Ship's Agent) จะต้องทำการแจ้งรายชื่อบุคคลที่จะเข้ามาทำการส่งเสบียง และเลขทะเบียนของรถให้กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) และผู้จัดการท่าเรือทราบเป็นลายลักษณ์อักษร ก่อนล่วงหน้าทุกครั้ง
2. บุคคลที่รับส่งเสบียงจะต้องแจ้งรายการสิ่งของที่จะนำมาส่งให้กับเรือด้วย
3. เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ท่าเรือ จะตรวจรายการสิ่งของก่อนที่จะอนุญาตให้ผ่านเข้าท่าเรือ

5) การตรวจค้นกระเป๋าสตางค์ที่ไม่มีคนมาด้วย

บริษัทตัวแทนเรือ จะต้องแจ้งรายการกระเป๋าสตางค์ที่จะผ่านเข้าเขตท่าเรือ เพื่อจำแนกว่าเป็นของใคร จำนวนกี่ใบ และเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. อาจจะขอเปิดตรวจค้นบางใบหรือทั้งหมดก็ได้ หากมีรายการที่ไม่ตรงกับที่แจ้งมา ทางท่าเรือ BLCP อาจจะขอให้บริษัทตัวแทนเรือหรือเจ้าหน้าที่บนเรือช่วยยืนยันก็ได้

4.8 การรักษาความปลอดภัยของเรือบริการ

รายละเอียดมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือบริการต่างๆ ทั้งของท่าเรือและของภายนอก เช่น เรือนำร่อง เรือส่งน้ำจืด เรือส่งเสบียง เรือส่งเชื้อเพลิง และเรือเก็บขยะ เป็นต้น

ลับ (Confidential)

เรือบริการต่างๆ ทั้งของท่าเรือและของภายนอกที่ไม่ได้กำหนดแผนการจอดเทียบท่าล่วงหน้า จะไม่ได้รับอนุญาตจอดเรือเทียบท่าเรือ นอกจากจะได้รับการแจ้งจากสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด และแจ้งมายัง PFSO

4.9 การเฝ้าระวังพื้นที่ควบคุม

1) ไฟแสงสว่าง

รายละเอียดไฟแสงสว่างในพื้นที่ควบคุม

พื้นที่เขตท่าเรือจะต้องมีการเปิดไฟแสงสว่างให้เพียงพอในการปฏิบัติงานรวมถึงหลังการปฏิบัติงานจะต้องมีการเปิดไฟส่องสว่างในจุดที่ไม่อยู่ในทัศนวิสัยในการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. โดยมีไฟแสงสว่าง ตั้งแต่ป้อมรักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ ทางเดินเข้าท่าเรือ ไปจนถึงสุดตลอดแนวท่าเรือ

2) กล้องโทรทัศน์วงจรปิด

รายละเอียดระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด พื้นที่การตรวจ และขั้นตอน

บริเวณพื้นที่เขตท่าเรือติดตั้งระบบโทรทัศน์วงจรปิด โดยสามารถตรวจตราเหตุการณ์ภายในพื้นที่เขตท่าเรือภายในห้องควบคุมตลอดเวลา 24 ชั่วโมง โดยจะทำการบันทึกลงหน่วยความจำ (Hard Disk) ซึ่งสามารถบันทึกได้นานประมาณ 15 วัน หากไม่มีเหตุการณ์น่าสงสัยแต่อย่างใด ก็จะทำกรบันทึกทับของเก่า หากมีเหตุการณ์เกิดขึ้นในช่วงที่ยังไม่ถูกบันทึกทับ ก็สามารถ Copy เป็นไฟล์ลง Note Book แล้ว write ลงแผ่นดิสก์ได้ และจะเก็บไว้ในตู้ซึ่งมีกุญแจปิดล็อก สามารถนำมาดูใหม่เพื่อตรวจสอบย้อนหลังได้

4.10 การเดินตรวจตรารักษาความปลอดภัย

รายละเอียดการเดินตรวจตรารักษาความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะต้องเดินตรวจตราบริเวณโดยรอบ สะพานเข้าท่าเรือ สายพานลำเลียง เครน จุดผูกเรือ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบท่อน้ำ จนถึงปลายสุดของท่าเรือ ทุก 2 ชั่วโมง โดยใช้เครื่องสแกนบันทึกเวลาซึ่งเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ต้องนำติดตัวไปสแกน โดยจะติดตั้งไว้ที่โครงสร้างในเขตท่าเรือ และ PFSO อาจจะต้องเพิ่มได้ตามความเหมาะสม

4.11 การติดต่อสื่อสาร

ในกรณีเหตุการณ์ปกติ การติดต่อสื่อสารให้ใช้ระบบการติดต่อสื่อสารเพื่อการปฏิบัติงานตามปกติ แต่ในกรณีที่มีภัยคุกคาม การรักษาความปลอดภัยจะยกระดับสูงขึ้น ดังนี้

- 1) ให้ใช้ระบบการติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุเท่าที่จำเป็น และเพิ่มความระมัดระวังในการส่งข่าวสารสำคัญ
- 2) ศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัยเฝ้าฟังการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ และติดตามความเคลื่อนไหวตลอดเวลา พร้อมกับแจ้งข่าวและเตือนภัยให้กับหน่วยงานต่างๆ ทางโทรศัพท์ โทรสาร หรือ E-mail ตามแต่กรณี และแจ้งเตือนซ้ำหรือเพิ่มเติมข่าวสารตามที่เห็นสมควร
- 3) ให้ความสำคัญในการเฝ้าฟังการติดต่อสื่อสาร การแจ้งข่าว การเตือนภัยและการแจ้งเตือนซ้ำแก่

หน่วยงานที่คาดว่าจะตกเป็นเป้าหมายของภัยคุกคามเป็นลำดับแรก

ลับ (Confidential)

4) วิทยุสื่อสารและเครื่องมือสื่อสารอื่นๆ จะต้องมีการตรวจสอบการใช้ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนผลัดเวรยามของเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ.

ทั้งนี้ ศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัยเป็นศูนย์ประสานงานในการติดต่อสื่อสารและให้ฟังคำสั่งหรือคำแนะนำจากศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม หรือองค์กรของรัฐเพื่อระงับหรือคลี่คลายสถานการณ์ฉุกเฉินภายในท่าเรือ และศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัย จะบันทึกการติดต่อสื่อสารระหว่างหน่วยงานระหว่างการระงับหรือคลี่คลายสถานการณ์ฉุกเฉิน

4.12 ที่จอดรถ

รายละเอียดพื้นที่จอดรถ

จะต้องนำรถมาจอดไว้ในสถานที่ที่อนุญาตให้จอดรถได้เท่านั้น พื้นที่จอดรถจัดไว้บริเวณก่อนทางเข้าท่าเรือ การจอดรถให้จอดเป็นแถวเรียงเดียวตามที่ได้กำหนดไว้ และห้ามหัวออกจากท่าเรือ

4.13 การป้องกันทางน้ำ

รายละเอียดการป้องกันทางน้ำ

1. บริเวณร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ มีการตรวจสอบจากทางกองปฏิบัติการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
2. มีเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ตรวจตราบริเวณท่าเรือ ทุกๆ 2 ชั่วโมง
3. มีไฟแสงสว่างในเวลากลางคืนตลอดเวลา
4. มีโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณท่าเรือ ที่สามารถตรวจตราจากห้องควบคุมได้ตลอด 24 ชั่วโมง

ส่วนผู้มาติดต่ออื่นๆ ให้ทำการพิจารณาถ่วงถ่วงเพิ่มเติม โดยสอบถามวัตถุประสงค์และแจ้งให้ผู้จัดการท่าเรือและ PFSO ทราบทุกครั้ง พร้อมทั้งจำกัดจำนวนบุคคลที่เข้ามาติดต่อ เฉพาะผู้ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ในจำนวนที่สมควรตามความจำเป็นของการเข้ามาติดต่อในแต่ละกรณี

4.14 การแยกผู้โดยสารโดยเฉพาะ

รายละเอียดขั้นตอนและมาตรการสำหรับแยกผู้โดยสารออกโดยเฉพาะ

การใช้ท่าเรือ BLCP จะไม่มีเรือโดยสารเข้าเทียบท่า จึงไม่มีรายละเอียดขั้นตอนและมาตรการสำหรับแยกผู้โดยสารออกโดยเฉพาะ

4.15 การปิดพื้นที่และหยุดการปฏิบัติงาน

เมื่อ PFSO ได้รับคำสั่งจากศูนย์ควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ

1) ขั้นตอนการหยุดปฏิบัติการของท่าเรือ

1. บุคคลที่ไม่ใช่พนักงานประจำของท่าเรือที่เข้ามาทำงานในกิจการของท่าเรือจะต้องถูกยกเลิกการทำงานเป็นการชั่วคราว

2. แจ้งผู้จัดการกะ, ผู้จัดการความปลอดภัยอาวุโนามัย และผู้บริหารทราบ แล้วรับคำสั่งดำเนินการ แจ้งไปยังตัวแทนเรือ กับต้นเรือ SSO และผู้ตรวจสอบสินค้า ถึงความจำเป็นที่จะต้องหยุดงาน โดยบันทึกแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ
3. สั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานให้หยุดปฏิบัติการและ Standby เพื่อรอรับคำสั่ง

2) ขั้นตอนการปิดพื้นที่และมาตรการเตรียมพร้อม

1. เมื่อมีความจำเป็นต้องปิดพื้นที่ตามคำสั่งของศูนย์ควบคุมการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางน้ำ PFSO จะประกาศแจ้งผู้ปฏิบัติงานให้ทราบ
2. PFSO จัดเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ฝ้าประจำจุดเข้า - ออกเพื่อห้ามบุคคลหรือรถ เข้า - ออก
3. ผู้เข้า - ออกจะต้องขออนุญาตจาก PFSO หรือผู้จัดการท่าเรือเท่านั้น

เมื่อจัดเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ประจำประตูเข้า - ออกแล้ว จะจัดเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ทำหน้าที่ลาดตะเวนภายในท่าเรือ ตลอดแนวท่า แนวรั้ว สลับไปมา นอกจากนี้ จะมีพนักงานในส่วนดูแลการรักษาความปลอดภัยของบริษัท ซึ่งเป็นหน่วยลาดตะเวนจะเข้ามาสุ่มตรวจเป็นระยะๆ

