

ภาคผนวก ข-8

แผนการดำเนินการด้านความปลอดภัย
และสภาพแวดล้อมของคลังน้ำมันช่องนนทรี

Terminal : CNS

X	Done
	Plan
	Overdue
	Cancel/NA

		By whom	Frequency	Requirement	Target	YTD	%Achieved	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Drills & Exercises																			
	Emergency Response & Rescue																		
1	Q1 Marine - Fall to Water Assisted Rescue (ซ้อมช่วยเหลือนคนตกน้ำ)	Shift C		TSD ER Std.	1	1	100			X									
2	Notification Tier 1, 2 Spill	Shift B		TSD ER Std.	1	1	100					X							
	- Notification Tier 1 Spill (Internal notification only)		6 months	TSD ER Std.								X							
	- Notification Tier 2 Spill (Internal and External notification)		12 months	TSD ER Std.	1	1	100					X							
3	Annual Oil Spill drill Tier 1	Shift C & D	Annually	EIA&OSRP	1	1	100								X				
	- Notification Tier 1 Spill		6 months	TSD ER Std.	1	1	100								X				
	- Table Top with equipment deployment Tier 1 (Spill Preparedness)		12 months	TSD ER Std.	1	1	100								X				
4	Annual Fire Emergency Exercise with Fire brigade (การซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี) - Plan Scenario/PIP : Special grade diesel Fire at Pump House 1	Shift A & B	Annually	Regulatory	1	0	0										X		
	- Evacuation plan exercise		Annually	Regulatory	1	0	0										X		
	- Medical Emergency Response Plan drill (ซ้อมแผนฉุกเฉินทางการแพทย์)		Annually	Shell Health	1	0	0										X		
5	Ship-Shore Drill - Vessel fire scenario and evacuation of vessel personnel	Shift A	Adhoc		1	0	0												
	Security																		
1	Q1 PFSP - Bomb Threat (ขูวางระเบิด)	Shift A	Quarterly	ISPS	1	1	100					X							
2	Q2 PFSP - Protestors (เหตุผู้ประท้วง)	Shift D	Quarterly	ISPS	1	1	100						X						
3	Q3 PFSP - Pilferage and Theft (การลักขโมย)	Shift B	Quarterly	ISPS	1	1	100							X					
4	Q4 PFSP - Irate Vessel Personnel (บุคคลากรเรือก่อเหตุ)	Shift C	Quarterly	ISPS	1	1	100											X	
5	PFSP Exercise - Arson (การวางเพลิง)	Shift D	Annually	ISPS	1	1	100												X
6	PSFP - Intruder drill (ผู้บุกรุก)	Shift B	Adhoc	ISPS	1	1	100					X							
Health																			
1	Conduct Exposure Data Monitoring (EDM)	RC	Annually	Shell Health	1	1	100						X						
2	Review Health Risk Assessment (HRA)	DP, TC	-	Shell Health	1	1	100								X				
3	Provide First aid training for designated staff & Contractor	RC	-	Shell Health	3	3	100			X		X		X					
4	Mask Fit Test (OD-W457)	RC	Annually	Shell Health	1	1	100					X							
5	Review Risk based medical exam program for service contractors	RC	Annually	Shell Health	1	1	100									X			
6	Conduct Risk based medical exam for service contractors (FTW)	RC	Annually	Shell Health	1	1													X
7	Health Awareness Training		Annually	Shell Health															
	7.1 Heat stress	RC	Annually		1	1	100			X									
	7.2 Hepatitis Virus B,C and unspecified hepatitis virus	RC	Annually		1	1	100							X					
	7.3 Dengue fever virus & Zika	RC	Annually		1	1	100							X					
	7.4 Malarial parasites	RC	Annually		1	1	100									X			
	7.5 HIV virus (World AIDS Day @Dec. 1st)	RC	Annually		1	1	100											X	
Safety																			
1	Review Terminal Emergency Response Plan - Tier 1 (ERP)	DP	Annually	ERP	1	1	100					X							
2	Review Terminal Oil Spill Response Plan - Tier 1 (OSRP)	DP	Annually	OSRP	1	1	100					X							
3	Review Incident Management Plan - Tier 2 (IMP)	DP	Annually	IMP	1	0	0												X
4	Review Hazard and Effects Management Process (HEMP)	TL	Annually		1	1	100		X										
5	Review Terminal Information Booklet (TIB)	KA	Annually		1	1	100						X						
6	Drug & Alcohol Testing Random staffs/contractors by external service provider - 50% of Operations team	RC	Annually	Corporate HSSE	2	2	100			X								X	
7	Alcohol Testing Random staffs/contractors - Breath Analyzer	SV	Monthly	Procedure	12	12	100	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

[illegible]

ภาคผนวก ข-9

เอกสารการอบรมด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยแก่พนักงาน

รายงานผลการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน

การฝึกซ้อม : PFSP drill-ISPS Code Exercise (Pilferage and Theft)

คลังน้ำมัน / พื้นที่ : ประตูนระนองใน

วันที่: 13/07/2025 เวลา: 13:00 – 14:00 Hrs.

หมายเลขอ้างอิงในระบบ (Sphera No.): 4656171

ผู้เข้าร่วมการฝึกซ้อม

1. ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander): B1
2. เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator): B2
3. ทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team): B1 and TO Team
4. เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (Security Team) R1
5. อื่นๆ: -

เหตุการณ์จำลอง (Scenario)

เวลา 13:00 น. ของวันที่ 13 กรกฎาคม 2568 บริเวณประตูนระนองใน พบรถกระบะขนอุปกรณ์ก่อสร้าง ทะเบียน นน-6655 ของ บ. เอกวารินทร์ การก่อสร้าง กำลังจะออกจากคลังและมีอุปกรณ์ถังดับเพลิง ขนาด 20 ปอนด์ จำนวน 2 ถัง อยู่บริเวณท้ายกระบะ เจ้าหน้าที่ รปภ. เห็นจึงสอบถามถึง เอกสารนำของออกจากคลัง แต่ พxr.แจ้งว่าไม่มี เจ้าหน้าที่ รปภ. จึงเรียก R1.หัวหน้าพลัด เข้าตรวจสอบ และ ผิดสังเกตคือ ถังดับเพลิง 2 ถัง ระบุหมายเลขข้างถังว่า S/N No 0127,0128 ซึ่งเป็นทรัพย์สินของ บ.เชลล์ คลังน้ำมันเชลล์ช่องนนทรี หัวหน้าพลัด R1 จึงระงับการปล่อยรถคันนี้ออกจากคลัง และให้จอดรถ บริเวณใกล้ประตูทางออก หัวหน้าพลัด R1.ได้ ว.วิทยุเรียก B1 เข้าร่วมตรวจสอบบริเวณ ประตูนระนองใน และ สอบถามข้อมูลเบื้องต้น พxr.บริษัทรับเหมา แจ้งว่า เป็นของ บ.เอกวารินทร์ การก่อสร้าง B1. จึงแจ้ง B2. รายงานสถานการณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้ Team lead ทราบ จากนั้น Team lead จึงแจ้งต่อ ERC และ Initial Incident Commander (delegate) ทราบต่อไป

B1. ว.เรียก S3 เข้าร่วมตรวจสอบ อุปกรณ์ และ ตัวบุคคล เบื้องต้น ได้เชิญหัวหน้างานของ บ.เอกวารินทร์ การก่อสร้าง ร่วมพูดคุย หลังจากนั้น พxr.เริ่มมีอาการ พูดจาวกไปวนมา มีอาการหวาดกลัว เนื่องจากกลัวถูกดำเนินคดี จนในที่สุดก็ยอมรับว่า จะนำถังดับเพลิง ไปขายกับ รถบรรทุกแถวท่าเรือ โบละ100 บาท แล้วกลับเข้าคลังมาใหม่ หลังจากขายแล้ว จึงดำเนินการระงับตัวบุคคลและรถกระบะ บรรทุกห้ามเข้าใช้งานภายในคลัง ไว้ก่อนและให้ บ. เอกวารินทร์ การก่อสร้าง ทำรายงานแจ้งมายัง B1.และ ต้นสังกัดการจ้างงานให้ ทราบต่อไป

ลำดับของเหตุการณ์ (Sequence of Events)

13:00 - บริเวณประตูระนองใน พบรถกระบะชนอุปกรณ์ก่อสร้าง ทะเบียน นน-6655 ของ บ.เอกวารินทร์ การก่อสร้าง

13:01 - กำลังจะออกจากคลังและมีอุปกรณ์ถึงดับเพลิง ขนาด 20 ปอนด์ จำนวน 2 ถัง

13:02 – เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณหน้าประตูระนองใน ขอเอกสารนำของออกจากคลัง

13:03 – พxr.แจ้งว่าไม่มี

13:04 – เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบริเวณหน้าประตูระนองใน จึงเรียก R1. หัวหน้าผัด เข้าตรวจสอบ

13:06 – R1. ตรวจสอบ และ ระบุรถพร้อมคนขับ ออกจากคลัง

13:07 – R1 วิทยุรายงานเหตุให้ B1 รับทราบ

13:15 - B1 ประเมินสถานการณ์จากรายงานของ R1 และ สถานที่แล้ว

13:16 – B1 แจ้ง B2 ให้รายงานเหตุให้ Team lead รับทราบ

13:17 – Team lead รับทราบเหตุ

13:19 – Team Lad โทรแจ้งเหตุต่อ Initial Incident Commander (delegate) K.Daranpop

13:20 – Team Lead โทรแจ้งเหตุต่อ Emergency Response Coordinator (K.Kutchapong)

13:22 – B1 ว.เรียก S3 เข้าร่วมตรวจสอบ อุปกรณ์ และ ตัวบุคคล

13:33 - B1 แจ้ง B2 ตามหัวหน้างานของ บ.เอกวารินทร์ การก่อสร้าง มาหน้าคลัง

13:44 – พxr. ได้ยอมรับความจริง

13:50 – B1. จึงดำเนินการระงับตัวบุคคลและรถกระบะบรรทุกห้ามเข้าใช้งานภายในคลัง ไว้ก่อน

13:51 – B1. แจ้ง หัวหน้างาน บ. เอกวารินทร์ การก่อสร้าง ทำรายงานแจ้งมายัง B1.และ ต้นสังกัดการจ้างงานให้ทราบ

13:55 - B1 สั่งยุติการฝึกซ้อม

14:00 - สรุปผลการฝึกซ้อม

ภาพแสดงการฝึกซ้อม (Exercise Pictures)



ผลการฝึกซ้อม (Exercise Debrief) (กรุณาใช้เครื่องหมาย X)

	ดี	พอ ใช้	ต้อง ปรับ ปรุง	หมายเหตุ
1. ความรู้ความเข้าใจของทีมฉุกเฉิน	X			
2. ความพร้อมของทีมช่วยเหลือ	X			
3. ความรู้ความเข้าใจแผนฉุกเฉิน และความพร้อมของแผน	X			
4. ความพร้อมของอุปกรณ์/เครื่องมือ		X		สัญญาณวิทยุขาดหายเป็นบางช่วง
5. ผลการฝึกซ้อมทั้งหมดโดยรวม	X			

การตอบสนองตามข้อกำหนด KPI

ข้อกำหนด (Requirements)	เวลาตอบสนอง (Response time)	เวลาที่ตอบสนองได้จริง (Actual response time)	สอดคล้องกับข้อกำหนด (Comply with requirements)
1.การแจ้งเหตุไปยังทีมปฏิบัติการฉุกเฉินภายใน/ ภายนอกคลังน้ำมัน (จัดซ้อมทุกๆ 6 เดือน)	ภายใน 15 นาที	8 นาที	สอดคล้อง

2.การตรวจนับจำนวนคนที่ จตุรวมพล (Account for people)	ภายใน 1 ชั่วโมง	N/A	N/A
3. การปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุ (Restrict access to incident area)	ภายใน 1 ชั่วโมง	N/A	N/A
4.การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible Scenario)	ภายใน 1 ชั่วโมง	N/A	N/A
5.การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุด ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Largest Credible Scenario)	ภายใน 4 ชั่วโมง	N/A	N/A

สิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข (Identified Actions)

สิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข	วิธีการปรับปรุง แก้ไข	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดวัน ที่ แล้วเสร็จ	วันที่เสร็จ จริง
สัญญาณวิทยุขาดหายเป็นบางช่วง ทำให้ได้ยินไม่ ชัดเจนในระหว่างการฝึกซ้อม	แจ้งผู้รับผิดชอบในการตรวจสอบ วิทยุสื่อสาร ตรวจสอบและปรับปรุง	Worksite System Support Admin	31-Jul-25	15-Jul-25

บทเรียนที่ได้จากการฝึกซ้อม (Lessons Learnt)

-ได้เน้นย้ำที่รักษาความปลอดภัยของคลังน้ำมันให้เห็นถึงความสำคัญของการตรวจใบผ่าน (Gate Pass) ทุกครั้ง เพื่อ
ป้องกันการลักลอบนำทรัพย์สินคลังออกโดยไม่ได้รับอนุญาต

บันทึกโดย Patcharapon Sutthinan

Review By (ERC/TM)

รายงานผลการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน (After Action Report)

☒ LAND

☐ MARINE

คลัง	CNS Terminal	มีผู้เข้าร่วมฝึกซ้อมจากภายนอก	<input checked="" type="checkbox"/> ใช่ <input type="checkbox"/> ไม่
วันที่	18-Nov-25	ชื่อหน่วยงานผู้เข้าร่วมฝึกซ้อม	พนักงานเรือ Sri Tah Chana
เริ่มเวลา	13:40	จำนวนผู้เข้าร่วมฝึกซ้อมจากภายนอก	1 ท่าน
สิ้นสุดเวลา	15:00		

ไฟล์แนบ: เช่น เอกสารสถานการณ์เหตุการณ์ แบบฟอร์มที่กรอกข้อมูล รูปภาพเหตุการณ์ และข้อมูลอื่นๆ แนบเอกสารที่กรอกระหว่างการฝึกอบรม/เหตุการณ์

ผู้เข้าร่วม		
ชื่อ	ตำแหน่ง (เช่น ผู้จัดการคลังน้ำมัน)	บทบาทในเหตุการณ์ (เช่น IC)
นาย พงศ์พีระ อักษรวรรณ	CNS TOS (Ops)	ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Commander)
นาย พชรพล สุทธินันท์	CNS TOS (Ops)	เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)
นาย อาฟิซ เปียนใจจิ	Vessel Operation Group	ทีมรับมือเหตุเบื้องต้น (Response Team)
นาย วิริทธิ์พล ทิพย์กัม	พนักงานเรือ Sri Tah Chana	ผู้ก่อเหตุ (บทบาทสมมติ)

ชนิดเหตุการณ์¹ / EVENT TYPE (เลือกบทบาทในช่อง)

- ☐ Notification
- ☐ Tabletop
- ☐ Equipment Deployment
- ☒ Tier I
- ☐ Tier II
- ☐ Tier III

สถานการณ์นี้เป็นแบบใด:

- ☒ Drill
- ☐ Exercise
- ☐ Response

¹ See Drill/Exercise Matrix for explanation of the different types/tiering of exercises.