ส่วนที่ 5 มาตรการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

Section 5 Security Measure of Port Facility

5.1 ทางเข้าสู่ท่าเรือ (Access to the port facility)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

Security Measures Level 1

1. มีเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จำนวน 3 คน ประจำที่ทางเข้าท่าเรือ 2 คน และอีก 1 คน ประจำที่ปลายท่าเรือทางทิศใต้ เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ต้องเดินลาดตะเวนบริเวณท่าเรือ ทุก 2 ชั่วโมง
2. ทางเข้าสู่ท่าเรือมีเครื่องกั้นและป้ายบอกว่าเป็นพื้นที่ควบคุม (Restricted Area) มีป้ายสัญลักษณ์ห้ามนำอาวุธ วัตถุระเบิด กล้องถ่ายรูปหรือกล้องวิดีโอ เข้ามาในบริเวณท่าเรือ
3. ตรวจสอบรูปพรรณบุคคลที่จะเข้าสู่ท่าเรือทุกคน ที่จะติดต่อกับเรือ รวมถึง คนประจำเรือ และผู้มาเยี่ยมชม โดยตรวจดูเอกสาร เช่น work order, passport เป็นต้น
4. สุ่มตรวจค้นรถและบุคคลที่จะเข้ามาติดต่อกับท่าเรือ
5. จำแนกบุคคลและรถที่ปฏิบัติงานที่ท่าเรือ
6. ไม่อนุญาตให้บุคคลผู้ไม่เกี่ยวข้อง เข้ามาในบริเวณท่าเรือ

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

Security Measures Level 2

1. เพิ่มเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. อีก 1 คน รวมเป็น 4 คน กระจายเฝ้าระวังและลาดตะเวนบริเวณท่าเรือ และพื้นน้ำ โดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ๆ ละประมาณ 100 เมตร และมีการติดต่อสื่อสารทุก 1 ชั่วโมง
2. จำกัดจุดทางเข้าสู่ท่าเรือให้น้อยลง โดยปิดประตูด้านที่ให้รถเข้า เหลือเฉพาะช่องที่คนเดิน
3. ลดจำนวนบุคคลที่จะเข้ามาที่ท่าเรือให้น้อยลง โดยประสานกับ PFSO
4. จัดหาเครื่องกีดขวางมาเสริม เช่น แผงเหล็กมากั้น
5. เพิ่มความถี่ในการตรวจค้นบุคคล สิ่งของและรถ
6. เพิ่มการลาดตะเวนทางน้ำ

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

Security Measures Level 3

1. เพิ่มเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. อีก 1 คน รวมเป็น 5 คน กระจายเฝ้าระวังและลาดตะเวนบริเวณท่าเรือ และพื้นน้ำ โดยแบ่งเป็น 4 ช่วง ๆ ละประมาณ 75 เมตร และติดต่อสื่อสารกันทุกครึ่งชั่วโมง
2. ปิดทางเข้า - ออก ท่าเรือ ทั้งหมด บุคคลที่เข้า-ออก ต้องตรวจค้นอย่างละเอียด
3. ใหบุคคลภายในท่าเรือทั้งหมดอยู่กับที่ ไม่เดินไปมา
4. หากมีรถอยู่ในท่าเรือให้เคลื่อนย้ายแล้วออกไปอยู่ภายนอกท่าเรือ
5. เพิ่มความเข้มข้นของการตรวจตรา สังเกตสิ่งผิดปกติภายในท่าเรือและบริเวณติดพื้นน้ำ

ลับ (Confidential)

- หยุดการปฏิบัติงานเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดเป็นการชั่วคราว
- อพยพผู้ปฏิบัติงานบางส่วนหรือทั้งหมดออกจากท่าเรือไปยังจุดรวมพลที่กำหนดไว้
- เพิ่มการลาดตระเวนทางน้ำ
- ให้พนักงานบริษัทเฝ้าระวัง โดยใช้โทรศัพท์วงจรปิดตรวจตรา 24 ชั่วโมง

5.2 พื้นที่ควบคุมในท่าเรือ (Restricted areas within the port facility)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

Security Measures Level 1

- มีเครื่องกั้นชั่วคราวและถาวร บริเวณจุดเข้าสู่ท่าเรือ
- เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. เป็นผู้เปิด - ปิดเครื่องกั้น ในขณะที่มีการปฏิบัติงานที่ท่าเรือ และสามารถปิดล็อกเมื่อไม่มีการปฏิบัติงานที่ท่าเรือ
- จัดเตรียมบัตรผ่านสำหรับผู้ที่ได้รับอนุญาตเข้ามาในพื้นที่ควบคุม
- จัดเตรียมบัตรผ่านสำหรับผู้ได้รับอนุญาตเข้ามาในพื้นที่ควบคุม
- มีเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. เดินลาดตระเวน

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

Security Measures Level 2

- ลดจำนวนช่องทางเข้าสู่พื้นที่ควบคุม
- เข้มงวดการจราจรรถใกล้บริเวณที่เรือเทียบท่า
- ใช้โทรศัพท์วงจรปิด ตรวจตราอย่างต่อเนื่อง
- เพิ่มความถี่ในการเดินลาดตระเวน รวมถึงการสังเกตบริเวณใกล้พื้นน้ำ
- เข้มงวดกับบริเวณที่อยู่ติดกับพื้นที่ควบคุม

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

Security Measures Level 3

- กำหนดพื้นที่ควบคุมเพิ่มขึ้นภายในท่าเรือ ที่อยู่ใกล้ๆ กับ ตำแหน่งที่คาดว่าจะมีเหตุร้าย หรือภัยคุกคามเกิดขึ้น
- เตรียมการค้นหาพื้นที่ควบคุมบางส่วนหรือทั้งหมดของท่าเรือ

5.3 การขนถ่ายสินค้า (Handling of cargo)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

Security Measures Level 1

- มีการตรวจสอบสินค้า การขนถ่ายสินค้า และการเก็บสินค้า เป็นประจำ ภายในท่าเรือก่อน และระหว่างการขนถ่ายสินค้า
- ตรวจสอบสินค้าที่ขนถ่ายต้องสอดคล้องกับเอกสารใบส่งสินค้า
- ตรวจค้นรถที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าทุกคัน

ลับ (Confidential)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

Security Measures Level 2

- ตรวจสอบรายละเอียดเอกสาร
- เพิ่มความละเอียดในการตรวจค้นรถที่เข้ามาขนถ่ายสินค้าทุกคัน

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

Security Measures Level 3

- หยุดการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าบางส่วนหรือทั้งหมด

5.4 การขนเสบียงของเรือ (Delivery of ship's stores)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

Security Measures Level 1

- ตรวจเช็คเสบียงด้วยสายตา สัมผัส และสุ่มตรวจบางรายการ
- ตรวจเช็คโดยใช้อุปกรณ์การตรวจจับโลหะ โดยสุ่มตรวจบางรายการ
- ต้องมีการแจ้งล่วงหน้า เกี่ยวกับรายละเอียดของคอนซันและทะเบียนรถที่ขนส่งเสบียง
- สุ่มตรวจค้นรถที่ขนส่งเสบียง

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

Security Measures Level 2

- ตรวจเช็คเสบียงด้วยสายตา สัมผัส อย่างละเอียด และสุ่มตรวจบางรายการหรือทั้งหมด
- ตรวจเช็คโดยใช้อุปกรณ์การตรวจจับโลหะ โดยเพิ่มความถี่สุ่มตรวจ
- เพิ่มความถี่การตรวจค้นรถที่ขนส่งเสบียงอย่างละเอียด
- ประสานกับเจ้าหน้าที่เรือเพื่อตรวจสอบรายการว่าตรงกับใบส่งของหรือไม่ ก่อนที่จะให้ผ่านเข้าไป
- เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ติดตามรถที่ขนส่งเสบียงเข้าไปภายในท่าเรือ และดูแลระหว่างการขนถ่าย
- ต้องไม่ทิ้งเสบียงค้างไว้ที่ท่าเรือในช่วงเวลานั้นๆ

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

Security Measures Level 3

ไม่อนุญาตให้รถขนส่งเสบียงเข้าไป โดยมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับเรือและตัวแทนเรือ

5.5 การขนถ่ายกระเป๋าที่ไม่ได้ติดตัว (Handling unaccompanied baggage)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

Security Measures Level

- ต้องมีเอกสารยืนยันจากตัวแทนเรือ หรือจากเรือ
- ตรวจเช็คกระเป๋าโดยใช้อุปกรณ์การตรวจจับโลหะ สำหรับกระเป๋าที่เปิดไม่ได้

3. ตรวจสอบกระเป๋าทันเดอร์เปิดดูเป็นบางใบที่สงสัย โดยให้ตัวแทนเรือมาร่วมด้วย

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

Security Measures Level 2

1. ต้องมีเอกสารยืนยันจากตัวแทนเรือ หรือจากเรือ
2. ตรวจสอบกระเป๋าทันเดอร์โดยใช้อุปกรณ์การตรวจจับโลหะสำหรับกระเป๋าทันเดอร์
3. ตรวจสอบกระเป๋าทันเดอร์ที่เปิดได้โดยให้ตัวแทนเรือมาร่วมด้วย

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

Security Measure Level 3

ตรวจสอบกระเป๋าทันเดอร์ ไม่อนุญาตให้กระเป๋าทันเดอร์ไม่สามารถเปิดตรวจสอบผ่านเข้าไป จนกว่าตัวแทนเรือจะสามารถ
หากุญแจมาเปิดให้ตรวจสอบได้

5.6 การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยท่าเรือ (Monitoring the security of the port facility)

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1

Security Measures Level 1

1. สังเกตพื้นที่ท่าเรือทั่วไป รวมถึงทางเข้าสู่ท่าเรือทางน้ำ
2. สังเกตจุดทางเข้า แนวรั้ว และพื้นที่ควบคุม
3. เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ตรวจสอบบุคคล/รถ ตลอดจนอุปกรณ์ต่างๆ ที่อยู่ในเขตท่าเรือ

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2

Security Measures Level 2

1. เพิ่มเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. และมอบหมายให้ตรวจตราและลาดตระเวน
2. เพิ่มความถี่ในการเดินตรวจตราบริเวณท่าเรือ และการตรวจตราบริเวณใกล้เคียงนั้น
3. ใช้โทรทัศน์วงจรปิด ตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง

มาตรการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3

Security Measures Level 3

1. เปิดไฟแสงสว่างที่ท่าเรือทุกจุด และบริเวณที่อยู่ใกล้กับท่าเรือ
2. ใช้โทรทัศน์วงจรปิด ตรวจสอบและบันทึกอย่างต่อเนื่อง

ส่วนที่ 6 การปฏิบัติกรณีเหตุฉุกเฉินและแผนเผชิญเหตุ

Section 6 Emergency Response and Contingency Plan

6.1 การควบคุมสั่งการและการสื่อสารกรณีเหตุฉุกเฉิน

- 1) ผู้ควบคุมสั่งการในพื้นที่เกิดเหตุ อำนาจหน้าที่และการปฏิบัติตามแผน

ผู้ช่วยผู้จัดการท่าเรือ เป็น On Scene Commander ที่หน้างาน ส่วนเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (PFSO) เป็นผู้ประสานงานกับผู้จัดการท่าเรือ ซึ่งเป็น Emergency Response Manager ควบคุมสั่งการจากศูนย์ควบคุม (Central Control Room) โดยฟังคำแนะนำหรือคำสั่งจากศูนย์ความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม หรือองค์การของรัฐเพื่อระงับหรือคลี่คลายสถานการณ์ฉุกเฉินภายในท่าเรือ

- 2) การสื่อสารและการประสานงานภายในและภายนอก

การติดต่อสื่อสารให้ใช้งานตามปกติ เว้นแต่การติดต่อสื่อสารด้วยวิทยุ ให้ใช้เท่าที่จำเป็นและเพิ่มความระมัดระวังในการส่งข่าวสารสำคัญ และศูนย์ควบคุมการรักษาความปลอดภัยฝ่ายการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ และติดตามความเคลื่อนไหวตลอดเวลา

6.2 แผนปฏิบัติเมื่อมีการขู่วางระเบิด

- 1) รายละเอียดวิธีการรับแจ้งการขู่ และการวิเคราะห์สถานการณ์

เอกสารเกี่ยวข้องกับขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ขู่วางระเบิดและการลอบวางระเบิด จะต้องปิดประกาศให้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. และพนักงานของท่าเรือรับทราบทั่วกัน
เมื่อได้รับแจ้งว่ามีกรขู่วางระเบิด จะต้องปฏิบัติตาม ดังนี้

- 1) ในกรณีที่ผู้ได้รับแจ้งเป็นบุคคลทั่วไป จะต้องแจ้งข่าวทันทีไปยังเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ใกล้ที่สุด หรือแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ PFSO/ ผู้จัดการท่าเรือเพื่อทำการแก้ไขในทันที

2) ในกรณีที่ผู้ได้รับแจ้งเป็นเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะต้องแจ้งข่าวทันทีให้หัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัยเจ้าหน้าที่ PFSO / ผู้จัดการท่าเรือ / ผู้จัดการท่าเรือ / ผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย เพื่อทำการแก้ไขในทันที โดย PFSO จะตรวจสอบที่มาของการแจ้งนั้นๆ และให้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. กั้นบุคคลออกจากบริเวณที่คาดว่าจะเป็อันตรายและกั้นบริเวณนั้นไว้ด้วยเทปขาวแดงพร้อมกับเฝ้าระวังไม่ให้ใครเข้าไปใกล้บริเวณนั้น โดยยังไม่ถึงขั้นประกาศแผนฉุกเฉินจนกว่าจะพบว่ามีกรลอบวางระเบิดจริง และแจ้งผู้บริหารทราบ

ในกรณีที่พบว่ามีความเป็นไปได้ในการขู่วางระเบิดหรือมีการลอบวางระเบิดภายในเขตท่าเรือจริง เจ้าหน้าที่ PFSO จะต้องหาข้อสรุปสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นได้ในการขู่วางระเบิดท่าเรือและจะประสานกับผู้จัดการท่าเรือเพื่อปฏิบัติตามกรอบแผนใหญ่ของโรงไฟฟ้า แต่ถ้าไม่แน่ใจ ให้ PFSO ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อปฏิบัติตามคำแนะนำและถ่ายทอดคำสั่งไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง

- 2) การรวบรวมข้อมูลการขู่วางระเบิด ควรจะประกอบไปด้วย

- ขู่วางระเบิดอะไร
- ขู่วางระเบิดบริเวณสถานที่ใด
- ระเบิดจะระเบิดเมื่อไร
- ชนิด ขนาด และจำนวนจุดที่วางระเบิด

ลับ (Confidential)

- ผู้ชาย ผู้หญิง ผู้ใหญ่ เด็ก สำเนียงและภาษา
 - ช่วงเวลาที่ได้รับแจ้ง
 - ข้อมูลอื่นๆ ที่จะช่วยให้สามารถระบุถึงตำแหน่งของผู้ที่โทรศัพท์มาขอความช่วยเหลือได้ เช่น เสียงเครื่องบิน เสียงประชาสัมพันธ์ในห้างสรรพสินค้า หรือเสียงใดๆ ที่ได้ยินขณะที่ผู้ช่วยจะเปิดโทรศัพท์เข้ามาดู เป็นต้น
- ซึ่งแผนการปฏิบัติเมื่อถูกขู่วางระเบิด จะอยู่ภายใต้กรอบของแผนใหญ่ของโรงไฟฟ้า

3) ขั้นตอนการปฏิบัติการเพื่อรักษาความปลอดภัย

PFSO ต้องประสานงานกับผู้จัดการกะและปฏิบัติดังนี้

1. แจ้งผู้อำนวยการสำนักงานท่าเรือฯ เจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ สถานีดับเพลิง หน่วยเก็บกู้ทำลายวัตถุระเบิดและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. กำหนดขอบเขตของพื้นที่ที่สามารถเกิดระเบิดขึ้นได้
3. แจ้งผู้บริหารระดับสูงรับทราบ
4. เตรียมการสำหรับหน่วยงานที่จะเข้ามาค้นหา เก็บกู้ ทำลาย ในพื้นที่เขตท่าเรือ
5. ประกาศสถานการณ์ควบคุมจนกว่าจะได้รับการยกเลิก

6.3 การค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือ

รายละเอียดแผนการค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือและขั้นตอนการค้นหา

- 1) กรณีการรักษาความปลอดภัยระดับ 1 - 2 การตรวจค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือนั้น จะใช้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ร่วมกับพนักงานปฏิบัติงาน หัวหน้างานผู้รับเหมาและหัวหน้างานท่าเรือ ร่วมกันค้นหา
- 2) กรณีการรักษาความปลอดภัยระดับ 3 เป็นระดับที่มีความเสี่ยงสูงสุด การตรวจค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือนั้น PFSO จะประสานงานแจ้งไปยังผู้ที่มีความชำนาญและมีเครื่องมือ อุปกรณ์ เช่น เจ้าหน้าที่ EOD, เจ้าหน้าที่ตำรวจ ทหารเรือ และอาจใช้สุนัขดมกลิ่นร่วม เพื่อเข้าค้นหาสิ่งผิดปกติในพื้นที่ท่าเรือ

6.4 การอพยพคนทางบกและทางทะเล

ในกรณีอพยพคนจากท่าเรือออกไปทางบก

1. ขั้นตอนการอพยพคนและเส้นทางอพยพ

- 1) PFSO และเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. แจ้งเหตุให้บุคคลที่ปฏิบัติงานอยู่ภายในท่าเรือทราบ ตรวจสอบบริเวณที่มีบุคคลปฏิบัติงาน และรวบรวมบุคคลเหล่านั้นให้ไปยังจุดรวมพลที่กำหนดไว้ด้านนอกท่าเรือ
 - 2) เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะเป็นผู้นำเส้นทางอพยพเพื่อความเร็วเป็นระเบียบ ไม่แตกตื่น
 - 3) ให้เจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบรายชื่อบุคคลที่เข้ามาปฏิบัติงานในช่วงนั้นและอพยพออกไปว่าครบหรือไม่
 - 4) หากปรากฏว่ารายชื่อที่อพยพออกไปยังไม่ครบ ให้เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. เดินตรวจบริเวณท่าเรือที่คาดว่าจะมีบุคคลตกค้างอยู่
2. จุดรวมพลและพื้นที่หลบภัย

ลับ (Confidential)

จุดรวมพลและพื้นที่หลบภัยจะอยู่นอกเขตท่าเรือ บริเวณสามแยกใกล้กับ อาคารควบคุมการลำเลียงถ่านหิน (Coal Handling Control Room) ห่างจากทางเข้า-ออก ท่าเรือประมาณ 100 เมตร ซึ่งแผนการอพยพคนไปยังพื้นที่หลบภัย จะอยู่ภายใต้กรอบของแผนใหญ่ของโรงไฟฟ้า

ในกรณีอพยพคนจากท่าเรือ/จากโรงไฟฟ้าออกไปทางทะเล

1. ขั้นตอนการอพยพคนและเส้นทางอพยพ

- 1) ผู้จัดการกะจะเป็นผู้ประกาศแจ้งเหตุให้บุคคลที่อยู่ภายในเขตโรงไฟฟ้าอพยพไปยังจุดรวมพล
- 2) ผู้จัดการกะประสานกับ PFSO, Deputy PFSO และเจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ท่าเรือ เตรียมตัวรับการอพยพโดยทางเรือ
- 3) ผู้จัดการกะ / PFSO ประสานขอเรือจากบริษัทเอส ซี แมนแนจเม้น จำกัด เพื่อใช้ในการอพยพ และอาจจะร้องขอไปยังตำรวจน้ำ ทหารเรือ หรือศรีชล เขต 1 เพื่อสนับสนุนเรืออีกทางหนึ่ง หากคาดว่าเรือไม่พอหรือใช้เวลาในการอพยพนานและมีความเสี่ยง อันตรายต่อพนักงานที่จะอพยพ
- 4) เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. จะเป็นผู้นำเส้นทางอพยพเพื่อความเร็วเป็นระเบียบ ไม่แตกตื่น
- 5) เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ที่ได้รับมอบหมายตรวจสอบบุคคลที่จะอพยพผ่านเข้าไปในเขตท่าเรือและบันทึก
- 6) เตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เสื้อชูชีพ เป็นต้น
- 7) PFSO ประสานงานกับเรือที่จะมารับ โดยใช้วิทยุ Marine Band และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. จุดหมายปลายทางที่จะไป