ตามข้อกำหนด / REQUIREMENT (เลือกกากบาทในช่อง)

☐ TSD ER Procedure ☐ Regulatory ☒ Other: ISPS Code

CREDIBLE LAND SCENARIO EXERCISED²

☐ Fire/Explosion ☐ LOPC/HM/DG ☐ Rescue ☐ Medical
☐ Natural Disaster ☒ Security ☐ Evacuation
☐ Other: _____

CREDIBLE MARINE SCENARIO EXERCISED³

☐ Fall to Water - Assisted ☐ Fall to Water – Self ☐ Product Release ☐ Structural Damage Jetty
☐ Vessel/Shore Fire ☐ Security
☐ Other: _____

เหตุการณ์จำลอง/SCENARIO

เวลา 13:40 น. ของวันที่ 18 พฤศจิกายน 2568 มีบุคลากรของเรือ สิ้นนาวิ16 กำลังสูบล้างน้ำมันที่ท่าเรือ BK24A มีอาการคัม คลั่งอยู่บนเรือ และพยายามงูกรุกจะเข้ามาในคลังเพื่อหนีคนบนเรือและขึ้นฝั่ง แต่ Jetty man ได้ปิดประตูหน้าท่าไว้ทำให้ไม่สามารถเข้าถึงภายในคลังได้ Jetty man ได้วิทยุแจ้ง B1 เมื่อ B1 ประเมินสถานการณ์จากการรายงานของ Jetty man แล้ว จึงแจ้ง B2 ให้รายงาน TM และ Team lead รับทราบ และแจ้งทีมงาน หยุด Operation ทั้งหมดเพื่อรวมตัวบริเวณหน้าท่าในการเตรียมความพร้อมระงับเหตุ

จากการเจรจาของB1กับผู้งูกรุกซึ่งเป็นคนเรือ สิ้นนาวิ16 แจ้งว่า ไม่ได้หยุดลาพักและกำลังมีปัญหาเกี่ยวกับภรรยา จำเป็นต้องกลับบ้านเร่งด่วนแต่ กัปตันและต้นหนไม่อนุญาตให้ลากลับบ้าน ประกอบกับเกรียดและอากาศร้อนบริเวณปากกระวางจึงควบคุมอารมณ์และสติไม่ได้ B1 รับทราบปัญหา จะรายงานให้หัวหน้างานรับทราบ และจะให้ความช่วยเหลือ ทำให้ผู้งูกรุกมีความผ่อนคลายลง และเชื่อในคำพูดของB1ว่าจะช่วยเหลือได้

² Credible Land Based Scenarios can be found in Asset ERP

³ Credible Marine Based Scenarios can be found in Asset ERP

ลำดับของเหตุการณ์/ACTIONS TAKEN

Activity Log	
TIME	MAJOR EVENTS
13:40	บุคลากรของเรือ สิ้นนาวิ16 กำลังสูบน้ำมันที่ท่าเรือ BK24A
13:41	ลูกเรือ สิ้นนาวิ16 มีอาการคลื่น คลื่นขึ้นเรือ และพยายามบุกรุกจะเข้ามาในคลังเพื่อหนีคนบนเรือจะขึ้นฝั่ง
13:43	Jetty manเห็นเหตุการณ์ จึงได้ปิดประตูหน้าท่าไว้
13:44	Jetty man ได้วิทยุแจ้ง ให้ B1 รับทราบ
13:45	B1 ประเมินสถานการณ์จากการรายงานของJetty man
13:45	B1แจ้งB2 ให้รายงาน TM และTeam lead รับทราบ
13:45	B2 รายงาน TOS Team Lead (HSSE) ทราบ เนื่องจาก ณ วันฝึกซ้อม TM และ TL ประชุมนอกสถานที่
13:48	B1 แจ้งทีมงาน หยุดOperation ทั้งหมดรวมตัวบริเวณ หน้าท่าและแจ้งทีมระงับเหตุฉุกเฉินใช้วิทยุช่อง 3 Emergency
13:49	B1 เข้าทำการเจรจากับผู้บุกรุกของคนเรือ สิ้นนาวิ16
13:51	B1 รับทราบปัญหา และจะรายงานให้หัวหน้างานรับทราบ เพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาและให้ความช่วยเหลือ
13:53	ผู้บุกรุก มีความผ่อนคลายลง หลังจากได้ระบายปัญหาส่วนตัว และ รอคอยความช่วยเหลือ
13:54	ผู้บุกรุก ได้กลับขึ้นไปบนเรือ
13:54	B1แจ้ง B2 ให้รายงาน TOS Team Lead HSSE รับทราบ ถึงจุดประสงค์ ของคนเรือ และมาตรการช่วยเหลือ
13:57	B1 สั่งยุติการฝึกซ้อม และสั่งให้เปลี่ยนวิทยุกลับไปช่อง 1 CNS Operation ตามปกติ
14:00	สรุปผลการฝึกซ้อม

ภาพแสดงการฝึกซ้อม (EXERCISE PHOTO)



ข้อกำหนด KPI (Requirements)	เวลาตอบสนอง (Response time)	เวลาที่ตอบสนองได้จริง (Actual response time)	สอดคล้องกับข้อกำหนด (comply with requirements)
1.การแจ้งเหตุไปยังทีมปฏิบัติการ ฉุกเฉินภายใน/ ภายนอกคลังน้ำมัน (จัดซ้อมทุกๆ 6เดือน)	ภายใน 15 นาที	3 นาที	สอดคล้อง
2.การตรวจนับจำนวนคนที่ จู่โจมพล (Account for people)	ภายใน 1 ชั่วโมง	-	-
3. การปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุ (Restrict access to incident area)	ภายใน 1 ชั่วโมง	2 นาที	สอดคล้อง
4.การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible Scenario)	ภายใน 1 ชั่วโมง	16 นาที	สอดคล้อง
5.การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถ เกิดขึ้นได้ (Largest Credible Scenario)	ภายใน 4 ชั่วโมง	-	-
6.Designed First aider เข้าถึง ผู้บาดเจ็บ	ภายใน 4 นาที	-	-
7.ผู้ช่วยเข้าถึงการรักษาโดยบุคคลากร ทางการแพทย์	ภายใน 1 ชั่วโมง	-	-
8. ส่งผู้ป่วยให้ถึงโรงพยาบาล (MERP Tier 3)	ภายใน 4 ชั่วโมง	-	-

Participation by Fire Department? ☐ Yes ☒ No
 Ambulance ☐ Yes ☒ No
 Does ERP need to be updated? ☐ Yes ☒ No
 Were response times acceptable? ☒ Yes ☐ No ☐ Not Validated

บทเรียนที่ได้จากการฝึกซ้อม/ Lessons Learnt)

• สิ่งที่ทำได้ดี / BEST PRACTICES

1. สามารถตอบสนองเหตุการณ์ฉุกเฉินได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด

• สิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข / AREA FOR IMPROVEMENT

- 1.ทางเรือไม่คุ้นเคยการเปลี่ยนช่องวิทยุสื่อสารของคลัง เมื่อ B1 สั่งการเปลี่ยนวิทยุไปใช้ช่อง 3 Emergency ทางเรือทำได้ล่าช้า ซึ่งทำให้ขาดความต่อเนื่องในการควบคุมเหตุการณ์

วิธีการปรับปรุงแก้ไข / ACTIONS TO BE TAKEN

	วิธีการปรับปรุงแก้ไข	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดวันที่ แล้วเสร็จ
1	แจ้งวิธีการเปลี่ยนช่องวิทยุเป็นช่อง Emergency ให้ทางเรือทราบ	TOS	31-Dec-25
2			
3			
4			
5			
6			

After Action Team Members		
SPHERA action No.		
	Title	Name
Prepare by	TOS	Patcharapon Sutthinan
Review by	Terminal Manager	
	Emergency Response Coordinator	

Note: ทางคลังมีการทบทวนบทเรียนที่ได้เรียนรู้และการดำเนินการที่ระบุทั้งหมดจะถูกป้อนเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (SPHERA)

รายงานผลการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน (After Action Report)

☒ LAND ☐ MARINE

คลัง	CNS	มีผู้เข้าร่วมฝึกซ้อมจากภายนอก	<input type="checkbox"/> ใช่ <input checked="" type="checkbox"/> ไม่
วันที่	16/12/2025	ชื่อหน่วยงานผู้เข้าร่วมฝึกซ้อม	
เริ่มเวลา	15:00	จำนวนผู้เข้าร่วมฝึกซ้อมจากภายนอก	
สิ้นสุดเวลา	17:00		

ไฟล์แนบ: เช่น เอกสารสถานการณ์เหตุการณ์ แบบฟอร์มที่กรอกข้อมูล รูปภาพเหตุการณ์ และข้อมูลอื่นๆ แนบเอกสารที่กรอกระหว่างการฝึกอบรม/เหตุการณ์

ผู้เข้าร่วม		
ชื่อ	ตำแหน่ง (เช่น ผู้จัดการคลังน้ำมัน)	บทบาทในเหตุการณ์ (เช่น IC)
นางสาวเกษกนก จิรวรรพศา	CNS TOS Lead (Ops)	Initial Incident Commander
นายพิเชษฐ์ คงจันทร์	TOS_B1	First Intervention Team Leader
นายสมเกียรติ วงษ์ศิลาทัย	CNS TOS (HSSE Ops)	First Intervention Team Leader (Observer)
นางสาวอัญมณี โกศัย	TOS_B2	Control Room Operator
นายสรเชษฐ์ ขำนาญมนต์	TOS_B2	Control Room Operator (Observer)
นายไชยศ ชูไชยยัง	C1	First Intervention Team
นายตราบนาน สุขเรือน	C1	First Intervention Team (Observer)
นายรังสรรค์ ปานม่วง	Terminal Operator	First Intervention Team
นายวิญญู ทองอ่อน	Terminal Operator	First Intervention Team
นายปริญญา บุญถึง	CCTV monitoring	First Intervention Team
นายวรวิทย์ ัศวฤทธิกุล	Maintenance HSSE	Fire Pump Operator
นายสายันต์ แหวนเพ็ชร	Jetty Man	Support Team
นายศุภกร เปี้ยงค์	Jetty Man	Support Team
นายปรีชาพล นวลฝ้าย	Jetty Man	Support Team
R1, R4, R5	Security Guard	Security Control Officer

ชนิดเหตุการณ์¹ / EVENT TYPE (เลือกกากบาทในช่อง)

- ☐ Notification ☐ Tabletop ☐ Equipment Deployment
☒ Tier I ☐ Tier II ☐ Tier III

สถานการณ์นี้เป็นแบบใด:

- ☐ Drill ☒ Exercise ☐ Response

ตามข้อกำหนด / REQUIREMENT (เลือกกากบาทในช่อง)

- ☒ TSD ER Procedure ☐ Regulatory ☐ Other: _____

CREDIBLE LAND SCENARIO EXERCISED²

- ☐ Fire/Explosion ☐ LOPC/HM/DG ☐ Rescue ☐ Medical
☐ Natural Disaster ☒ Security ☐ Evacuation
☐ Other: _____

CREDIBLE MARINE SCENARIO EXERCISED³

- ☐ Fall to Water - Assisted ☐ Fall to Water – Self ☐ Product Release ☐ Structural Damage Jetty
☐ Vessel/Shore Fire ☒ Security
☐ Other: _____

เหตุการณ์จำลอง/SCENARIO

เวลาประมาณ 15:00 น. ของวันที่ 16 ธันวาคม 2568 เจ้าหน้าที่ CCTV ได้สังเกตเห็นว่ามีบุคคลภายนอกเป็นชาย 2 คน ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามาจอดบริเวณแนวรั้ว BFPL ฝั่งที่ติดกับศูนย์ BFPL-02 จึงวิทยุแจ้งให้ B1 รับทราบ B1 จึงสั่งการให้เจ้าหน้าที่ CCTV เฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด พร้อมรายงานความเคลื่อนไหวเป็นระยะ

ชายทั้ง 2 คนได้เดินเลียบตามแนวรั้วและพยายามใช้อุปกรณ์คล้ายคีมขนาดเล็กตัดรั้วเพื่อบุกรุกเข้ามาภายในพื้นที่ แต่ไม่สามารถตัดรั้วได้สำเร็จ ต่อมาชายคนหนึ่งได้เดินย้อนกลับไปยังรถจักรยานยนต์และนำกระป๋องน้ำมันพร้อมยางรถยนต์เก่าที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกลับมายังจุดเดิม จากนั้นชายทั้ง 2 คน ได้ช่วยกันจุดไฟเผายางรถยนต์และกิ่งไม้แห้ง ทำให้ไฟเริ่มลุกลามขึ้นอย่างรวดเร็ว หลังจากไฟลุกลามจนเกิดเปลวไฟขนาดใหญ่ ชายทั้ง 2 คน ได้วิ่งหลบหนีออกจากพื้นที่ ขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ CCTV ได้สังเกตเห็นกลุ่มควันและเปลวไฟจึงรีบวิทยุแจ้งให้ B1 ทราบทันที B1 จึงสั่งการให้ทีมระงับเหตุเบื้องต้น พร้อมนำอุปกรณ์ที่จำเป็นเข้าระงับเหตุ

¹ See Drill/Exercise Matrix for explanation of the different types/tiering of exercises.

² Credible Land Based Scenarios can be found in Asset ERP

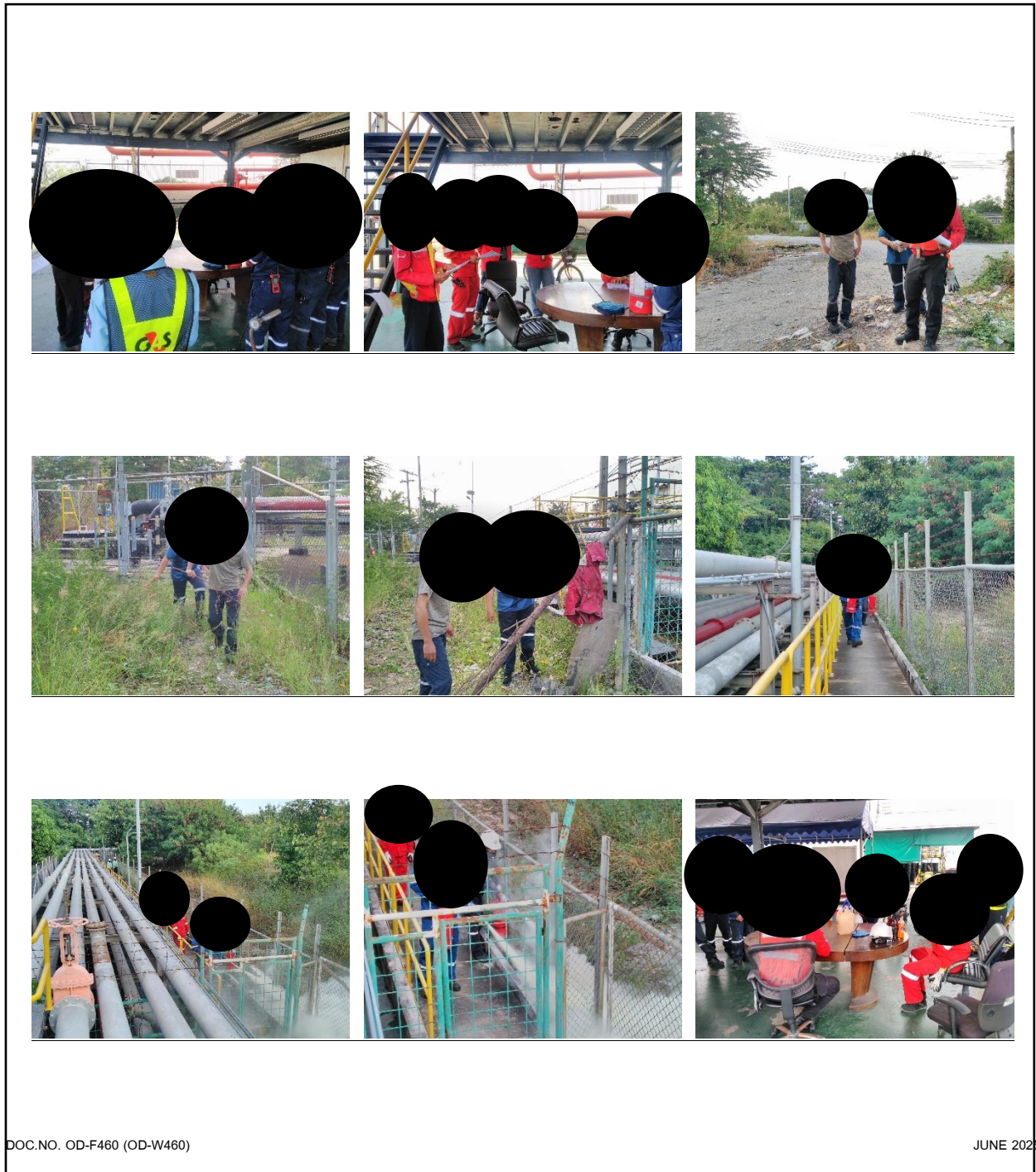
³ Credible Marine Based Scenarios can be found in Asset ERP

ลำดับของเหตุการณ์/ACTIONS TAKEN

Activity Log	
TIME	MAJOR EVENTS
15:47	เจ้าหน้าที่ CCTV ได้สังเกตเห็นบุคคลภายนอกเป็นชาย 2 คน ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามาจอบริเวณแนวรั้ว BFPL ผังที่ติดกับศูนย์ BFPL-02 จึงวิทยุแจ้งให้ B1 รับทราบ B1 จึงสั่งการให้เจ้าหน้าที่ CCTV เฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด พร้อมรายงานความเคลื่อนไหวเป็นระยะ
15:48	เจ้าหน้าที่ CCTV ระบุลักษณะของชายที่ 2 คน โดยชายคนหนึ่งมีรูปร่างอ้วน ชายอีกคนรูปร่างผอมและใส่หมวกแก๊ปสีดำ
15:49	เจ้าหน้าที่ CCTV แจ้งว่าชายชายทั้ง 2 คนได้เดินเลียบตามแนวรั้ว มีท่าทีพิรุณและพยายามใช้อุปกรณ์คล้ายคีมขนาดเล็กตัดรั้ว
15:50	เจ้าหน้าที่ CCTV แจ้งว่าชายคนหนึ่งได้เดินย้อนกลับไปยังรถจักรยานยนต์และนำกระป๋องน้ำมันพร้อมยางรถยนต์เก่าที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกลับมายังจุดเดิมจากนั้นชายทั้ง 2 คน ได้ช่วยกันจุดไฟเผายางรถยนต์และกิ่งไม้แห้ง
15:50	B1 สั่งให้ B2 แจ้งเหตุให้ TL ทราบ ขณะเดียวกัน B1 ได้เตรียมความพร้อมเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน
15:50	B2 แจ้งสถานการณ์ให้ TL รับทราบ และ TL ได้ให้ B1 เป็นหัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้นนำทีมเข้าระงับเหตุ
15:51	เจ้าหน้าที่ CCTV แจ้งว่าไฟเริ่มลุกไหม้เกิดเป็นเปลวไฟขนาดใหญ่ ชายทั้ง 2 คน ได้วิ่งหลบหนีออกจากพื้นที่โดยขับรถจักรยานยนต์มุ่งหน้าไปทางถนนเชื้อเพลิง
15:51	B1 สั่งให้ ทุกทีมหยุด Operation และให้ C1 เตรียมทีมงานพร้อมอุปกรณ์ที่จำเป็นพร้อมเข้าระงับเหตุ
15:51	B1 สั่งให้ เจ้าหน้าที่ รปภ. R4, R5 เข้าสังเกตการณ์บริเวณจุดเกิดเหตุและคอยรายงานเป็นระยะ
15:52	B1 สั่งให้ เจ้าหน้าที่ รปภ. R1 จัดการจราจรภายในคลัง เพื่อไม่ให้บุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในพื้นที่
15:52	TL แจ้งสถานการณ์ให้ TM และ ERC รับทราบ
15:52	เจ้าหน้าที่ รปภ. R4, R5 ที่เข้าไปสังเกตการณ์แจ้งว่าเพลิงที่ลุกไหม้เริ่มขยายวงกว้างแต่ยังห่างจากแนวท่อขนส่งน้ำมันพอสมควร
15:53	B1 สั่งให้ B2 แจ้งสถานการณ์ให้ TL รับทราบ, TL ให้ B2 โทรแจ้งเหตุ สน.ทุ่งมหาเมฆและ BFPL-02
15:53	TM แจ้งสถานการณ์ให้ DOM รับทราบ
15:54	TM แจ้งสถานการณ์ให้ country HSSE manager รับทราบ
15:54	B2 โทรแจ้งเหตุ สน.ทุ่งมหาเมฆและแจ้งให้ BFPL-02 รับทราบ
15:54	B1 สั่งให้เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิงให้เตรียม start fire pump
15:55	B2 แจ้ง B1 ว่า สน.ทุ่งมหาเมฆจะส่งสายตรวจเข้ามาบริเวณจุดเกิดเหตุ
15:56	เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิงแจ้งว่า fire pump พร้อมใช้งาน
15:57	เจ้าหน้าที่ CCTV แจ้งว่าเริ่มมีชาวบ้านบริเวณใกล้เคียงและผู้ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาดูเหตุการณ์
15:58	B1 สั่งให้ เจ้าหน้าที่ รปภ. R1 ควบคุมการจราจรบริเวณใกล้จุดเกิดเหตุและกันผู้คนที่มาดูออกจากพื้นที่
15:59	ทีมระงับเหตุเบื้องต้นพร้อมถังดับเพลิงเข้าถึงจุดเกิดเหตุ
16:00	B1 ประเมินสถานการณ์และสั่งให้ทีมระงับเหตุเบื้องต้นใช้ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง จำนวน 2 ถัง ทำการดับเพลิง
16:01	ทีมระงับเหตุเบื้องต้นสามารถดับเพลิงได้สำเร็จ, B1 สั่งให้ทีม stand by ต่อเพื่อเฝ้าระวังการเกิดซ้ำ

Activity Log	
TIME	MAJOR EVENTS
16:02	ระหว่างที่ทีมระงับเหตุเบื้องต้น stand by อยู่ ลมมีการเปลี่ยนทิศทำให้ฝุ่นจากถังดับเพลิงพัดย้อนกลับมาทางจุดที่ทีม stand by อยู่ ทำให้ทีมต้องถอยร่นออกไปอีก
16:04	หลังจากเผ่าระวังได้ระยะหนึ่งและไม่มีเพลิงเกิดซ้ำแล้ว B1 จึงสั่งให้ทีมระงับเหตุเบื้องต้นถอนตัวออกจากพื้นที่ และยุติการฝึกซ้อม

ภาพแสดงการฝึกซ้อม (EXERCISE PHOTO)



ข้อกำหนด KPI (Requirements)	เวลาตอบสนอง (Response time)	เวลาที่ตอบสนองได้จริง (Actual response time)	สอดคล้องกับข้อกำหนด (comply with requirements)
1.การแจ้งเหตุไปยังทีมปฏิบัติการฉุกเฉิน ภายใน/ ภายนอกคลังน้ำมัน (จัดซ้อมทุกๆ 6เดือน)	ภายใน 15 นาที	7 นาที	สอดคล้องกับข้อกำหนด
2.การตรวจนับจำนวนคนที่ จตุรวมพล (Account for people)	ภายใน 1 ชั่วโมง	N/A	N/A
3. การปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุ (Restrict access to incident area)	ภายใน 1 ชั่วโมง	N/A	N/A
4.การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible Scenario)	ภายใน 1 ชั่วโมง	14 นาที	สอดคล้องกับข้อกำหนด
5.การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถ เกิดขึ้นได้ (Largest Credible Scenario)	ภายใน 4 ชั่วโมง	N/A	N/A
6.Designed First aider เข้าถึงผู้บาดเจ็บ	ภายใน 4 นาที	N/A	N/A
7.ผู้ป่วยเข้าถึงการรักษาโดยบุคลากร ทางการแพทย์	ภายใน 1 ชั่วโมง	N/A	N/A
8. ส่งผู้ป่วยให้ถึงโรงพยาบาล (MERP Tier 3)	ภายใน 4 ชั่วโมง	N/A	N/A

Participation by Fire Department? ☐ Yes ☒ No
 Ambulance ☐ Yes ☒ No
 Does ERP need to be updated? ☐ Yes ☒ No
 Were response times acceptable? ☒ Yes ☐ No ☐ Not Validated

บทเรียนที่ได้จากการฝึกซ้อม/ Lessons Learnt)

- สิ่งที่ทำได้ดี / BEST PRACTICES

- การฝึกซ้อมเป็นไปตามขั้นตอนที่วางแผนไว้
- สามารถตอบสนองได้ภายในเวลาที่กำหนด
- ผู้เข้าร่วมซ้อมมีความเข้าใจในบทบาทและหน้าที่ของตน สามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างเป็นระบบ
- ข้อความที่ใช้สื่อสารทางวิทยุมีความกระชับ ชัดเจน ส่งผลให้การสั่งการและประสานงานเป็นไปอย่างราบรื่น

- สิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข / AREA FOR IMPROVEMENT

- ในระหว่างฝึกซ้อม พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงทิศทางลมส่งผลให้ฝุ่นจากถังดับเพลิงชนิดเคมีแห้งพัดย้อนกลับมาทางทีมที่เข้าดับไฟ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ปฏิบัติงานได้ ควรนำปัจจัยด้านทิศทางลมเข้ามาร่วมในการประเมินสถานการณ์ก่อนเข้าดับไฟ โดยได้ทำการอบรมผู้ที่ใช้ถังดับเพลิงเรียบร้อยแล้วทันทีหลังการฝึกซ้อม

วิธีการปรับปรุงแก้ไข / ACTIONS TO BE TAKEN

	วิธีการปรับปรุงแก้ไข	ผู้รับผิดชอบ	กำหนดวันที่ แล้วเสร็จ
1			
2			
3			
4			
5			
6			

<i>After Action Team Members</i>		
<i>SPHERA action No. ...4830746....</i>		
	<i>Title</i>	<i>Name</i>
<i>Prepare by</i>	<i>TOS</i>	Unyamanee Kosai
<i>Review by</i>	<i>Terminal Manager</i>	Thanida Leetanakul
	<i>Emergency Response Coordinator</i>	Kutchapong Buawan

Note: ทางคลังมีการทบทวนบทเรียนที่ได้เรียนรู้และการดำเนินการที่ระบุทั้งหมดจะถูกป้อนเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (SPHERA)

ภาคผนวก ข-10

แผนปฏิบัติการฉุกเฉิน

แผนปฏิบัติการฉุกเฉิน (Emergency Response Plan)

Trading & Supply Operation

CNS Emergency Response Plan

Revision	Date	Prepared	Approved
17	15 Nov 2025	Daranpop Panumasrusme, Thanida Leetanakul	Ong-Artpan Posri

คำนำ (PREFACE)

แผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Emergency Response Plan) จะมีการตรวจสอบประจำปี (Annual Review and Update) เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน

การควบคุมเอกสาร (DOCUMENT CONTROL)

ประเภท (TYPE)	เจ้าของเอกสาร (OWNER)	ประเภทข้อมูลของเอกสาร (Classification)
Procedure	Terminal Manager – CNS/MR	Internal

การทบทวนเอกสารและการอนุมัติ (REVIEW AND APPROVAL)

จัดทำโดย (Prepared By)	
นางธนิดา ลีธนะกุล	Terminal Manager – CNS/MR
นายดริณภพ ภาณุมาศรัศมี	CNS TOS Lead (HSSE Ops)
ทบทวนโดย (Reviewed By)	
นายรัชตพงษ์ บุญวัตรสกุล	Country HSSE Manager
นางสาวจันทร์จิรา บางสมบุญ	HSSE Advisor
นายฤทธิรงค์ แยมวจี	Maritime Technical Advisor
นายคชพงษ์ บัววัน	DOS Advisor
อนุมัติโดย (Approved By)	
นายองอาจพันธุ์ โพธิ์ศรี	Distribution Operations Manager Thailand

หมายเหตุ : เอกสารได้รับการทบทวนและอนุมัติทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Reviewed and Approved via e-mail)

บันทึกการปรับปรุงแก้ไขเอกสาร (REVISION RECORD)