PFSO ประสานกับ PFSO ท่าเรือใกล้เคียงเพื่อขออนุญาตในการอพยพคนผ่านทาง

6.5 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้

เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในท่าเรือ ให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน ดังต่อไปนี้

- 1) ให้หยุดการปฏิบัติงานถ่ายถ่านหินในท่าเรือทันที
- 2) แจ้งไปยังผู้จัดการกะ / PFSO หรือโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉิน 8555
- 3) ผู้จัดการกะแจ้งเปิดสัญญาณเตือนภัยเกิดเหตุเพลิงไหม้ และประกาศ
- 4) อพยพคนออกจากท่าเรือไปยังจุดรวมพล
- 5) ปิดตรวจวาระเพื่อป้องกันเพลิงไหม้สินค้า (ถ่านหิน) เสียหาย
- 6) ตัดวงจรไฟฟ้าที่จะเป็นอันตรายต่อการใช้น้ำดับเพลิง
- 7) ใช้อุปกรณ์ดับเพลิงที่ท่าเรือทำการดับเพลิง
- 8) เรือที่เทียบท่าจะต้องเตรียมพร้อมที่จะออกจากท่าเทียบเรือ

ซึ่งแผนการดับเพลิง จะอยู่ภายใต้กรอบของแผนใหญ่ของโรงไฟฟ้า (Emergency Response Plan)

6.6 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุมีกลุ่มบุคคลพยายามเข้ามาก่อวินาศกรรมท่าเรือโดยเข้ามาทางน้ำ

เมื่อเกิดเหตุมีกลุ่มบุคคลพยายามเข้ามาก่อวินาศกรรมท่าเรือโดยเข้ามาทางน้ำ จะต้องปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน ดังต่อไปนี้

- 1) เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ต้องรีบแจ้งให้ PFSO ผู้จัดการกะ ผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัยทราบ เพื่อเข้ามาคัดลายในเบื้องต้น และเฝ้าระวังไม่ให้กลุ่มบุคคลเหล่านั้นเข้ามาในบริเวณท่าเรือ

ลับ (Confidential)

2) PFSO อาจเพิ่มมาตรการในการรักษาความปลอดภัย

3) เจ้าหน้าที่ ร.ป.ภ. ต้องรับแจ้งให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณใกล้เคียงช่วยกันเฝ้าระวังบริเวณโดยรอบ

4) ถ้า PFSO / ผู้จัดการกะ ประเมินสถานการณ์แล้วไม่สามารถสกัดกั้นบุคคลเหล่านั้นได้ ให้ประสานไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจ สก.มาบตาพุด ตำรวจน้ำ หรือ ทหารเรือ เพื่อเข้ามาช่วยเหลือ และแจ้งไปยัง สทร.และกรมเจ้าท่า ด้วย

6.7 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุมีกลุ่มบุคคลเข้ามาปล้นเรือโดยเข้ามาทางน้ำ / จับตัวประกัน

เมื่อเกิดเหตุมีกลุ่มบุคคลเข้ามาปล้นเรือโดยเข้ามาทางเรือเล็ก จะต้องปฏิบัติตามแผนดังนี้

1. PFSO แจ้ง ผู้จัดการกะ ผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย
2. PFSO ประสานกับ SSO ที่อยู่บนเรือ แจ้ง กรมเจ้าท่า สทร. และศูนย์ประสานและป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล (VTMS) เพื่อแจ้งพนักงานนำร่องที่นำเรือเข้า-ออก รมัตระวัง
3. PFSO พิจารณาเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย
4. ประสานตำรวจ สก.มาบตาพุด เข้ามาช่วยเหลือ
5. ประสานตำรวจน้ำ ทหารเรือ เข้ามาสนับสนุนด้านทะเล
6. กันบริเวณที่เกิดเหตุและอพยพคนออกไปจากพื้นที่
7. เฝ้าระวังไม่ให้คนเข้าไปบนเรือ และพยายามติดตอสื่อสารกับ SSO เพื่อหาข่าว
8. รายงานให้ผู้บริหารระดับสูงและแจ้งให้ PFSO ของท่าเรือใกล้เคียงทราบ

6.8 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุมีเรือขนาดเล็กเข้ามาจอดขวางร่องน้ำ

เมื่อเกิดเหตุมีเรือขนาดเล็กเข้ามาขวางร่องน้ำเพื่อขัดขวางไม่ให้เรือขนถ่ายสินค้าเข้าเทียบ จะต้องปฏิบัติตามแผนดังนี้

1. PFSO แจ้ง ผู้จัดการกะ ผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย
2. PFSO แจ้ง กรมเจ้าท่า สทร. และศูนย์ประสานและป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล (VTMS) เพื่อแจ้งพนักงานนำร่องที่นำเรือเข้า-ออก รมัตระวัง
3. PFSO พิจารณาเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย
4. ประสานตำรวจน้ำ ทหารเรือ เข้ามาคลี่คลายสถานการณ์
5. ประสานตำรวจ สก.มาบตาพุด
6. ประสาน SSO แจ้งสถานการณ์
7. รายงานให้ผู้บริหารระดับสูงและ PFSO ของท่าเรือใกล้เคียงทราบ

6.9 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุน้ำมัน / ก๊าซ / สารเคมีรั่วไหล จากเรือ

เมื่อเกิดเหตุน้ำมัน / ก๊าซ / สารเคมีรั่วไหล จากเรือบริเวณท่าเทียบเรือ จะต้องปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินดังต่อไปนี้

- 1) ผู้พบเห็นต้องแจ้ง PFSO ผู้จัดการกะ ทราบทันที

ลับ (Confidential)

2) หัวหน้างานบริษัทฯ แจ้งทางเรือ (Master หรือ Chief Officer) ให้ทราบและแก้ไข

3) PFSO ผู้จัดการกะ ประสาน SSO

4) ทางเรือต้องควบคุม / แก้ไข หยุดการรั่วไหลของน้ำมัน / ก๊าซ/สารเคมี โดยไม่ชักช้า

5) PFSO แจ้งศูนย์ประสานและป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล (VTMS) ขอความช่วยเหลือประสานงานหน่วยงานอื่น หากไม่สามารถหยุดการรั่วไหลนั้นได้

6) แจ้งผู้จัดการความปลอดภัยอาชีวอนามัย วิศวกรสิ่งแวดล้อม และผู้บริหารทราบ

7) รายงาน กรมเจ้าท่า และร้องขอเรือกำจัดคราบน้ำมัน มาช่วยเหลือ

6.10 แผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์อื่นเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

เมื่อเกิดเหตุการณ์อื่นเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ จะต้องปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน ดังต่อไปนี้

1) ท่าเรือจะต้องมีการสอบสวนการเกิดเหตุร้ายและการละเมิดการรักษาความปลอดภัยที่เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของท่าเรือทุกครั้ง และรายงานการสอบสวนให้สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดและสำเนาผลการสอบสวนให้กรมเจ้าท่าทราบด้วย

2) ท่าเรือจะต้องรายงานเหตุการณ์ร้ายแรง เหตุฉวน เหตุร้าย ตามแผนผังการติดต่อสื่อสาร แล้วจัดทำบันทึกรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรส่งตามสายงานปกติภายใน 24 ชั่วโมง นับจากเวลาที่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว

4) ท่าเรือจะต้องแจ้ง / รายงานเหตุการณ์ฉุกเฉินต่อศูนย์ประสานและและป้องกันอุบัติเหตุทางทะเล (VTMS) ของท่าเรือมาบตาพุด พร้อมเตรียมการให้การสนับสนุนในทุกด้านที่ทางท่าเรือมาบตาพุดร้องขอ เพื่อเป็นการระงับเหตุ

7.1 เอกสารอ้างอิง

เอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- 1) ประกาศของการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เรื่อง การเข้า - ออกของคนเรือชาวต่างชาติ
- 2) ประกาศของกรมเจ้าท่า เรื่อง การสื่อสารและประสานงานการรักษาความปลอดภัยทางน้ำ
- 3) Coal Terminal Information Handbook
- 4) กฎระเบียบความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยท่าเรือขนถ่ายถ่านหินบีแอลซีพี บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด

7.2 รายการแจกจ่ายเอกสาร

จำนวนที่พิมพ์และรายการแจกจ่ายเอกสารฉบับนี้

แผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือนี้จัดทำขึ้นและส่งให้กรมเจ้าท่า จำนวน 3 ฉบับ และเมื่อได้รับการอนุมัติแล้ว จะได้รับคืนมาจำนวน 1 ฉบับ จะทำสำเนาเอกสารอีกจำนวน 2 ฉบับ โดย PFSO เป็นผู้เก็บเอกสารต้นฉบับดังกล่าว โดยจะจัดเก็บไว้ที่ตู้เก็บเอกสารซึ่งจะปิดล็อกตู้เก็บเอกสารตลอดเวลา ส่วนสำเนาเอกสารอีก 2 ฉบับ จะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย 2 หน่วยงาน จัดเก็บเอกสาร คือ ฝ่ายความปลอดภัยอาชีวอนามัย และฝ่ายปฏิบัติการ แต่ละหน่วยงานจะมีการปิดล็อกตู้เก็บเอกสารตลอดเวลา และเอกสารนี้จัดเป็นเอกสารลับ ไม่อนุญาตให้ถ่ายสำเนาให้กับผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง

7.3 แผนผังการเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ

7.4 ทีมตรวจสอบการปฏิบัติตามแผนจากหน่วยงานภายใน (Internal Audit)