ครั้งที่	วันที่	รายการปรับปรุง/แก้ไข
1 - 10	2012 - 2020	จัดทำเอกสารและแก้ไขประจำปีหรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสำคัญ
11	31 ธ.ค. 21	<p>แก้ไข แผนภาพที่ 1 ที่มปฏิบัติการฉุกเฉินระดับที่ 1 ของคลังน้ำมัน</p> <p>แก้ไข Appendix 2 Fast Facts new version (Shipping & Maritime Fast Facts)</p> <p>แก้ไข Appendix 3 ทะเบียนกระบวนการจัดการสภาวะอันตรายและผลกระทบ</p> <p>แก้ไข Appendix 6 รายการอุปกรณ์ฉุกเฉิน</p> <p>แก้ไข Appendix 9 ข้อควรปฏิบัติในการให้ข่าวต่อสื่อมวลชน(Dealing with Press-Guideline)</p> <p>แก้ไข Appendix 10 หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน</p> <p>แก้ไข Appendix 11 แผนฉุกเฉินทางการแพทย์</p> <p>แก้ไข Appendix 12 จุดรวมพลและเส้นทางอพยพ</p> <p>แก้ไข Appendix 13กระบวนการแจ้งเหตุและสอบสวน</p> <p>แก้ไข Appendix 15 แผนปฏิบัติการฉุกเฉินในการเฝ้าระวังและกรณีมีน้ำท่วมคลัง</p> <p>แก้ไข Appendix 16 แผนจัดการเหตุการณ์ล่องหน้า เพิ่มเติมเหตุการณ์ Vessel break away from jetty as Per New SMARTT requirement, เพิ่ม PIP ของLSC Plant</p> <p>ยกเลิกหัวข้อ 1.4 (Incipient Firefighting) และเพิ่มเติมแก้ไขใน หัวข้อ 5.5.1</p>
12	31 พ.ค.23	<p>แก้ไข 5.5 เหตุการณ์เพลิงไหม้ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Fire Credible Scenario)</p> <p>แก้ไข 7.0 การแจ้งเหตุและการยกระดับเหตุฉุกเฉิน (NOTIFICATION AND ESCALATION)</p> <p>แก้ไข 4.0 ความรู้ความสามารถและการฝึกอบรม (TRAINING AND COMPETENCE)</p> <p>แก้ไข 8.1 การแจ้งเตือน (Alarms)</p> <p>แก้ไข Appendix 1- แผนที่ของคลังน้ำมันช่องนนทรี (MAPS OF CNS AND PROCESS OVERVIEW)</p> <p>แก้ไข Appendix 2 Fast Facts new version (Shipping & Maritime Fast Facts)</p> <p>แก้ไข Appendix 3 ทะเบียนกระบวนการจัดการสภาวะอันตรายและผลกระทบ</p> <p>แก้ไข Appendix 4- ข้อกำหนดและความสามารถในการฝึกอบรม</p> <p>แก้ไข Appendix 6 รายการอุปกรณ์ฉุกเฉิน</p> <p>แก้ไข Appendix 7 แผนผังของระบบน้ำดับเพลิง (LAYOUT OF FIREFIGHTING SYSTEM)</p> <p>แก้ไข Appendix 10 หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน</p> <p>แก้ไข Appendix 11 แผนฉุกเฉินทางการแพทย์, ทบทวน CNS MER Risk Assessment</p> <p>แก้ไข Appendix 12 จุดรวมพลและเส้นทางอพยพ</p> <p>แก้ไข Appendix 14 แบบสรุปและทบทวนหลังการปฏิบัติการ</p> <p>แก้ไข Appendix 15 แผนปฏิบัติการฉุกเฉินในการเฝ้าระวังและกรณีมีน้ำท่วมคลัง</p> <p>แก้ไข Appendix 16 แผนจัดการเหตุการณ์ล่องหน้า เรื่อง CNS PIP_ Fire at Gantry</p> <p>- ยกเลิก 2.15 เหตุประท้วงและก่อการจลาจล (Riot and Mob Protesting)</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - ยกเลิก 2.16 การวางระเบิดและการก่อการร้าย (Bomb and Terrorist Threat) ให้อ้างอิงถึง PFSP แทน - แก้ไข 2.1 เพิ่มหัวข้อ <ul style="list-style-type: none"> ○ เพลิงไหม้ของระบายของถังน้ำมัน (Vent fire on a cone roof tank) ○ เพลิงไหม้บน IFC ในถังน้ำมัน (Internal tank fire on internal floating roof tank) ○ เพลิงไหม้ในท่อลอดใต้ถนนของท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT02 (Fire in culvert under public road of FPT pipeline) ○ น้ำมันรั่วไหลจากท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT02 ลงในท่อลอดใต้ถนน (Spill from pipeline to FPT into the culvert under public road) - Update ERP version of LSC, Bitumen and Specialities plants
13	1 ม.ค. 24	<ul style="list-style-type: none"> - 5.6 เหตุการณ์เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้, เพิ่ม เพลิงไหม้เนื่องจากน้ำมันรั่วไหลจากท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT ลงในคันกักเก็บเหนือพื้นดิน - 7. การแจ้งเหตุและการยกระดับเหตุฉุกเฉิน, เพิ่มการแจ้งเหตุการณ์ต่อ Country HSSE Manager และ การแจ้งเหตุการณ์ต่อแผนก RE - 10. การฝึกและซ้อมแผนฉุกเฉิน (DRILLS AND EXERCISES) แก้ไขเอกสารอ้างอิง CNS - TSD ER Credible Scenarios Guidance Document และ CNS - TSD ER Credible Scenario Guidance Templates (6 year Exercise Program) - Appendix 1 แผนที่ของคลังน้ำมันของนนทรี, อัปเดตเอกสาร Plot Plan, HAC ตัวล่าสุด - Appendix 2 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันของนนทรี, อัปเดตข้อ 1.4 Information on Recent Incidents และ 1.5 ข้อมูลผู้ติดต่อ - Appendix 5 แก้ไขเอกสารอ้างอิง CNS - TSD ER Credible Scenarios Guidance Document และ CNS - TSD ER Credible Scenario Guidance Templates (6 year Exercise Program) - Appendix 10 หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน, แก้ไขตารางแสดงรายชื่อผู้หน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน และรายละเอียดของทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงองค์กรและกำลังพลของคลังของนนทรี - Appendix 11 แผนฉุกเฉินทางการแพทย์, เพิ่มข้อมูล กำหนดจุดปฐมพยาบาล, เพิ่มแผนสำหรับ Tier 3, Tier 4, MER Risk assessment update Jan 2024 - Appendix 16 แผนจัดการเหตุการณ์ล้นหน้า เพิ่ม CNS PIP_Pool Fire at the Pipeline to FPT route (above ground section), แผนปฏิบัติการสำหรับเหตุการณ์อื่นที่สามารถเกิดขึ้นได้ เพิ่มการช่วยบุคคลที่พลัดตกลงไปในแม่น้ำกรณีที่มีสติ - Appendix 17 เพิ่มเติมเนื้อหา การบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน โดยใช้หลักการ Hierarchy of Controls. ข้อยกเว้นสำหรับปฏิบัติการฉุกเฉินและมาตรการควบคุม, เพิ่มการใช้โทรศัพท์มือถือ กล้องถ่ายรูปและ AED อนุญาตให้ใช้ที่ “จุด

		ปฐมพยาบาล" ที่กำหนดหรือพื้นที่ปลอดภัย (Cold Zone) เพื่อติดต่อขอคำแนะนำในการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ
14	1 มิ.ย. 24	<ul style="list-style-type: none"> - Appendix 16 แผนจัดการเหตุการณ์ล้นหน้า แผนปฏิบัติการสำหรับเหตุการณ์อื่นที่สามารถเกิดขึ้นได้ เพิ่ม 2.1.8. เพลิงไหม้ระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ โซลาร์เซลล์ (Solar Panel Fire)
15	1 พ.ค. 25	<ul style="list-style-type: none"> - 5. เหตุฉุกเฉินและเหตุฉุกเฉินขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้น (CREDIBLE AND LARGEST CREDIBLE SCENARIOS) ปรับปรุงแก้ไขให้อ้างอิงตามเอกสาร TSD EMERGENCY RESPONSE: CNS CREDIBLE, LARGEST CREDIBLE & WORST CASE SPILL SCENARIOS GUIDANCE DOCUMENT - 7.2 การแจ้งเหตุต่อศูนย์ฉุกเฉินของบริษัท (Notification to the Company's 24 hour Emergency line) อ้างอิง Casualty notification procedure Aug 2024 - Appendix 2 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี, อัปเดต CNS Initial Information/ Fast Facts, ข้อมูลถังบรรจุน้ำมัน (Storage Tank Information) - Appendix 5- รายการอุปกรณ์ฉุกเฉิน, ปรับปรุงข้อมูล - Appendix 9- แผนการสื่อสาร (COMMUNICATION PLAN) ช่องวิทยุสื่อสาร, ปรับปรุงข้อมูล - Appendix 10 หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน, ตารางแสดงรายชื่อผู้มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน, ปรับปรุงข้อมูล - Appendix 11 แผนฉุกเฉินทางการแพทย์ (MEDICAL EMERGENCY RESPONSE PLAN), เพิ่มช่องทางการเรียกรถพยาบาลสำหรับพื้นที่คลังช่องนนทรี และสำนักงานใหญ่ จาก "โรงพยาบาลเมดพาร์ค" เพิ่ม แผนภาพขั้นตอนการดำเนินการเมื่อเกิดเหตุอุบัติเหตุหมู่ (Mass casualty incident) และ หนังสือส่งตัวเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเมดพาร์ค - Appendix 11 รายชื่อเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลประจำพื้นที่, ปรับปรุงข้อมูล - Appendix 12 รายชื่อผู้ควบคุมจุดรวมพล, ปรับปรุงข้อมูล - Appendix 15 แผนจัดการเหตุการณ์ล้นหน้า (TERMINAL PRE-INCIDENT PLAN) แก้ไขแผน CNS PIP_Fire at Storage Tank T20, T23, T42, T68 และเพิ่มแผนปฏิบัติการสำหรับเหตุการณ์แผ่นดินไหว (Earthquake)
16	1 ก.ย. 25	<ul style="list-style-type: none"> - Appendix 6, ปรับปรุงข้อมูลของเอกสาร Local Emergency Responder/Response Organization Questionnaire - Appendix 15 แผนจัดการเหตุการณ์ล้นหน้า (TERMINAL PRE-INCIDENT PLAN) <ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขเอกสาร PIP Fire at Gantry เพิ่มเติม Hazard คือ LNG จากถังเชื้อเพลิง LNG ของรถบรรทุกน้ำมัน เพิ่มเติมความเสี่ยงเรื่อง BLEVE, VCE และแผนปฏิบัติการของ ER Team

		<ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มเติม เอกสาร CNS PIP_Fire at Storage Tank_Epoxy risk of FW pipe support เพื่ออ้างอิงประกอบกับ PIP Fire at Storage Tank ของแต่ละถัง สำหรับกรณีความเสี่ยงจาก Epoxy support ของ Tank Water Sprinkler และแผนปฏิบัติการของ ER Team - เพิ่มแผนปฏิบัติการสำหรับกรณี 2.5.5.น้ำมันหรือแก๊สเช่น LNG รั่วไหล เกิดการระเหยและแพร่กระจายในบรรยากาศเป็นลักษณะกลุ่มก๊าซความเข้มข้นสูง (Vapor Cloud) และเกิดการลุกติดไฟทำให้เกิดการระเบิด (Vapor Cloud Explosion, VCE)
17	15 พ.ย. 25	<ul style="list-style-type: none"> - 7.2 การแจ้งเหตุต่อศูนย์ฉุกเฉินของบริษัท (Notification to the Company's 24 hour Emergency line) อ้างอิง Casualty notification procedure Nov 2025 - Appendix 2 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี, ข้อมูลถังบรรจุน้ำมัน (Storage Tank Information), T70 – Empty - Appendix 12- จุดรวมพลและเส้นทางอพยพ (MUSTER POINT AND EVACUATION ROUTE) เพิ่มเติม Emergency Building Evacuation Route per PSBR1 Review

รายชื่อผู้ครอบครองเอกสาร (Controlled Copy Holders)

Copy Number	Name/ Position of Copy Holder	Hard Copy	PDF e-copy
1	Distribution Operations Manager Thailand		X
2	Terminal Manager CNS	X	
3	Initial Control Room (Oil Movements Control Room)	X	
4	Alternative_Initial Control Room (Dispatch Office)	X	
5	Incident Command Center (Chao Phraya room)	X	
6	LSC Plant Manager		X
7	Bitumen Operations Manager - TH		X
8	Country HSSE Manager		X
9	CNS TOS Lead (HSSE Ops)		X
10	CNS TOS Lead (Ops)		X
11	CNS TOS Lead (Dispatch)		X

สารบัญ (TABLE OF CONTENTS)

1. บทนำ (INTRODUCTION)	8
2. องค์กรตอบโต้เหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE ORGANIZATION)	12
3. หน้าที่และความรับผิดชอบขององค์กรตอบโต้เหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY ORGANISATION ROLES AND RESPONSIBILITIES)	17
4. ความรู้ความสามารถและการฝึกอบรม (TRAINING AND COMPETENCE)	25
5. เหตุฉุกเฉินและเหตุฉุกเฉินขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้น (CREDIBLE AND LARGEST CREDIBLE SCENARIOS)	26
6. แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (DEVELOPING PRE-INCIDENT PLANS)	34
7. การแจ้งเหตุและการยกระดับเหตุฉุกเฉิน (NOTIFICATION AND ESCALATION)	36
8. การแจ้งเตือน การอพยพ และการตรวจนับจำนวนคน (ALARMS, EVACUATION AND ACCOUNTING FOR PEOPLE)	44
9. การประกาศยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉิน (INCIDENT DECLARATIONS)	47
10. การฝึกและซ้อมแผนฉุกเฉิน (DRILLS AND EXERCISES)	48
11. การสรุปและทบทวนภายหลังปฏิบัติการ (DE-BRIEFS AND AFTER-ACTION REVIEWS)	49
12. อุปกรณ์ตอบโต้เหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE EQUIPMENT)	51
13. ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY ORGANISATION FACILITIES)	53
14. เอกสารแนบท้าย (APPENDICES)	55
APPENDIX 1- แผนที่ของคลังน้ำมันชองนทรี (MAPS OF CNS AND PROCESS OVERVIEW)	56
APPENDIX 2- ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันชองนทรี (CNS INITIAL INFORMATION/ FAST FACTS)	58
APPENDIX 3- ทะเบียนกระบวนการจัดการสภาวะอันตรายและผลกระทบ (HEMP REGISTER)	64
APPENDIX 4- ข้อกำหนดและความสามารถในการฝึกอบรม (TRAINING COMPETENCY AND REQUIREMENTS)	65
APPENDIX 5- กำหนดการและรายการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน (DRILL AND EXERCISE SCHEDULE & PROGRAM)	66
APPENDIX 6- รายการอุปกรณ์ฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE EQUIPMENT)	67
APPENDIX 7- แผนผังของระบบน้ำดับเพลิง (LAYOUT OF FIRE RING MAIN AND FIREFIGHTING SYSTEM)	71
APPENDIX 8- อุปกรณ์ภายในห้องควบคุม (INITIAL CONTROL ROOM ER EQUIPMENT)	72
APPENDIX 9- แผนการสื่อสาร (COMMUNICATION PLAN)	74
APPENDIX 10- หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน (EMERGENCY CONTACT LIST)	76
APPENDIX 11- แผนฉุกเฉินทางการแพทย์ (MEDICAL EMERGENCY RESPONSE PLAN)	84
APPENDIX 12- จุดรวมพลและเส้นทางอพยพ (MUSTER POINT AND EVACUATION ROUTE)	92
APPENDIX 13- กระบวนการแจ้งเหตุและสอบสวน (T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS)	100
APPENDIX 14- แผนปฏิบัติการฉุกเฉินในการเฝ้าระวังและกรณีมีน้ำท่วมคลัง (FLOODING)	101
APPENDIX 15- แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (TERMINAL PRE-INCIDENT PLAN)	108
APPENDIX 16- การบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน โดยใช้หลักการ HIERARCHY OF CONTROLS.	132

บทนำ (INTRODUCTION)

แผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Emergency Response Plan) ฉบับนี้ ได้กล่าวถึงเหตุฉุกเฉินต่างๆ ทั้งในรูปแบบของเหตุการณ์หรือการเกิดอุบัติเหตุที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible scenarios) ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ภายในพื้นที่ของคลังน้ำมัน หรือเกิดขึ้นในพื้นที่ข้างเคียงของคลังน้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นเหตุเพลิงไหม้ น้ำมันรั่วไหล มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย หรือในกรณีเหตุฉุกเฉินอื่นๆ การเตรียมความพร้อมเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินและการบรรเทาฟื้นฟู เพื่อให้ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการเมื่อมีเหตุฉุกเฉินได้ทราบถึงแนวทางปฏิบัติภายใต้การควบคุมอย่างเป็นระบบ โดยขั้นตอนเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินจะครอบคลุมถึง

- การเตรียมความพร้อมเพื่อตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน การจัดองค์กร ทรัพยากร และการสื่อสารที่มีความจำเป็นในการจัดการเหตุฉุกเฉินที่มีความเป็นไปได้
- การติดต่อประสานกับทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน (Incident Management Team)
- การจัดเตรียมข้อมูลสำหรับติดต่อในกรณีฉุกเฉิน
- ขั้นตอนการยกระดับภาวะฉุกเฉิน และการส่งต่อการบัญชาการเหตุฉุกเฉินเมื่อมีการยกระดับภาวะฉุกเฉินจากระดับที่ 1 ไปยังระดับที่สูงกว่า
- ขั้นตอนการยกเลิกภาวะฉุกเฉิน เมื่อเหตุการณ์สิ้นสุด

1.1. วัตถุประสงค์ (Purpose)

แผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันช่องนนทรี มีวัตถุประสงค์หลักประกอบไปด้วย