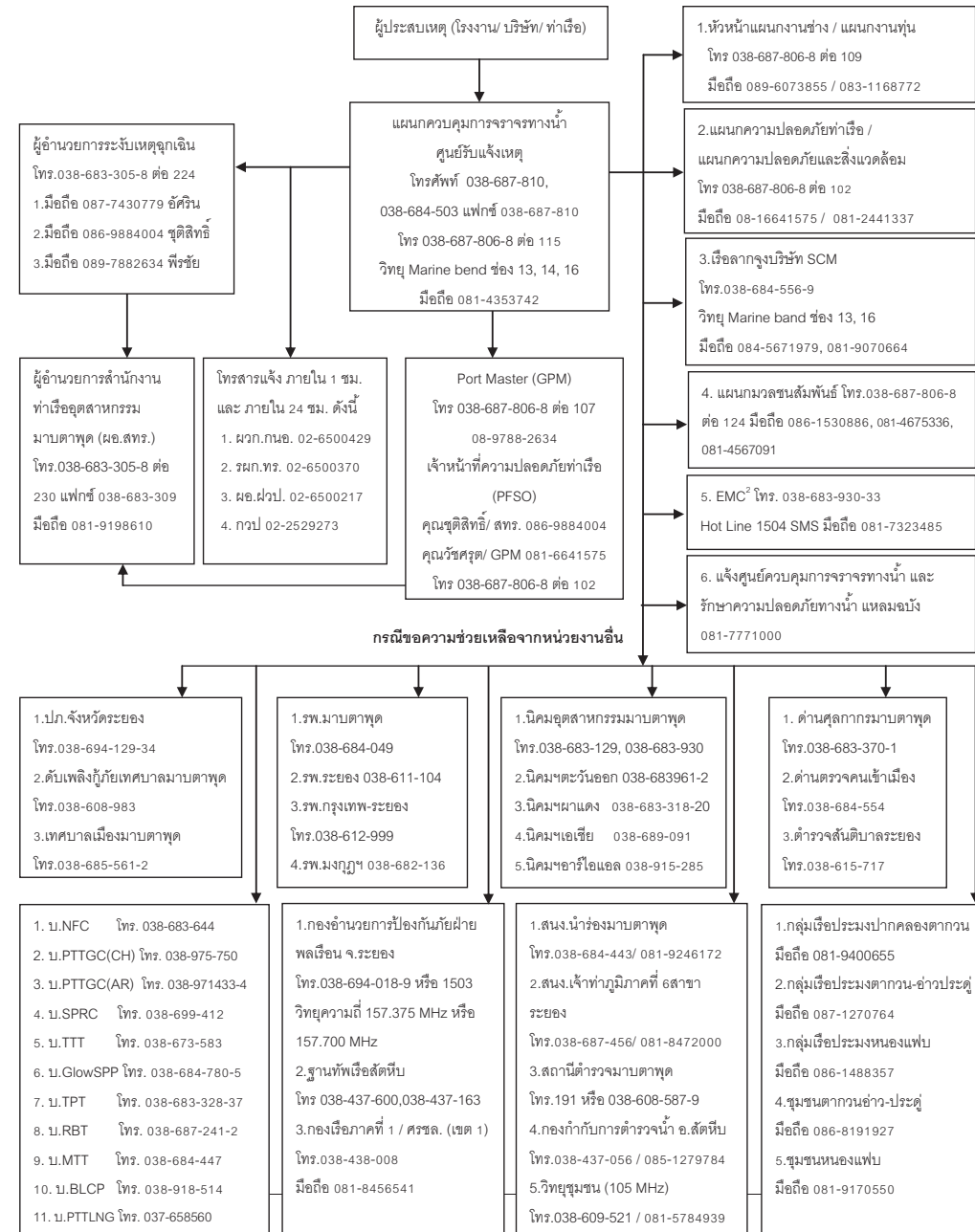
7.5 ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือกับท่าเรือ Declaration of Security between Ship and Port facility

7.6 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อได้รับสัญญาณแจ้งภัยจากเรือ

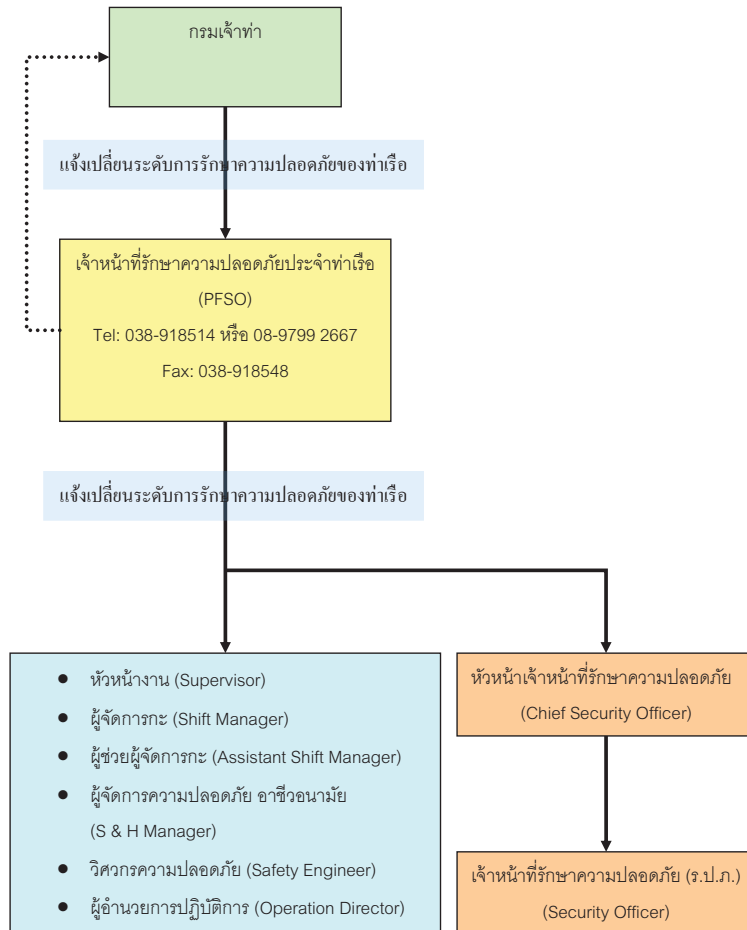
7.7 ขั้นตอนการติดตามการขนถ่ายสิ่งของที่ไม่มีคนติดตามผ่านพื้นที่ท่าเรือ

7.8 แผนการบำรุงรักษา อุปกรณ์

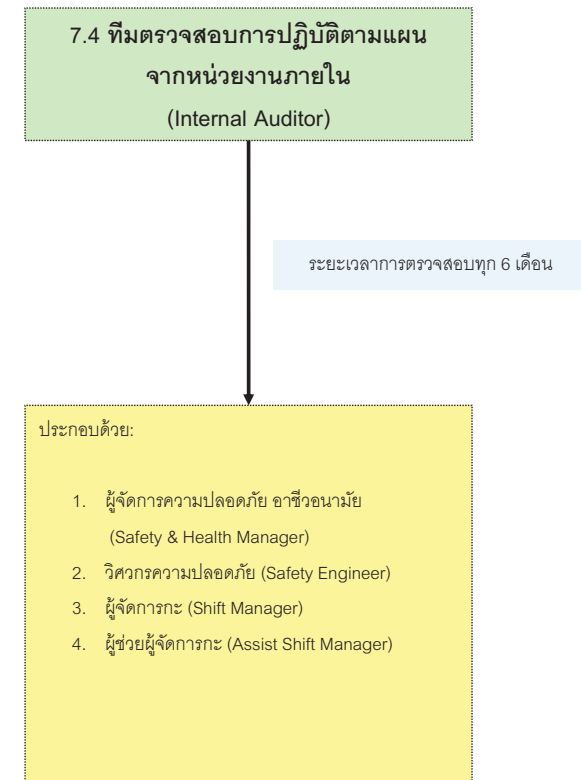
แผนภูมิการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด



7.3 ขั้นตอนการเปลี่ยนระดับการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ



7.4 ทีมตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน จากหน่วยงานภายใน (Internal Auditor)



ลับ (Confidential)

7.5 ปฏิญญาว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยระหว่างเรือและท่าเรือ Declaration of Security between
Ship and Port facility



Declaration of Security

Name of ship:

Port of registry:

IMO Number:

Name of port facility:

This Declaration of Security is valid fromuntil.....for the following activities:

under the following security levels

Security level(s) for the ship:

Security level(s) for the port facility:

The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of part A of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

The activities listed below shall be initiated by the SSO or PFSO in the columns to indicate those activities which will be undertaken by each party in accordance with their relevant approved plans.

Activity	Port facility	Ship
Ensuring the performance of all security duties		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access		
Controlling access to the port facility		
Controlling access to the ship		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship		

ลับ (Confidential)

Handling of cargo		
Delivery of ship's stores		
Handling unaccompanied baggage		
Controlling the embarkation of persons and their effects		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and the port facility		

The signatures to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or other specific arrangements agreed to.

Name of ship

Date

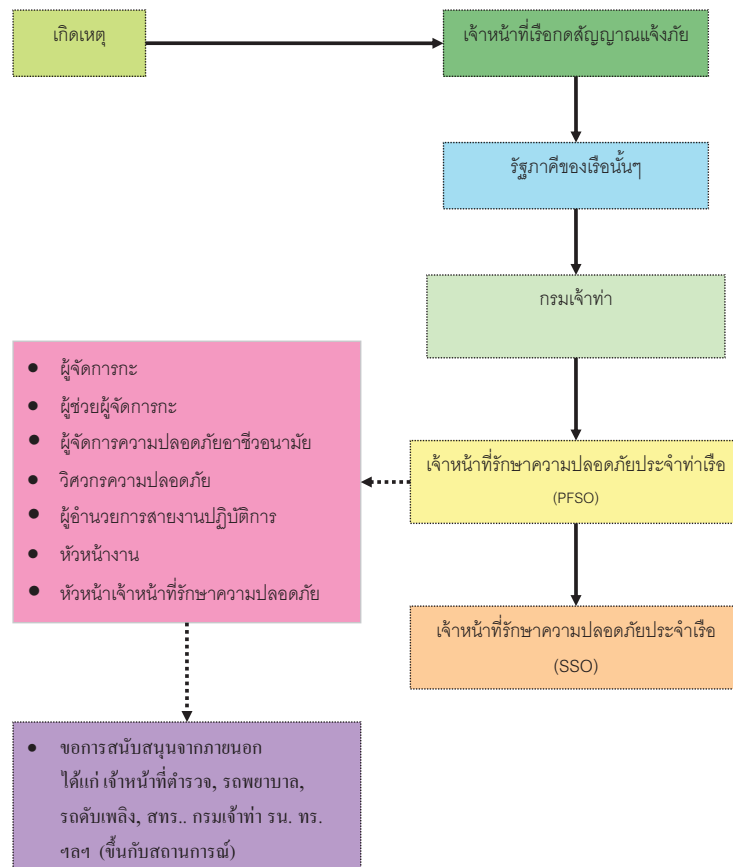
Completed at..... on.....