- 1) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานของคลังน้ำมันมีความพร้อมที่จะดำเนินการตอบสนองเหตุฉุกเฉินได้อย่างรวดเร็ว และเหมาะสมต่อสถานการณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันอันตรายต่อชีวิต
- 2) เพื่อระงับเหตุฉุกเฉินในพื้นที่คลังน้ำมันและบริเวณใกล้เคียงโดยเร็วที่สุด เพื่อป้องกันอันตรายต่อชีวิต ปกป้องสิ่งแวดล้อม จำกัดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และรักษาชื่อเสียงของบริษัท
- 3) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างรวดเร็วและถูกต้องตามสถานการณ์
- 4) เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายและนโยบายด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท

ทั้งนี้การตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินใดๆ จะต้องเป็นไปเพื่อ

- 1) ป้องกันอันตรายต่อชีวิต (Saving Life)
- 2) ดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บ (Care for the Injured)
- 3) ปกป้องสิ่งแวดล้อม (Protection of the Environment)
- 4) จำกัดความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Limitation of Damage to Assets)
- 5) รักษาชื่อเสียงของบริษัท (Defense of the Corporate Image)

1.2. ขอบข่ายและภารกิจ (Scope)

แผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันฉบับนี้ครอบคลุมเหตุการณ์ร้ายแรงต่างๆ ที่ได้มีการประเมินความเสี่ยงแล้วว่า มีผลกระทบค่อนข้างสูงหากเกิดขึ้น ซึ่งได้จัดทำให้เหมาะสมกับศักยภาพและขีดความสามารถของบุคลากรและอุปกรณ์ฉุกเฉินที่คลังน้ำมันมีอยู่ หากภาวะฉุกเฉินมีความรุนแรงขึ้น คลังน้ำมันสามารถร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและเอกชน ในกรณีน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมันของคลังน้ำมัน (Oil Spill Response Plan)

1.3. หลักการและกระบวนการตอบสนองเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response Process and Philosophy)

ปรัชญาในการตอบโต้เหตุฉุกเฉินของคลังน้ำมันของนนทรี คือการปฏิบัติการรับมือกับเหตุฉุกเฉินทุกเหตุการณ์ที่มีโอกาสเกิดขึ้นอย่างละเอียดรอบคอบและระมัดระวัง ซึ่งทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันจะทำการควบคุมเหตุฉุกเฉินตามขอบข่ายหน้าที่ความรับผิดชอบของการควบคุมเพลิงไหม้เบื้องต้น (Incipient Firefighting) และขีดความสามารถของทรัพยากรที่มีอยู่ ภายใต้การประเมินสถานการณ์ของผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น โดยการควบคุมเหตุฉุกเฉินจะทำจากระยะไกลหรือในระยะที่ได้ประเมินแล้วว่า จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายกับทีมระงับเหตุฉุกเฉิน หากสถานการณ์เกินขีดความสามารถของทีมระงับเหตุฉุกเฉินเบื้องต้นของคลังน้ำมัน ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นจะขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอกที่มีความรู้ ความสามารถในการควบคุมเหตุฉุกเฉิน เช่น หน่วยดับเพลิงในท้องถิ่น (Local fire brigade)

- การปฏิบัติการตอบโต้เหตุฉุกเฉินโดยฝ่ายปฏิบัติการ - ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นจะเป็นผู้บริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน ณ พื้นที่เกิดเหตุ โดยเอกสารที่ใช้อธิบายการปฏิบัติการตอบโต้เหตุฉุกเฉินคือแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันของนนทรีฉบับนี้ ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้าและกลยุทธ์ในการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน
- การบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินโดยทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินของบริษัท (Incident Management Team) – เป็นการบริหารจัดการโดยใช้แผนปฏิบัติการเหตุฉุกเฉินของบริษัท (Incident Management Plan) เมื่อสถานการณ์ฉุกเฉินได้มีการยกระดับจากระดับที่ 1 สู่ระดับที่ 2 หรือ 3
- การบริหารจัดการสภาวะวิกฤต – เป็นการจัดการระดับกลยุทธ์ในการบริหารจัดการผลกระทบทางธุรกิจ ความต่อเนื่องทางธุรกิจ ชื่อเสียงของบริษัทฯ ที่จำเป็น โดยทีมบริหารจัดการสภาวะวิกฤตของบริษัท

บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ได้มีการแบ่งระดับการตอบสนองเหตุฉุกเฉินออกเป็น 3 ระดับ ตามความรุนแรงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นดังนี้

- ระดับที่ 1 (Tier 1) คืออุบัติการณ์ขนาดเล็กหรือเกิดขึ้นภายในพื้นที่คลังน้ำมัน เช่น เพลิงไหม้ขนาดเล็ก น้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำบริเวณท่าเรือไม่เกิน 20 ตัน เป็นต้น และสามารถจัดการได้โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในคลังน้ำมัน
- ระดับที่ 2 (Tier 2) คืออุบัติการณ์ขนาดกลางหรือเกิดขึ้นภายนอกพื้นที่คลังน้ำมัน เช่น เกิดเพลิงไหม้ถึงเก็บน้ำมัน น้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำเกินกว่า 20 ตัน แต่ไม่เกิน 1,000 ตัน เป็นต้น ที่ไม่สามารถจัดการได้โดยใช้ทรัพยากรที่มี

อยู่ในคลังน้ำมัน จำเป็นจะต้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเจ้าหน้าที่ภาครัฐอาจเข้าควบคุมสั่งการในการแก้ไขสถานการณ์

- ระดับที่ 3 (Tier 3) คืออุบัติการณ์ขนาดใหญ่หรือเหตุการณ์ร้ายแรง ที่ไม่สามารถควบคุมได้โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ภายในประเทศ และส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัท เช่น ไฟไหม้คลังน้ำมันขนาดใหญ่ น้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำเกินกว่า 1,000 ตัน เป็นต้น การดำเนินการควบคุมแก้ไขสถานการณ์ในระดับนี้ จำเป็นจะต้องขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศ

สำหรับแผนปฏิบัติการฉุกเฉินฉบับนี้ จะใช้เพื่อปฏิบัติการระงับเหตุฉุกเฉินในระดับที่ 1 เท่านั้น

หากมีเหตุน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมันของคลังน้ำมัน Oil Spill

Response Plan

หากมีการยกระดับภาวะฉุกเฉินไปสู่ระดับที่ 2 หรือสูงกว่า การจัดการเพื่อตอบสนองเหตุฉุกเฉินจะใช้

Incident Management Plan แทน

1.4. คำย่อ (Abbreviation)

Term	Definition
AED	Automated External Defibrillator
AR-AFFF	Alcohol Resistant- Aqueous Film Foaming Foam
CCTV	Closed Circuit Television
CRO	Control Room Operator
DFA	Designated First Aider
DOM	Distribution Operations Manager Thailand
ECC	Emergency Coordination Centre
CR	Corporate Relations
ERC	Emergency Response Coordinator
FIT	First intervention Team
IIC	Initial Incident Commander
IMT	Incident Management Team
OSEC	Oil Spill Expertise Centre
SEM	Shell Emergency Management (SEM)
SCOT	The Shell Company of Thailand
TM	Terminal Manager
TOS	Terminal Operations Supervisor
TOA	Terminal Operations Admin

2. องค์การตอบโต้เหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE ORGANIZATION)

คลังน้ำมันของนทรีได้จัดให้มีหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันขึ้น โดยมีภาระหน้าที่ในการป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของคลังน้ำมัน ซึ่งหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน จะประกอบไปด้วยสมาชิกที่เป็นผู้ปฏิบัติงานในคลังน้ำมัน โดยจะมีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบแตกต่างกันไป โดยแผนปฏิบัติการฉุกเฉินระดับที่ 1 มีรายละเอียดดังแผนภาพที่ 1

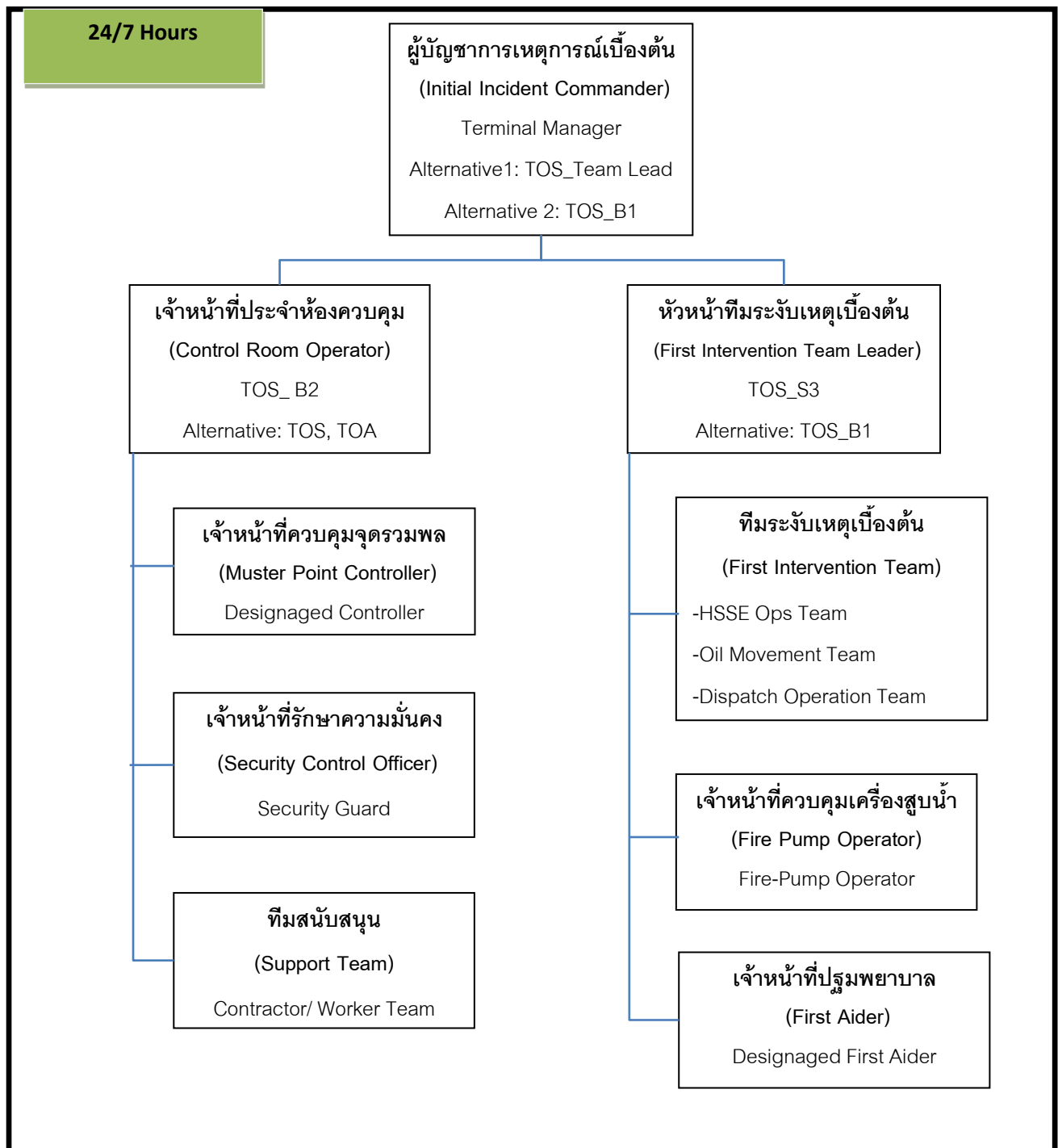
นอกจากนี้แผนปฏิบัติการฉุกเฉินระดับที่ 1 ของคลังน้ำมันนี้ยังเกี่ยวข้องกับแผนอื่นๆ เช่น แผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan) แผนตอบโต้เหตุฉุกเฉินของโรงงานยางมะตอย (Bitument Plant Emergency Response Plan), แผนตอบโต้เหตุฉุกเฉินของโรงงานน้ำมันหล่อลื่น (LSC Plant Emergency Response Plan) และแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของบริษัท (Incident Management Plan) โดยมีรายละเอียดดังแผนภาพที่ 2

ในกรณีที่ได้มีการประเมินแล้วว่า สถานการณ์ฉุกเฉินมีแนวโน้มที่จะกระทบกับชุมชน สิ่งแวดล้อม หรือไม่สามารถควบคุมโดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ภายในคลังน้ำมันได้ และมีความจำเป็นจะต้องร้องขอการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานภายนอกทั้งจากภาครัฐและเอกชน ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander) สามารถขอยกระดับภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่สูงขึ้นได้ โดยการแจ้งให้กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) ทราบ เพื่อขอให้จัดตั้งทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน (Incident Management Team) ขึ้น เพื่อทำหน้าที่อำนวยความสะดวกเหตุฉุกเฉิน และติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในบริษัทและหน่วยงานภายนอก รวมไปถึงหน่วยงานภาครัฐตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (Incident Management Plan) เพื่อให้สามารถระงับเหตุได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยโครงสร้างการบริหารจัดการเหตุการณ์เมื่อมีการยกระดับภาวะฉุกเฉินเป็นระดับที่ 2 มีรายละเอียดดังแผนภาพที่ 3

การปฏิบัติการของหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน จะยังคงต้องดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการยกระดับภาวะฉุกเฉินจากระดับที่ 1 เข้าสู่ระดับที่ 2 หรือสูงขึ้นแล้วก็ตาม จนกว่าจะสามารถควบคุมเหตุฉุกเฉินไว้ได้และสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

สำหรับหน่วยงานภายนอกที่จะเข้ามาภายในพื้นที่คลังน้ำมันเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน จะอนุญาตให้เฉพาะหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการระงับเหตุฉุกเฉินเท่านั้น โดยจะต้องได้รับการอนุญาตจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ ก่อนเข้าพื้นที่เกิดเหตุ

แผนภาพที่ 1 ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินระดับที่ 1 ของคลังน้ำมัน (Tier 1 Terminal Emergency Response Organization)



หมายเหตุ:

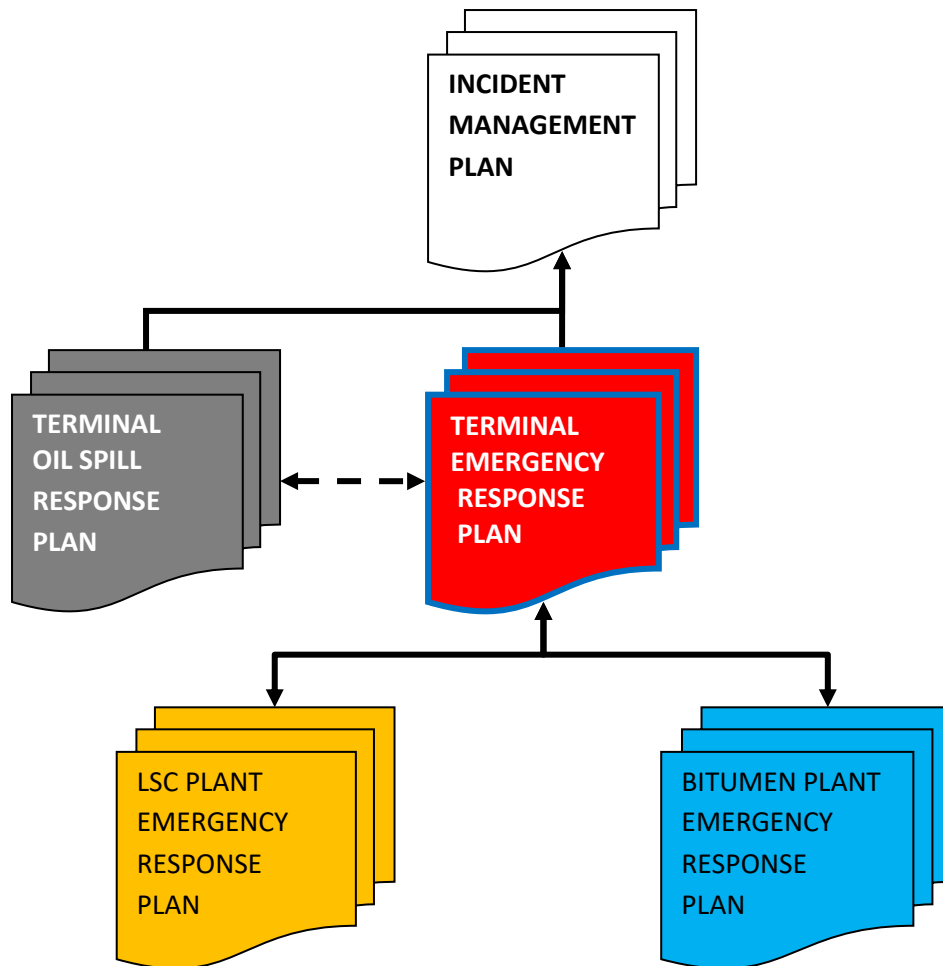
เจ้าหน้าที่ประสานงาน ณ จุดเกิดเหตุ (Shell representative) จะทำหน้าที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander) ในช่วงแรกของเหตุการณ์ กระทั่งเจ้าหน้าที่หน่วยราชการส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายมาถึงที่เกิดเหตุ ก็จะมีการส่งมอบหน้าที่การบัญชาการเหตุฉุกเฉินให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยงานนั้น

ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันจะต้องมีสมาชิกอย่างน้อย 12 คน ในการระงับเหตุฉุกเฉินเบื้องต้น (Incipient Firefighting) ซึ่งประกอบไปด้วย

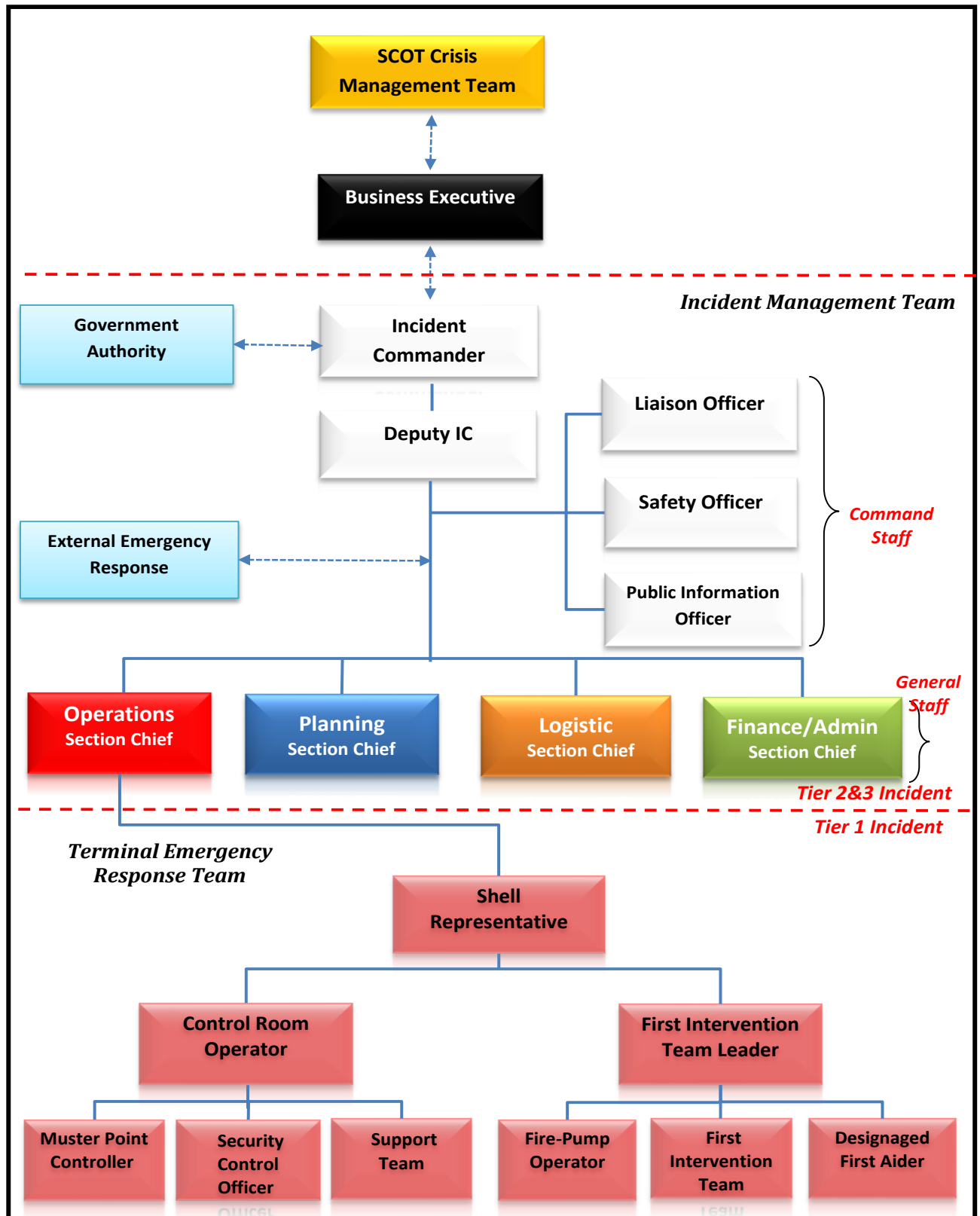
- ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander – Initial IC) 1 นาย
 - TM (or TOS Lead) = 1 นาย
- เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator - CRO) 1 นาย
 - TOS (B2) = 1 นาย
 - Additional TOS, TOA as available
- หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team Lead - FITL) 1 นาย
 - TOS (S3 or B1) = 1 นาย
- ทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team - FIT) 7 นาย
 - Terminal Operation group operator = 3 นาย
 - CCTV monitoring group operator = 1 นาย
 - Automation Loading group operator = 1 นาย
 - TOA Ops (C1) = 1 นาย
 - TOA ALS (Yard) = 1 นาย
 - Additional TOS, TOA as available
- เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิง (Fire Pump Operator - FPO) 1 นาย
 - Terminal Operation group operator = 1 นาย
- เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (Designated First Aider – DFA) 1 นาย
 - TOA Dispatch = 1 นาย

ทั้งนี้ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินคือผู้ที่กำลังปฏิบัติงานในขณะนี้ การกำหนดตำแหน่งหน้าที่ให้ Commander เป็นผู้สั่งการ กรณีตำแหน่งมีผู้ปฏิบัติอยู่แล้วให้รายงานตัวกับ Commander เพื่อยืนยันตำแหน่งหน้าที่

แผนภาพที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันกับแผนอื่นๆ



แผนภาพที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทีมปฏิบัติการฉุกเฉินระดับที่ 1 กับ Incident Management Team



3. หน้าที่และความรับผิดชอบขององค์กรตอบโต้เหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY ORGANISATION ROLES AND RESPONSIBILITIES)

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นในคลังน้ำมัน ผู้ปฏิบัติงานจะต้องทราบบทบาทหน้าที่ของตนเองในการปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น โดยทุกคนมีบทบาทหน้าที่ดังต่อไปนี้

3.1. ผู้ที่ไม่มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน (Personnel, Contractor and Visitors without Emergency Response Duties)

พนักงานที่ไม่มีหน้าที่ตามแผนฉุกเฉิน พนักงานรับเหมา คนงาน ผู้มาติดต่อ เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นในพื้นที่ หรือได้ยินสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ หรือได้ยินเสียงประกาศ หรือได้รับแจ้งจากพนักงานในพื้นที่ ให้ปฏิบัติดังนี้

- หยุดการทำงานที่กำลังทำอยู่ หรือการติดต่อกิจกรรมทั้งหมด และทำให้พื้นที่มีความปลอดภัยหากสามารถทำได้
- เดินทางไปรวมกันยังจุดรวมพลที่อยู่เหนือลมที่ใกล้ที่สุด เพื่อตรวจนับจำนวนและอพยพอย่างปลอดภัย โดยสังเกตทิศทางลมจากเครื่องวัดทิศทางลม (Wind socks) ที่ติดตั้งในจุดต่างๆ
- หากมีผู้มาติดต่ออยู่ในพื้นที่ ให้นำผู้มาติดต่อไปยังจุดรวมพลด้วย
- เมื่อถึงยังจุดรวมพลแล้ว ให้รายงานตัวต่อผู้ควบคุมจุดรวมพลและปฏิบัติตามคำแนะนำอย่างเคร่งครัด
- เตรียมรายงานตัวต่อหน่วยสนับสนุนเพื่อเป็นกำลังเสริมหากจำเป็น

3.2. ผู้ที่มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน (Personnel and Contractor with Emergency Response Duties)

ตำแหน่งสำคัญที่จะต้องมียุในแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน เพื่อตอบโต้ภาวะฉุกเฉินที่เกิดขึ้น คือ ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander) เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator) และทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team) โดยทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันจะมีในโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของแต่ละตำแหน่งดังนี้

- **ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander)**

ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น โดยทั่วไปจะเป็นผู้ที่มีตำแหน่งสูงสุดที่กำลังปฏิบัติหน้าที่อยู่ในคลังน้ำมัน ณ เวลานั้น โดยในเวลาที่ทำงานปกติจะเป็นหน้าที่ของผู้จัดการคลังน้ำมัน (Terminal Manager) แต่อาจจะมอบหมายให้ Terminal Operation Supervisor (TOS_Lead หรือ TOS_B1) เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนก็ได้ ทั้งนี้รวมถึงเวลาที่ผู้จัดการคลังน้ำมันไม่อยู่ หลังเวลาทำงานปกติและในวันหยุด โดยผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น จะเป็นผู้ควบคุมสั่ง

การในการวางแผนยุทธวิธีในการจัดการเหตุฉุกเฉิน การจัดการสนับสนุนที่มระดับเหตุฉุกเฉิน และจัดการการปฏิบัติการทั้งหมดในคลังน้ำมัน โดยมีหน้าที่ดังนี้

- มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการระดับเหตุฉุกเฉินในระดับที่ 1
- ออกคำสั่งให้ปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้นๆ
- มอบหมายสั่งการให้ผู้ที่ทำหน้าที่ตามแผนฉุกเฉิน ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผน
- สั่งหยุดปฏิบัติการรับ เก็บ จ่าย น้ำมัน ทั้งหมด และกิจกรรมอื่นๆ ในพื้นที่เกิดเหตุ
- สั่งการเดินเครื่องสูบน้ำดับเพลิง และประสานงานกับหัวหน้าทีมระดับเหตุเบื้องต้นในการควบคุมแรงดันน้ำดับเพลิง
- สั่งปิดวาล์วรับจ่ายน้ำมันที่ท่าเรือ และถึงเก็บน้ำมันทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับเหตุฉุกเฉิน
- สั่งการให้หยุดการปฏิบัติงานในกิจกรรมภายในคลังน้ำมันที่ได้รับผลกระทบ หรืออาจได้รับผลกระทบจากเหตุฉุกเฉิน
- กำหนดช่องทางสื่อสารระหว่างเกิดเหตุฉุกเฉิน สั่งการเปลี่ยนช่องสัญญาณวิทยุสื่อสาร โดยให้ทุกหน่วยที่ใช้วิทยุติดต่อเปลี่ยนช่องสัญญาณเป็นช่องฉุกเฉิน (Walkie-Talkie Emergency Channel)
- ไปยังจุดเกิดเหตุ สอบถามรายละเอียด ประเมินสถานการณ์ และควบคุมการปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินต่างๆ
- สั่งการให้เตรียมการเพื่อช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ และปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์
- แจ้งเหตุต่อผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัท เช่น กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (DOM) เป็นต้น
- พิจารณาสั่งการกีดสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินทุกพื้นที่ของคลังน้ำมัน
- พิจารณาสั่งการอพยพคนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการฉุกเฉินไปยังพื้นที่ปลอดภัย
- พิจารณาสั่งการให้ผู้ที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องหรือพนักงานมาช่วยเหลือในการควบคุมเหตุฉุกเฉิน และจัดกำลังสับเปลี่ยนตามความจำเป็น
- รายงานสถานการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัทเป็นระยะ
- จัดเตรียมข้อมูลเหตุการณ์เบื้องต้นเพื่อแจ้งต่อผู้จัดการฝ่ายประชาสัมพันธ์ (CR) เพื่อเตรียมแถลงข่าวหรือสื่อออกไปภายนอก
- จัดทำสรุปย่อเหตุการณ์ฉุกเฉินลงใบแบบฟอร์ม ICS 201 (Incident Initial Briefing) เพื่อสื่อสารและส่งต่อการบัญชาการให้กับ IMT หากมีการยกระดับภาวะฉุกเฉินระดับ 2
- สั่งการยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉินและแจ้งให้ทุกหน่วยที่ใช้วิทยุสื่อสารให้เปลี่ยนช่องสัญญาณกลับสู่ช่องปกติ เมื่อเหตุการณ์กลับคืนสู่ภาวะปกติหรือบรรเทาแล้ว
- จัดเตรียมข้อมูลเพื่อรายงานต่อเจ้าหน้าที่ราชการที่เกี่ยวข้อง
- จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติการตามแผน รวมถึงค่าใช้จ่ายและบทเรียนจากการปฏิบัติ

เจ้าหน้าที่ประสานงาน ณ จุดเกิดเหตุ (Shell representative) จะทำหน้าที่ผู้บัญชาการเหตุเบื้องต้น (Initial Incident Commander) ในช่วงแรกของเหตุการณ์ กระทั่งเจ้าหน้าที่หน่วยราชการส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายมาถึงที่เกิดเหตุ ก็จะมีการส่งมอบหน้าที่การบัญชาการเหตุฉุกเฉินให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยงานนั้น

● เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)

เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม ในเวลาทำงานปกติ Terminal Operation Supervisor (TOS_B2) จะทำหน้าที่นี้ ทั้งนี้รวมไปถึงเวลาหลังทำงานปกติและในวันหยุด โดยเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุมจะปฏิบัติหน้าที่ในห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินของคลังน้ำมัน ซึ่งสำหรับคลังน้ำมันของนนทรีจะใช้ห้อง Oil Movements Control Room เป็นห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินระดับที่ 1 ในกรณีที่เหตุการณ์มีความซับซ้อนซึ่งอาจทำให้เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม 1 คนไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่จากทีม Dispatch Operation หรือ HSSE Operation จะทำหน้าที่เป็นผู้ช่วย

เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุมจะรายงานตรงต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น รับผิดชอบในการแจ้งเหตุถึงผู้ที่เกี่ยวข้องตามแผน จดบันทึกลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและสิ่งที่ได้ดำเนินไปแล้ว ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ประจำจุดรวมพลและเจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคง และติดต่อขอกำลังสนับสนุน เป็นต้น โดยมีหน้าที่ดังนี้

- ดูแลการปฏิบัติงานในห้องควบคุมเหตุฉุกเฉิน
- แจ้งเหตุต่อผู้จัดการคลังน้ำมันโดยทันที และแจ้งต่อผู้ที่มีหน้าที่ตามแผนฉุกเฉินของคลังน้ำมัน ภายใน 15 นาที และบันทึกเวลาที่ได้รับการติดต่อกลับรวมถึงรายชื่อของผู้ที่สามารถและไม่สามารถมาร่วมระงับเหตุฉุกเฉิน
- แจ้งเหตุไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัท ตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นสั่ง
- แจ้งเหตุต่อหน่วยงานภายนอกบริษัทที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีดับเพลิงท้องถิ่น และหน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นสั่ง ภายใน 15 นาที
- ควบคุมผู้สัญจรฉุกเฉินแจ้งเหตุเพลิงไหม้ และสัญญาณเตือนต่างๆ รวมไปถึงการกักตุนสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังหน่วยงานอื่นๆในคลังน้ำมัน
- สั่งการให้เจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคงควบคุมประตูทางเข้า-ออกทุกช่องทาง ควบคุมการจราจร และห้ามบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้ามาในพื้นที่คลังน้ำมัน
- จดบันทึกลำดับเหตุการณ์และกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้น
- จดบันทึกรายการรับสายเข้า และรายการแจ้งออก โดยแยกการบันทึกออกจากกัน
- จัดเตรียมข้อมูลต่างๆ เช่น ข้อมูลของถังน้ำมันที่เกิดเหตุ ชนิด ปริมาณจัดเก็บ SDS เป็นต้น เพื่อสนับสนุนทีมระงับเหตุเมื่อมีการร้องขอ
- รวบรวมข้อมูลจำนวนคนที่จู่โจมพลรวมไปถึงผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้สูญหาย แล้วแจ้งไปยังผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือหรือค้นหา
- แจ้งเหตุการณ์เบื้องต้นต่อผู้จัดการชุมชนสัมพันธ์ (Social Performance Coordinator) ตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นสั่ง

- สรุปสถานการณ์ที่กำลังดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง
- รับโทรศัพท์ที่โทรมาจากภายนอก แจ้งผู้ที่เกี่ยวข้อง และจัดบันทึกไว้
- ติดต่อรถให้ไปรับพยาบาลประจำคลังมาช่วยจุดเกิดเหตุหรือโทรศัพท์ติดต่อรถพยาบาลจากโรงพยาบาลที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์
- ติดต่อขอการสนับสนุนจากหน่วยงานภายในบริษัท เช่น แผนกวิศวกรรม โรงงาน รวมไปถึง ผู้รับเหมาต่าง
- จัดเตรียมอาหาร เครื่องดื่ม วัสดุอุปกรณ์ ยานพาหนะ ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการ

● หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team Lead)

หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น โดยปกติ Terminal Operation Supervisor (TOS_S3) จะเป็นผู้ทำหน้าที่นี้ในเวลางานปกติ แต่ Terminal Operation Supervisor (TOS_B1) อาจทำหน้าที่แทนก็ได้ ทั้งนี้รวมไปถึงเวลาหลังเวลาทำงานปกติและในวันหยุด

หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น จะเป็นผู้นำทีมระงับเหตุเบื้องต้นในการปฏิบัติการตอบโต้ระงับเหตุฉุกเฉินในที่เกิดเหตุ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติการจะไม่เกิดอันตรายต่อสมาชิกของทีม โดยหัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น จะต้องรีบไปยังจุดเกิดเหตุพร้อมกับอุปกรณ์ฉุกเฉินโดยทันทีเมื่อทราบเหตุ โดยมีหน้าที่ดังนี้

- ไปยังจุดเกิดเหตุพร้อมรถฉุกเฉิน สอบถามรายละเอียด ประเมินสถานการณ์ และควบคุมการปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินต่างๆ
- ประเมินสถานการณ์และกำหนดแผนปฏิบัติการในการเข้าระงับเหตุฉุกเฉิน และความจำเป็นในการร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอก
- นำทีมระงับเหตุเบื้องต้นเข้าทำการระงับเหตุตามแผนปฏิบัติการที่กำหนด เช่น เปิดน้ำสปริงเกอร์ของถังที่อยู่ใต้ลมของจุดเกิดเหตุเพลิงไหม้ ทั้งนี้ให้อ้างอิงจาก Pre-Incident Plan
- สั่งการกันพื้นที่บริเวณจุดเกิดเหตุ ห้ามผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าพื้นที่เกิดเหตุ การปิดกั้นพื้นที่จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ชั่วโมง หลังจากได้รับการแจ้งเหตุฉุกเฉิน
- สั่งการให้เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเตรียมความพร้อมอยู่ใกล้พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อดำเนินการช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ
- หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บในพื้นที่เกิดเหตุ ให้เข้าช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บก่อนหากสามารถทำได้และมีความปลอดภัย
- ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุมเหตุฉุกเฉิน และเจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคง เพื่อร้องขอเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเพิ่มเติม และเรียกรถพยาบาลมาช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ
- สั่งการควบคุมการระบายน้ำ ในพื้นที่เกิดเหตุเพื่อป้องกันน้ำท่วม และต้องมั่นใจว่าไม่มีคราบน้ำมันเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอก

- สั่งเคลื่อนย้ายโฟมมอนิเตอร์(Foam monitor) และน้ำยาโฟมเข้มข้นไปยังพื้นที่เกิดเหตุเพื่อใช้ดับเพลิง โดยอ้างอิงปริมาณการใช้โฟมตามตารางคำนวณการใช้โฟมในเอกสารแนบที่ 6 หรือ Pre-Incident Plan ของถังนั้นๆ
- รายงานสถานการณ์ต่อผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นเป็นระยะ เพื่อเตรียมแผนรองรับเมื่อเหตุการณ์มีการเปลี่ยนแปลง

● ทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team)

ทีมระงับเหตุเบื้องต้น คือผู้ปฏิบัติงานภาคสนามของคลังน้ำมันช่องนนทรี ซึ่งจะเป็นผู้ดำเนินการตอบโต้เหตุฉุกเฉินในการเข้าระงับเหตุในระยะเริ่มต้นที่ยังไม่มีความรุนแรงมากนัก โดยใช้ความรู้เบื้องต้นที่ได้รับการอบรมและฝึกซ้อมมา อย่างไรก็ตามทีมนี้จะไม่เข้าไปปฏิบัติการในพื้นที่อันตรายหรือเป็นงานที่ไม่มีความเชี่ยวชาญ เช่นพื้นที่ที่ถูกบ่งชี้ว่าเป็น Hot Zone พื้นที่อับอากาศ (Confined Space) การกู้ภัยในพื้นที่สูง (Top of Structure) การดับเพลิงในอาคารหรือโรงงาน (Building Fire) เป็นต้น

ทีมระงับเหตุเบื้องต้นอาจไม่จำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลเพิ่มเติมมากไปกว่าอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขั้นพื้นฐาน เว้นแต่จะต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่กำหนดเป็นสีแดง (Hot Zone) เช่นการช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ ซึ่งจำเป็นต้องสวมชุดดับเพลิงเพื่อป้องกันความร้อนและอันตรายจากการระงับเหตุเพลิงไหม้

อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆอาจมีการเลือกใช้เพิ่มเติมตามความจำเป็นของแต่ละเหตุการณ์ เช่น การสวมถุงมือทางการแพทย์หรือหน้ากากป้องกันใบหน้า เพื่อป้องกันอันตรายจากจุลชีวะหรือจากการสัมผัสเลือดเมื่อต้องทำการปฐมพยาบาล เป็นต้น

ทีมระงับเหตุเบื้องต้นมีหน้าที่ดังนี้

- ไปยังจุดเกิดเหตุพร้อมกับอุปกรณ์ฉุกเฉิน เช่นอุปกรณ์ดับเพลิงโดยทันทีเมื่อทราบเหตุ
- เข้าระงับเหตุฉุกเฉินโดยทันทีถ้าทำได้และปลอดภัย เช่นดับเพลิงโดยใช้ถังผงเคมีแห้ง ปิดวาล์วเพื่อหยุดการรั่วไหล
- เข้าประจำการและควบคุมอุปกรณ์ฉุกเฉิน เช่นหัวฉีดน้ำดับเพลิงแบบอยู่กับที่ (Fixed monitor) เปิดม่านน้ำ (Sprinkler) เพื่อหล่อเย็นถึงน้ำมันหรือโครงสร้างที่ตั้งอยู่ใต้ลมของจุดเกิดเหตุเพลิงไหม้ หรืออื่นๆ ตามคำสั่งของหัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น
- หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ให้ช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บออกมาจากจุดเกิดเหตุก่อน หากสามารถทำได้และมีความปลอดภัย
- เข้าทำการระงับเหตุฉุกเฉินตามคำสั่งและแผนปฏิบัติการของหัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น
- ควบคุมโฟมมอนิเตอร์(Foam moitor) ตามคำสั่งของหัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น
- ควบคุมอุปกรณ์ฉุกเฉินอื่นๆ

การระงับเหตุฉุกเฉินเบื้องต้นจะดำเนินการ“ตามขอบข่ายหน้าที่ความรับผิดชอบของการควบคุมเพลิงไหม้เบื้องต้น (Incipient Firefighting)” โดยใช้อุปกรณ์แบบติดตั้งถาวร (Fixed equipment) เป็นลำดับแรก หรือใช้สายน้ำดับเพลิงพร้อมหัวฉีดจากระยะไกล แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการเดินถือสายน้ำดับเพลิงเข้าไปยังจุดเกิดเหตุ

ขอบข่ายหน้าที่ความรับผิดชอบของการควบคุมเพลิงไหม้เบื้องต้น (Incipient Firefighting)

- เปิดการทำงานของระบบตอบสนองเหตุฉุกเฉิน (Activate fixed emergency response systems e.g. deluge, ESDs, fixed foam systems on tanks etc)
- ใช้ถังดับเพลิงในการระงับเหตุเบื้องต้น เมื่อมีความปลอดภัย (Can use fire extinguishers if safe to do so)
- ตัดแยกระบบ เช่น ปิดวาล์วของท่อรับ-จ่ายน้ำมัน ตัดกระแสไฟฟ้า เป็นต้น (Carry out process isolations)
- สวมใส่ SCBA ในกรณีที่ต้องตัดแยกระบบ แต่ไม่ใช่เพื่อการผจญเพลิง (Wear SCBA to isolate process equipment if required, not to fight fires).
- อพยพผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการฉุกเฉินไปยังจุดรวมพลและตรวจนับ (Complete evacuation and mustering process)
- หนีออกจากจุดเกิดเหตุหากมีความไม่ปลอดภัย (Escape if caught up in an incident)
- ใช้ Mobile Foam ที่มีอัตราการไหลอยู่ไม่เกิน 125 GPM (Use mobile foam carts, typically 125gpm)
- ควบคุมการทำงานของระบบควบคุมเพลิงไหม้แบบติดตั้งถาวร (Operate fixed systems such as tank sprayers, deluge, fixed foam systems and fixed monitors)
- ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ฉีดน้ำดับเพลิงแบบเคลื่อนที่ (Mobile Ground Fire Water Monitor) ซึ่งได้จัดเตรียมไว้ภายในพื้นที่ปฏิบัติงาน โดยจะเป็นการนำอุปกรณ์เข้าไปติดตั้งใช้งานเท่านั้น ไม่มีการอยู่ควบคุมอุปกรณ์ในพื้นที่ปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ปฏิบัติงาน กรณีนี้ใช้ได้เฉพาะกับอุปกรณ์ที่มีอยู่ในคลังน้ำมันแล้วเท่านั้น จะไม่รวมถึงอุปกรณ์ที่มาจากหน่วยงานดับเพลิงภายนอก (Operate mobile ground fire water monitors located in the process area. These monitors must be capable of being set up and left so that the operators are not placed in danger by having to stay with the monitor. This only applies to monitors already on the plant and not those brought by the Emergency Response organization.)
- ใช้สายฉีดน้ำดับเพลิงที่มีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 1.75 นิ้ว หรือ 38 มิลลิเมตร (Use hand branch and hose with a diameter of 1 3/4" (38mm) or less)

- **เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิง(Fire Pump Operator)**

เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิงคือผู้ที่ทำหน้าที่สตาร์ทเครื่องสูบน้ำดับเพลิงทั้งแบบเครื่องยนต์และไฟฟ้า และควบคุมปริมาณน้ำและแรงดันน้ำให้เพียงพอต่อการดับเพลิงตามสถานการณ์ของเหตุฉุกเฉิน โดยมีหน้าที่ดังนี้

- เดินเครื่องสูบน้ำดับเพลิงตามจำนวนที่หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้นสั่ง หรือตามที่ระบุไว้ใน Pre-Incident Plan
- ควบคุมแรงดันน้ำดับเพลิงให้คงที่ที่ 150 psi
- ตรวจสอบระดับน้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องสูบน้ำดับเพลิง ให้มีปริมาณเพียงพอต่อการระงับเหตุฉุกเฉิน

- **เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (Designated First Aider)**

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลอย่างน้อย 1 คนอยู่ในพื้นที่คลังน้ำมันตลอดเวลาที่มีการปฏิบัติงาน โดยผู้ที่ทำหน้าที่นี้จะต้องผ่านการอบรมจากสภาวิชาชีพหรือจากหน่วยงานที่ฝ่ายการแพทย์ของบริษัทรับรอง โดยรายชื่อของเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลของคลังน้ำมันมีรายละเอียดอยู่ในเอกสารแนบ 11

เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลจะต้องไปถึงผู้ได้รับบาดเจ็บภายใน **4 นาที**หลังจากเกิดเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ และปฏิบัติตามคู่มือปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์ (Medical Emergency Response Plan) ดังรายละเอียดในเอกสารแนบ 11

- ในกรณีที่ DFA ไม่สามารถเข้าถึงผู้ได้รับบาดเจ็บภายใน 4 นาที เช่น กรณีมีคนหมดสติอยู่บนหลังคาถัง หรือพื้นที่บนเรือ หรือเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้เครื่อง AED ได้ เช่น อาจมีไอระเหยของน้ำมัน ในกรณีเช่นนี้ ให้ปฏิบัติตามมาตรการที่ได้ระบุไว้ใน MERP Risk Assessment

- **เจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคง (Security Control Officer)**

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคง ประจำคลังน้ำมัน มีหน้าที่ดังนี้

- ควบคุมทางเข้า-ออกของคลังน้ำมันทุกทาง และป้องกันมิให้บุคคลผู้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าพื้นที่คลังน้ำมันก่อนได้รับอนุญาต
- ควบคุมและจัดการจราจรในคลังน้ำมัน
- การปิดกั้นพื้นที่ไม่ให้ผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการระงับเหตุฉุกเฉิน เข้าไปในพื้นที่เกิดเหตุ
- ควบคุมป้องกันทรัพย์สินของคลังน้ำมัน
- สนับสนุนการปฏิบัติงานของรถพยาบาล
- สนับสนุนการปฏิบัติการอื่นๆตามคำสั่งของผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น
- การปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ชั่วโมง หลังจากได้รับการแจ้งเหตุฉุกเฉิน

- **เจ้าหน้าที่ควบคุมจุดรวมพล (Muster Point Controller)**

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นและมีการอพยพไปรวมกันที่จุดรวมพล จะต้องเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมจุดรวมพล ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับการมอบหมายและระบุรายชื่อไว้ในแผนฉุกเฉิน โดยมีหน้าที่ดังนี้