Signed for and on behalf of	
The port facility:	The ship:
(Signature of port facility security officer)	(Signature of master or ship security officer)

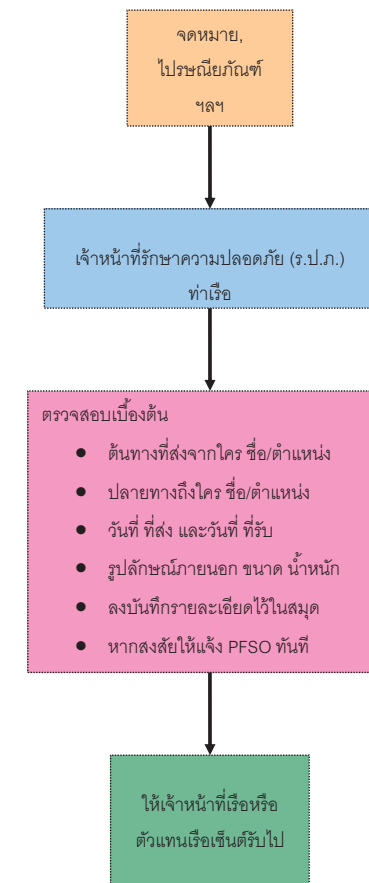
Name and title of person who signed	
Name:	Name:
Title:	Title:

Contact details to be completed as appropriate (Telephone or Radio Channel / Frequency)			
For the port facility:		For the ship:	
Port facility		Master	
Port facility security officer (PFSO)		Ship security officer (SSO)	
		Company	
		Company security officer (CSO)	

7.6 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อได้รับสัญญาณแจ้งภัยของเรือ



7.7 ขั้นตอนการติดตามการขนถ่ายสิ่งของที่ไม่มีคนติดตามผ่านพื้นที่ท่าเรือ เช่น จดหมาย, ไปรษณีย์ภัณฑ์



ภาคผนวก ค-4

สำเนาใบอนุญาตให้ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน (หน้าท่าเทียบเรือ)
เลขที่ 01/2562 ของกรมเจ้าท่า

เล่มที่ 313

(แบบ ข. ๒)



เลขที่ 27:

ใบอนุญาตเลขที่ ๐1 2562

กรมเจ้าท่า

ใบอนุญาตให้ ๙ คลอกร่องน้ำทางเรือเดิน(บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ)

อาศัยความตามมาตรา ๑๒๐ แห่ง พ.ร.บ. เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยความในประกาศ
ของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๐ ลงวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๑๕ และแก้ไขเพิ่มเติมโดย พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย
ฉบับที่ ๑๔ พ.ศ. ๒๕๓๕

อนุญาตให้ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด สัญชาติ ไทยนางพวงภรณา นิโรภาส
อยู่บ้านเลขที่ ๑ หมู่ ๔ ถนน ไอแปด

ตำบล มาบตาพุด อำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง

ทำการ ขุดลอกร่องน้ำทาง เรือเดิน(บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ) ขบเรือ เรือขุด HAM 310 เลขทะเบียน IMO No. 8402606

บริเวณ หน้าท่าเทียบเรือบริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัดในเขตท่าเรือมาบตาพุด หมู่ ๔ ตำบล มาบตาพุด

อำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง ขนาดกว้าง 240 ม. ยาว 1,020 ม. ลึก 15.5-17.5 ม.

ระยะห่างจากฝั่ง ตามแผนที่สังเขปที่แนบท้าย

โดยมีเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ท้ายหลังใบอนุญาตนี้

ใบอนุญาตให้ใช้ได้ตั้งแต่ วันที่ 26 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2562

ถึงวันที่ 12 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2563

ออกใบอนุญาตเมื่อ วันที่ 26 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๒

(นายประเวศน์ สุภทัย)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

เงื่อนไขใบอนุญาตเลขที่

01 / 2562

ข้อ ๑. กรมเจ้าท่ามีสิทธิเรียกใบอนุญาตคืนได้ทุกเมื่อ ถ้ามีเหตุการณ์อย่างใดเกิดขึ้นดังต่อไปนี้:-

๑.๑ ผู้ได้รับอนุญาตได้ปฏิบัติผิดเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ ๓.

๑.๒ เมื่อกรมเจ้าท่าได้สำรวจตรวจสอบบริเวณนั้นแล้วเห็นว่าไม่เหมาะสมจะทำการขุดต่อไปเพราะจะทำให้เกิดเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำและร่องน้ำทางเดินเรือ

๑.๓ ถ้ามีเหตุจำเป็นที่กรมเจ้าท่าต้องการให้หยุดการปฏิบัติงาน เพื่อประโยชน์และความสะดวกในการเดินเรือ หรือสำรวจบริเวณนั้น หรือภัยพิบัติของทางราชการ เพื่อประโยชน์แก่ประชาชนส่วนรวม

ข้อ ๒. ในกรณีที่กรมเจ้าท่าเรียกใบอนุญาตคืนตามข้อ ๑. ผู้ได้รับอนุญาตต้องหยุดกระทำการขุดลอกตามที่กรมเจ้าท่ากำหนด และจะเรียกวงค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายจากทางราชการมิได้

ข้อ ๓. - ให้ดำเนินการขุดลอกตามรูปแบบและรายละเอียดที่ขออนุญาต

- ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขเพิ่มเติมแนบท้ายใบอนุญาต และให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการลบลผลกระทบสิ่งแวดล้อมแนบท้ายใบอนุญาตฯ อย่างเคร่งครัด

- ให้ผู้รับอนุญาตฯ รายงานผลความคืบหน้าการขุดลอกฯ ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาของ ทราบเป็นประจำวันทุก 15 วัน และรับคณะกรรมการตรวจติดตามการขุดลอก ไปทำการตรวจสอบตามเหมาะสม

- ให้ผู้รับอนุญาตฯ ปฏิบัติตามกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

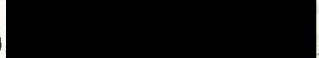
(ข้อกำหนดในข้อ ๓. เป็นข้อกำหนดที่เจ้าหน้าที่ตรวจกำหนดให้เกี่ยวกับการจราจรทางน้ำและอื่น ๆ)

ลงชื่อ  ผู้เขียน

(นายชวภัทร ทัดมาลี)

(เจ้าพนักงานตรวจท่าปฏิบัติการ)

วันที่ ๒๖ เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๒

ลงชื่อ  ผู้ได้รับอนุญาต

(นางพวงมาลา จิโรธาสี)

วันที่ 26 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖2

เล่มที่ 313

(แบบ ข. ๒)

เลขที่ 27

ใบอนุญาตเลขที่ 01/2562

ผู้รับอนุญาต บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด โดย นางพงษรนา นิโรธาส (ผู้รับมอบอำนาจ)

อยู่บ้านเลขที่ 9 หมู่ที่ - ถนน ไอบี

ตำบล มาบตาพุด อำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง

ทำการ ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน(บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ) เรือขุด HAM 310 เลขทะเบียน

บริเวณ หน้าท่าเทียบเรือบริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัดในเขตท่าเรือมาบตาพุดหมู่ที่ - ตำบล มาบตาพุด

อำเภอ เมือง จังหวัด ระยอง ขนาดกว้าง 240 ม. ยาว 1,020 ม. ลึก 15.5-17.5 ม.

ตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2562 ถึงวันที่ 12 มีนาคม 2563

เงินค่าธรรมเนียม 1,100 บาท (-หนึ่งพันหนึ่งร้อยบาทถ้วน-)

ใบเสร็จเล่มที่ เลขที่ วันที่ 26 พฤศจิกายน 2562

ผู้เขียน

(นายชวภัทร ทัดมาลี)

วันที่ 26 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2562

มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม
แนบท้ายใบอนุญาตขุดลอกฯ เลขที่ ๐๑/๒๕๖๒

ผู้รับอนุญาต ต้องปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบ และติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระหว่างดำเนินการขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน ดังนี้

๑. ห้ามทิ้งเศษวัสดุจากการก่อสร้าง ขยะ ของเสีย สิ่งปฏิกูล สารเคมี น้ำมัน น้ำปนน้ำมัน หรือของเสียอื่นใด ลงสู่ทะเล
๒. ให้จัดเตรียมภาชนะรองรับของเสียที่เกิดขึ้นให้เพียงพอกับการใช้งาน และนำไปกำจัดบนฝั่งอย่างเหมาะสมต่อไป
๓. ต้องควบคุมสารแขวนลอยที่เกิดจากงานขุดลอก ไม่ให้มีค่าเกิน ๕๐ mg/l หากเกินค่าที่กำหนดจะต้องหยุดขุดลอกทันที และทำการแก้ไขให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานก่อนทำการขุดลอกต่อไป
๔. ต้องบำรุงรักษาสภาพเรือขุดและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขุดลอกให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานอยู่เสมอ หากเกิดความชำรุดเสียหาย รั่วไหล ต้องทำการซ่อมแซมแก้ไขให้เรียบร้อยก่อนนำมาใช้งานต่อไป
๕. การทิ้งวัสดุที่ได้จากการขุดลอกจะต้องนำไปทิ้ง ณ จุดที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าเท่านั้น และควบคุมไม่ให้ตะกอนที่ทิ้งฟุ้งกระจายไปยังบริเวณอื่น
๖. ต้องมีการตรวจสอบค่าความเข้มข้นของสารแขวนลอย (Suspended Solid) ของน้ำขุ่น ที่ทำการปล่อยกลับลงสู่ทะเลอย่างใกล้ชิด เพื่อควบคุมให้อยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานคุณภาพน้ำทะเล ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ ๒๗ (พ.ศ. ๒๕๔๙)
๗. ห้ามปล่อยน้ำทิ้งจากกิจกรรมของเรือต่างๆ ที่ใช้ในการขุดลอกลงทะเล และต้องทำการรวบรวมและนำมาบำบัดบนฝั่ง
๘. ติดตั้งสัญญาณเตือน หรือป้ายสัญลักษณ์ในบริเวณที่อาจก่อให้เกิดอันตรายให้สามารถเห็นได้ชัดเจน ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
๙. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ และเสริมความปลอดภัย ระหว่างการทำงานในขณะคลื่นลมแรง และจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลให้แก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในจุดที่มีอันตรายจากการทำงาน ให้เจ้าหน้าที่ทุกคนอย่างเพียงพอ
๑๐. ต้องทำการตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ และส่งรายงานผลให้กรมเจ้าท่าทราบ ภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป ดังนี้

๑๐.๑ ผลการตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเล ณ จุดตรวจวัด ๕ แห่ง คือ บริเวณที่ขุดลอก ๒ จุด ที่ระยะ ๕๐๐ เมตร ด้านทิศตะวันออกและด้านทิศตะวันตก, จุดทิ้งตะกอนดิน ๒ จุด ที่ระยะ ๕๐๐ เมตร ด้านทิศตะวันออกและด้านทิศตะวันตก และด้านทิศใต้ของเกาะสะเก็ด ๑ จุด แบ่งการตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเลได้เป็น ๒ ประเภท ดังนี้

ตรวจวัด ...

- ตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเล โดยการวัดปริมาณสารแขวนลอย ๓ วัน/สัปดาห์
- ตรวจวัดคุณภาพน้ำทะเล โดยการวัดปริมาณโลหะหนัก (ปรอท ไสยาไนท์ ตะกั่ว สังกะสี และแคดเมียม) ความลึก ความโปร่งใส น้ำมัน ไขมัน และความเค็ม
 - ช่วงก่อนดำเนินการขุดลอก ๑๕ - ๓๐ วัน กำหนดตรวจ ๑ ครั้ง
 - ระหว่างขุดลอกร่องน้ำ กำหนดตรวจวัดทุก ๑๕ วัน
 - ช่วงหลังการขุดลอก ๑๕ - ๓๐ วัน กำหนดตรวจ ๑ ครั้ง

๑๐.๒ ผลการตรวจสอบชีวภาพแพลงก์ตอน และชีวภาพท้องทะเล ๓ ครั้ง ได้แก่ ระยะเวลาก่อนการขุดลอก ๑๕ - ๓๐ วัน, เมื่อดำเนินการขุดลอกแล้วเสร็จประมาณร้อยละ ๕๐ และหลังจากการขุดลอกแล้วเสร็จไม่เกิน ๑๕ วัน จำนวน ๕ จุด คือ บริเวณที่ขุดลอก ๒ จุด ที่ระยะ ๕๐๐ เมตร ด้านทิศตะวันออก และด้านทิศตะวันตก, บริเวณหึ่งตะกอนดิน ๒ จุด ที่ระยะ ๕๐๐ เมตร ด้านทิศตะวันออกและด้านทิศตะวันตก และด้านทิศใต้ของเกาะสะเก็ด ๑ จุด

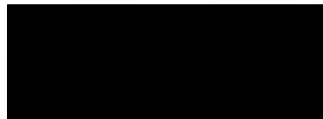


(นายประเวศน์ สุภชัย)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง

ข้าพเจ้ารับทราบมาตรการฯ ที่กรมเจ้าท่ากำหนดและยินยอมปฏิบัติตามมาตรการฯ ข้างต้นทุกประการ จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ



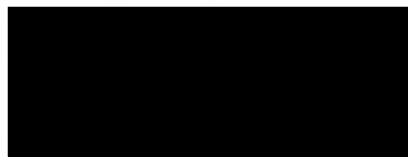
ผู้รับใบอนุญาต

(นางพชชนา นิโรภาส)

เงื่อนไขเพิ่มเติมใบอนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน (บริเวณหน้าท่าเทียบเรือ บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด)
ใบอนุญาต เลขที่ ๐๑/ ๒๕๖๒ วันที่ออกใบอนุญาต ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๒
ผู้รับอนุญาต บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด โดยนางพงชนา นิโรภาส (ผู้รับมอบอำนาจ)

ข้อ ๔ เงื่อนไขเพิ่มเติม

- ๔.๑ ให้เก็บใบอนุญาตไว้กับยานพาหนะที่ใช้ทำการขุดลอกตลอดเวลาที่ทำการขุดลอก และทำการขุดลอกในขอบเขตตามแบบที่ได้รับอนุญาต
- ๔.๒ ห้ามเรือขุดทำการขุดลอกจนเป็นอุปสรรคกีดขวาง และเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ หรือก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนผู้อื่น
- ๔.๓ ให้จัดทำ และติดตั้งทุ่น หรือเครื่องหมายอื่นใด ที่มีความมั่นคง ถาวร และเห็นได้ชัด เพื่อแสดงขอบเขตที่ได้รับอนุญาตตลอดเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน
- ๔.๔ ต้องทำการขุดลอกโดยระมัดระวัง มิให้เกิดอันตรายแก่ทรัพย์สินของทางราชการ หรือของผู้อื่น หากการขุดลอกดังกล่าว สร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของทางราชการ หรือของผู้อื่น ที่ใช้ประโยชน์ลำน้ำร่วมกันให้ผู้ขออนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบชดเชย
- ๔.๕ หากการขุดลอกดังกล่าวมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้ผู้ขออนุญาตเป็นผู้รับผิดชอบ
- ๔.๖ ผู้ได้รับอนุญาต หรือผู้ควบคุม หรือคนงานที่ทำการขุดลอก จะต้องยินยอมและให้ความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่า ที่ไปทำการตรวจตรา รวมทั้งต้องจัดหาเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องมาให้ตรวจสอบ และปฏิบัติตามคำแนะนำโดยเคร่งครัด
- ๔.๗ การสั่งระงับการขุดลอก หรือเรียกใบอนุญาตคืนไม่ว่ากรณีใดๆ ผู้ได้รับอนุญาตจะยกขึ้นอ้างเป็นเหตุฟ้องร้องและเรียกค่าเสียหายใดๆ ต่อกรมเจ้าท่ามิได้ทั้งสิ้น
- ๔.๘ เมื่อใบอนุญาตสิ้นอายุ หรือถูกเรียกใบอนุญาตคืน หรือกรมเจ้าท่า มีคำสั่งให้หยุดทำการขุดลอก ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องหยุดทำการขุดลอกทันที
- ๔.๙ ให้ผู้ได้รับอนุญาต ต้องรายงานผลการขุดลอกแต่ละวัน และสรุปรายงานปริมาณงานคงเหลือ ให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง ทราบทุก ๑๕ วัน
- ๔.๑๐ ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไข และกฎหมายของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย.



(นายประเวศน์ สุภชัย)

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาระยอง

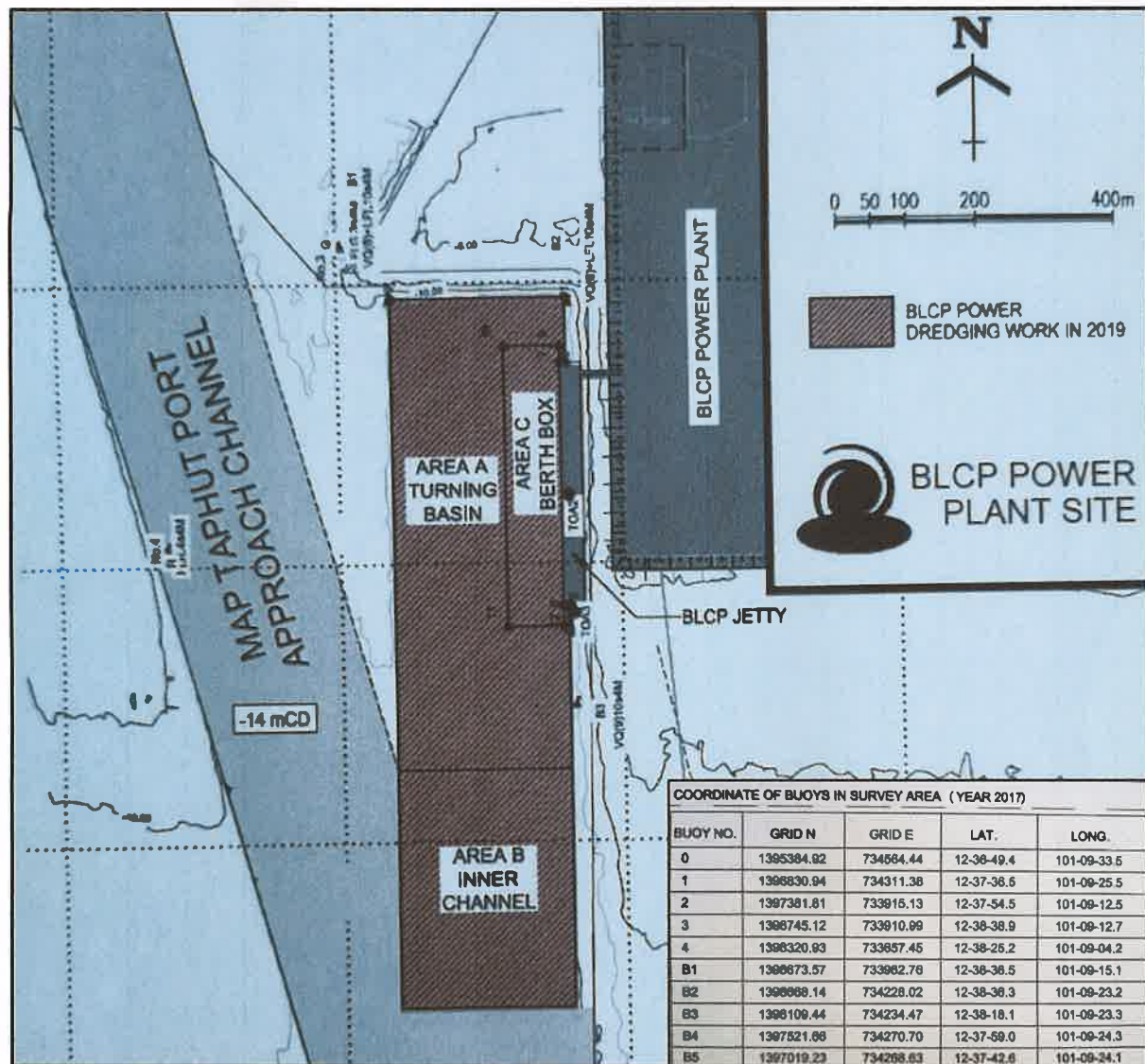
ข้าพเจ้ารับทราบเงื่อนไขฯ ที่กรมเจ้าท่า กำหนดและยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขฯ ข้างต้นทุกประการ
จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐาน

ลงชื่อ



(นางพงชนา นิโรภาส)

ผู้รับใบอนุญาต



แผนที่สังเขปแนบท้ายใบอนุญาตขุดลอก เลขที่ ๐๑/๒๕๖๒

รายการอนุญาต

ขุดลอกร่องน้ำทางเรือเดิน(หน้าท่าเทียบเรือ)
บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด ในเขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง

ผู้รับอนุญาต

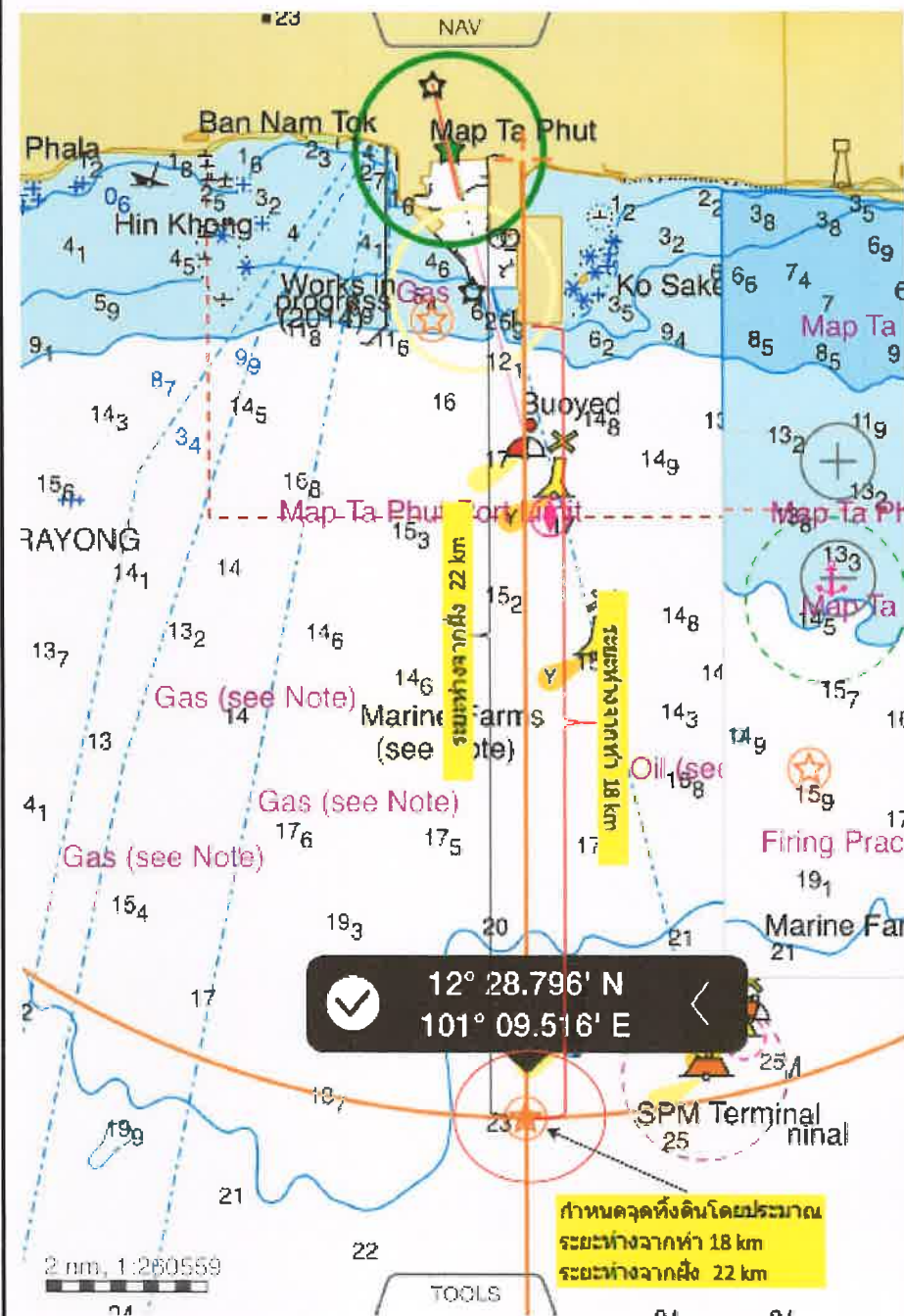
บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด โดยนางพงษ์ธนา นิโรภาส

วันที่สำรวจ

๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

(นายชวภัทร หัตถมาลี)
เจ้าพนักงานตรวจท่าปฏิบัติการ

จุดทั้งดินหรือวัตถุที่ได้จากการขุดลอก โดยประมาณ ของบริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด



ภาคผนวก ค-5

ตัวอย่างแผนการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

description	status	worktype	frequency	frequit	Jul							Aug							Sep							Oct							Nov							Dec						
					27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53															
					30	7	14	21	28	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29															
Ship out Isolate BC1, BC2, BC4 for Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part and Sampling system)	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W							2W		2W		2W		2W		2W		2W																	
Ship out Isolate SR1, BC3 for Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part, Wire rope)	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M					1M			1M																		
Ship out Isolate SR2, BC5 for Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part, Wire rope)	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M					1M			1M																		
Routine, PM Belt Line A for Check Drive unit, Wear part, Conveyor belt part (Open&lock flop gate for tripper car)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
Routine, PM Belt Line B for Check Drive unit, Wear part, Conveyor belt part (Open&lock flop gate for tripper car)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual check for Stacker reclaimr BC-6A	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual Check for Belt conveyor BC-6B	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
BC-6A for Stop Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
BC-6B for Stop Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
Ship out Isolate SU1 for Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part, Wire rope)	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																		
Ship out Isolate SU2 for Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part, Wire rope)	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																		
PM Visual check for Stacker reclaimr 1	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual check for Stacker reclaimr 2	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual check for Ship unloader No.1	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual check for Ship unloader No.2	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual Check for Belt conveyor BC-1,2,4	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual Check for Belt conveyor Line A	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual Check for Belt conveyor Line B	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
Monthly cleaning for Hydrovane air compressor Screen house	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M					1M			1M																		
PM Visual Check for Belt conveyor BC-3	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
PM Visual Check for Belt conveyor BC-5	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
Routine adjust and cleaning scraper for discharge Line A	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M					1M			1M																		
Routine adjust and cleaning scraper for discharge Line B	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M					1M			1M																		
SR-1 Cleaning and inspection all skirt rubber (Ship out)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
SR-2 Cleaning and inspection all skirt rubber (Ship out)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W	2W																		
SUL-1 inspection and cleaning for skirt of belt feeder	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																		
SUL-2 inspection and cleaning for skirt of belt feeder	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																		
PM Coal Yard Spray Gun (Sprinkler) for dust suppression system	ACTIVE	PM	6	MONTHS		6M																																								
Inspection and cleaning for skirt of belt rubber BC.1 to BC.2	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W				2W		2W				2W		2W		2W		2W																		
Inspection and cleaning for skirt rubber BC.2 to BC.4	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W				2W		2W				2W		2W		2W		2W																		
Inspection and cleaning for skirt rubber BC.4 to BC.5	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W				2W		2W				2W		2W		2W		2W																		
Inspection and cleaning for skirt rubber BC.2 to BC.5	ACTIVE	PM	2	WEEKS		2W		2W		2W		2W				2W		2W				2W		2W		2W		2W																		
Yearly PM Bearing for pulley D2 belt conveyor BC-2	ACTIVE	PM	1	YEARS		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																		
3 Monthly Clean Dust Suppression Spray of BC-1	ACTIVE	PM	3	MONTHS						3M										3M																										
Routine, PM Belt Line A for Check Drive unit, Wear part, Conveyor belt part (Close&lock flop gate for tripper car)	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
Routine, PM Belt Line B for Check Drive unit, Wear part, Conveyor belt part (Close&lock flop gate for tripper car)	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
Yearly PM Bearing for pulley N13 belt conveyor BC-3	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N14 belt conveyor BC-3	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N15 belt conveyor BC-3	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N17 belt conveyor BC-3	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N15 belt conveyor BC-5	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N15 belt conveyor BC-5	ACTIVE	PM	1	YEARS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
BC-6A Cleaning and Inspection skirt rubber at TT-B,TT-C	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
BC-6B Cleaning and Inspection skirt rubber at TT-B,TT-C	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
BC-6A Cleaning spray nozzle of dust system at TT-B,TT-C	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
BC-6B Cleaning spray nozzle of dust system at TT-B,TT-C	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
Yearly PM bearing pulley D2 for Trailer conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P8 for Trailer conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P9 for Trailer conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P10 for Trailer conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P11 for Trailer conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley D3 for Intermediate Conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P12 for Intermediate Conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P13 for Tripper Conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P14 for Tripper Conveyor belt SR-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley D2 for Trailer conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P8 for Trailer conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P9 for Trailer conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P11 for Trailer conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley D3 for Intermediate Conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P12 for Intermediate Conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P13 for Tripper Conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM bearing pulley P14 for Tripper Conveyor belt SR-2	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N2 belt conveyor BC-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N3-1 belt conveyor BC-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
Yearly PM Bearing for pulley N3-2 belt conveyor BC-1	ACTIVE	PM	1	YEARS																																										
PM Visual Check for Belt conveyor BC-7A	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																			
PM Visual Check for Belt conveyor BC-7B	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																			
BC-7A for Stop Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																			
BC-7B for Stop Check (Drive unit, Wear part, Conveyor belt part)	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																			
BC-7B Inspection and cleaning for skirt rubber	ACTIVE	PM	2	WEEKS	2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W		2W																			
Thermography Inspection for Idle roller of Belt conveyor No.2	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			
Thermography Inspection for Idle roller of Belt conveyor No.4	ACTIVE	PM	1	MONTHS	1M					1M				1M						1M				1M			1M																			