- ตรวจนับจำนวนของผู้อพยพที่จุดรวมพลที่ตนรับผิดชอบ
- จัดบันทึกรายชื่อของผู้อพยพที่จุดรวมพลรวมถึงรายชื่อของผู้สูญหาย
- รายงานจำนวนของผู้อพยพว่ามีกี่คน มีผู้บาดเจ็บ และผู้สูญหาย หรือไม่ ต่อเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินทางโทรศัพท์
- เก็บบันทึกรายชื่อและรายชื่อของผู้อพยพและผู้สูญหายที่จุดรวมพล ไว้กับตัวตลอดเวลา และนำส่งห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินเมื่อเหตุการณ์สิ้นสุด เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน
- รอคำนะนำการปฏิบัติในขั้นตอนต่อไป จากห้องควบคุมเหตุฉุกเฉิน
- การตรวจนับจำนวนคนที่จุดรวมพลจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ชั่วโมง หลังจากได้รับการแจ้งเหตุฉุกเฉิน

- **ทีมสนับสนุน (Support Team)**

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น การปฏิบัติการอาจจำเป็นต้องได้รับสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆ ในคลังน้ำมัน เช่น ทีมระงับเหตุฉุกเฉินของโรงงานน้ำมันหล่อลื่น ทีมระงับเหตุฉุกเฉินของโรงงานยางมะตอย ทีมสนับสนุนจากผู้รับเหมาของแผนกวิศวกรรม เป็นต้น โดยมีหน้าที่สนับสนุนการลำเลียงอุปกรณ์ฉุกเฉิน อาหาร เครื่องดื่ม การสับเปลี่ยนกำลัง และการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ชำรุด เป็นต้น

- จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิง น้ำยาโฟมเข้มข้น และลำเลียงไปยังจุดเกิดเหตุ เพื่อสนับสนุนทีมระงับเหตุเบื้องต้น
- ลำเลียงอุปกรณ์ อาหาร และน้ำดื่ม ไปยังจุดเกิดเหตุ
- แก้ไข ซ่อมแซม อุปกรณ์ที่ชำรุด
- สนับสนุนงานอื่นๆ ตามคำสั่งของผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น

3.3. ทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน (Incident Management Team)

ในกรณีที่ได้มีการประเมินแล้วว่า สถานการณ์ฉุกเฉินไม่สามารถที่จะควบคุมได้โดยทีมระงับเหตุและทรัพยากรที่มีอยู่ในคลังน้ำมัน หรือเหตุการณ์มีแนวโน้มที่จะมีผลกระทบต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม และมีความจำเป็นจะต้องขอรับการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานภายนอกทั้งจากภาครัฐและเอกชน ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น จะพิจารณาขอยกระดับภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่สูงขึ้นได้ (Tier 2 and 3) โดยการแจ้งให้กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) จัดตั้งทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน (Incident Management Team) ขึ้น เพื่อทำหน้าที่อำนวยความสะดวกและติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัทตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน

ของบริษัท (Incident Management Plan) เพื่อให้สามารถระงับเหตุได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยโครงสร้างของ ทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินเป็นดังแผนภาพที่ 4 สำหรับข้อมูลโดยละเอียดสามารถดูได้จาก Incident Management Plan

4. ความรู้ความสามารถและการฝึกอบรม (TRAINING AND COMPETENCE)

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการตอบโต้เหตุฉุกเฉินของคลังน้ำมัน จะต้องมีความรู้ระดับขั้นพื้นฐานตามที่กำหนดไว้ และได้รับการ ฝึกอบรมที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ผู้ปฏิบัติงานอื่นๆของคลังน้ำมันจะต้องได้รับความรู้ เบื้องต้นเกี่ยวกับการปฏิบัติการฉุกเฉิน เช่นการดับเพลิง การปฏิบัติเมื่อมีน้ำมันรั่วไหล โดยจะต้องมีการฝึกปฏิบัติอย่าง เหมาะสมตามแผนงานกิจกรรม HSSE Activity ประจำปีของคลังน้ำมัน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีความคุ้นเคยกับระบบการจัดการ เหตุฉุกเฉิน (Incident Management System) อุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ การแจ้งเหตุ การติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึง ถึงการรับโทรศัพท์ ทั้งนี้ความรู้ความสามารถที่จำเป็นได้รับการประเมินไว้ใน Competence Assessment Tracking Tool (Competency Matrix) ตามเอกสารแนบ 4

5. เหตุฉุกเฉินและเหตุฉุกเฉินขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้น (CREDIBLE AND LARGEST CREDIBLE SCENARIOS)

ในบทนี้จะอธิบายเหตุฉุกเฉินและเหตุฉุกเฉินขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้สำหรับคลังน้ำมันของนนทรี ซึ่งอ้างอิงตามเอกสาร TSD EMERGENCY RESPONSE : CNS CREDIBLE, LARGEST CREDIBLE & WORST CASE SPILL SCENARIOS GUIDANCE DOCUMENT

เหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible Scenario)

คือคำอธิบายรายละเอียดโดยทั่วไปของสมมติฐานแต่เป็นเหตุการณ์ที่มีโอกาสจะเกิดอุบัติการณ์ขึ้นได้ ที่ต้องการการบรรเทาฟื้นฟูผลกระทบโดยการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน เหตุการณ์เหล่านี้ส่วนใหญ่อาจเกิดขึ้นที่ไซต์ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

เหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Largest Credible Scenario)

คือสภาวะอันตรายที่ได้มีการประเมินแล้วว่าตกอยู่ในพื้นที่สีเหลืองหรือแดงของตารางประเมินความเสี่ยงของหน่วยงานและเหตุการณ์เพลิงไหม้ที่ต้องใช้เวลาในการตอบโต้นาน 4-8 ชั่วโมงหรือมากกว่านั้น เช่น เพลิงไหม้ถึงน้ำมันทั้งใบ ซึ่ง เหตุการณ์เหล่านี้จะไม่เคยเกิดขึ้นภายในหน่วยงานในรอบสามปีที่ผ่านมา หากแต่เคยเกิดขึ้นในบริษัทหรือในกลุ่มอุตสาหกรรมในช่วงเวลานั้น โดยปกติเมื่อเกิดเหตุการณ์เหล่านี้ ต้องขอรับความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอกเพื่อขอให้สนับสนุนทรัพยากรในการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน เช่น หน่วยงานราชการ ผู้รับเหมา หรือองค์กรช่วยเหลือที่มีประโยชน์ร่วมกัน

5.1. เหตุการณ์เพลิงไหม้และระเบิดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Fire / Explosion Credible Scenario)

เหตุการณ์เพลิงไหม้และระเบิดที่สามารถเกิดขึ้นได้ เหตุการณ์ฉุกเฉินประเภทนี้โดยปกติจะสามารถจัดการโดยทีมระงับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมันเองตามขอบข่ายหน้าที่ความรับผิดชอบของการควบคุมเพลิงไหม้เบื้องต้น (Incipient Firefighting) หรืออาจจะต้องร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยดับเพลิงภาครัฐ

เหตุการณ์เพลิงไหม้ในคลังน้ำมัน ที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- เพลิงไหม้โรงเติมน้ำมันทางรถ หรือ รถน้ำมัน จุดสูบน้ำมันทางรถ
- เพลิงไหม้จากระบบไฟฟ้า ในห้องแบตเตอรี่ ระบบสำรองไฟฟ้า
- เพลิงไหม้จากระบบไฟฟ้า เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หม้อแปลงไฟฟ้า ตู้ควบคุมมอเตอร์ไฟฟ้า
- เพลิงไหม้บนที่สูง เช่น โครงสร้างที่สูงจากระดับพื้นดิน แนวท่อนโครงสร้างที่ยกสูงจากระดับพื้นดิน
- เพลิงไหม้พาหนะหรืออุปกรณ์ที่ขับเคลื่อนด้วยแบตเตอรี่ เช่น รถยก อุปกรณ์ยกของหนัก รถไฟฟ้า
- เพลิงไหม้บนอุปกรณ์ต่างๆ Pump, Compressor, อุปกรณ์ที่เป็น Motor
- เพลิงไหม้รถบรรทุกน้ำมัน หรือ ถังบรรจุแก๊ส LNG ของรถ
- เพลิงไหม้ที่จุดเก็บถัง Drum เก็บวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์

- เพลิงไหม้สถานที่ใกล้เคียงซึ่งส่งผลกระทบต่อคลังน้ำมัน ทรัพย์สิน และ ธุรกิจ
- เพลิงไหม้ ห้อง อาคาร และสิ่งของที่อยู่ภายใน เช่น อุปกรณ์ไฟฟ้า ห้องเตรียมอาหาร ห้องทดลอง อาคารเครื่องสาธารณูปโภค
- เพลิงไหม้รั่วซึมซึ่งส่งผลกระทบต่อคลังน้ำมันหรือทรัพย์สิน
- เพลิงไหม้ขนาดเล็กจากเหตุน้ำมันรั่วไหลออกมาจากกระบวนการปฏิบัติงานและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ท่อ จุดเดรน น้ำมัน หน้าแปลน หรือจากงานซ่อมบำรุง เป็นต้น
- เพลิงไหม้รถพาหนะ หรือ อุปกรณ์ ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน
- เพลิงไหม้จากปล่องระบาย Vent (eyebrow, gooseneck or pressure vacuum vent) บนถังน้ำมัน
- เพลิงไหม้ในพื้นที่ของธุรกิจน้ำมันหล่อลื่น (LSC) และธุรกิจยางมะตอย (C&R)

5.2. เหตุการณ์เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Fire Largest Credible Scenario)

เหตุการณ์เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ของคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- เพลิงไหม้จากน้ำมันรั่วไหลในคั่นกักเก็บน้ำมัน
- เพลิงไหม้ในพื้นที่อับอากาศหรือพื้นที่จำกัดที่มีไอระเหยหนาแน่น ทั้งมีและไม่มีภาวะระเบิด (Vapour Cloud Explosions, VCE)
- เพลิงไหม้จากเหตุท่อน้ำมันรั่วไหล
- เพลิงไหม้ถังเก็บน้ำมัน (Full surface tank fire)
- เพลิงไหม้โกดังเก็บสินค้า อาคารสำนักงานที่มีการลุกไหม้ครอบคลุมพื้นที่วงกว้าง
- เพลิงไหม้ถังเก็บน้ำมันหลายถังในคั่นกักเก็บน้ำมันเดียวกัน
- เพลิงไหม้บน IFC ในถังน้ำมัน (Internal tank fire on internal floating roof tank)
- เพลิงไหม้โรงเติมน้ำมันและรถบรรทุกน้ำมันหลายช่องเติม (A loading rack fire, involving multiple bays)
- เพลิงไหม้โรงจ่ายน้ำมัน (Fire at pump house)
- เพลิงไหม้ท่าเรือ หรือบนเรือที่เทียบท่า (Jetty / Vessel Fire)

5.3. เหตุการณ์รั่วไหลออกจากที่จัดเก็บที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Loss of Primary Containment & Hazardous Materials/Dangerous Goods Credible Scenario)

เหตุการณ์รั่วไหลออกจากที่จัดเก็บเป็นเหตุการณ์ที่สารไฮโดรคาร์บอนได้รั่วออกจากที่จัดเก็บ เช่นถัง ท่อ รถบรรทุก ออกสู่สิ่งแวดล้อม โดยที่ไม่มีการควบคุมหรือวางแผนไว้ก่อน การรั่วไหลอาจอยู่ในรูปของเหลว ของแข็ง หรือก๊าซก็ได้ ซึ่งโดยปกติจะสามารถจัดการได้โดยผู้ปฏิบัติงานภาคสนามหรือทีมระบับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมัน ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้ไม่รวมไปถึงกรณีที่เกิดมลพิษที่รั่วไหลเกิดการลุกไหม้

เหตุการณ์รั่วไหลที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- การรั่วไหลจากกระบอกตวง ภาชนะบรรจุผลิตภัณฑ์ขนาดเล็ก
- การรั่วไหลจากอุปกรณ์ต่างๆ เช่น Sight glasses
- การรั่วไหลจากภาชนะบรรจุ ถึง 200 ลิตร ถึงไอพีซี รถบรรทุกน้ำมัน
- การรั่วไหลจากน้ำมันล้นถึงผลิตภัณฑ์หรือรถบรรทุกน้ำมัน
- การรั่วไหลขนาดเล็กจากกระบวนการปฏิบัติงานและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ท่อ จุดเดรนน้ำมัน หน้าแปลน หรือจากงานซ่อมบำรุง แนวท่อจ่ายน้ำมันไป FPT เป็นต้น
- การรั่วไหลขนาดเล็กจากปั๊มจ่ายน้ำมัน เช่น ซีลเสื่อมสภาพ
- การรั่วไหลจากท่อจ่ายสูบน้ำมัน (Hose failure at jetty, truck loading)
- การรั่วไหลลงในแหล่งน้ำ แม่น้ำ

5.4. เหตุการณ์รั่วไหลออกจากที่จัดเก็บขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Loss of Primary Containment & Hazardous Materials/Dangerous Goods Largest Credible Scenario)

เหตุการณ์รั่วไหลออกจากที่จัดเก็บขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ของคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- การรั่วไหลในพื้นที่อับอากาศหรือพื้นที่จำกัดที่มีโอระเหยหนาแน่น ทั้งมีและไม่มีภาวะระเบิด (Vapour Cloud Explosions, VCE)
- การรั่วไหลจากหน้าแปลนหรือวาล์ว ซึ่งไม่สามารถตัดแยกและหยุดการรั่วไหลได้
- IDLH (ค่าความเข้มข้นสารเคมีในบรรยากาศ ที่อาจเป็นอันตรายต่อชีวิตและสุขภาพแบบเฉียบพลัน) H₂S หรือสารอันตรายอื่นๆ
- การรั่วไหลปริมาณมากลงในท่อกัน, เชื้อนเก็บกักน้ำมัน
- การรั่วไหลจากท่อน้ำมัน
- การรั่วไหลปริมาณมากจาก ภาชนะบรรจุ ถึง 200 ลิตร ถึงไอพีซี รถบรรทุกน้ำมัน
- น้ำมันล้นจากถังเก็บหรือรถบรรทุกน้ำมัน และเติมเต็มระบบระบายน้ำรวมถึงบ่อดักคราบน้ำมัน
- น้ำมันรั่วไหลลงสู่แม่น้ำขณะสูบน้ำมันจากเรือที่หน้าท่า
- น้ำมันรั่วไหลจากท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT02 ลงในท่อลอดใต้ถนน
- การรั่วไหลลงในแหล่งน้ำ แม่น้ำ ปริมาณมาก

หมายเหตุ: ให้แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลลงดินหรือแหล่งน้ำไปยังผู้เชี่ยวชาญเรื่อง SGW (Soil and Ground Water) ของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อประเมินความเสี่ยงที่น้ำมันจะปนเปื้อนดินหรือน้ำใต้ดิน (Soil and Ground Water) และดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม

5.5. เหตุการณ์การช่วยชีวิตที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Rescue Credible Scenario)

เหตุการณ์การช่วยชีวิตที่สามารถเกิดขึ้นได้ เช่น มีบุคคลหนึ่งถึงสามคนซึ่งมีเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์หรือได้รับบาดเจ็บและอยู่บนที่สูงหรือในที่อับอากาศ เหตุการณ์ฉุกเฉินประเภทนี้อาจสามารถที่จะจัดการได้โดยผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลและทีมระงับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมัน

เหตุการณ์การช่วยชีวิตที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- การช่วยบุคคลที่แขวนกับเครื่องพุงตัวนิรภัย เช่น อุปกรณ์ป้องกันการตก สายช่วยพุงเมื่อตกจากที่สูง
- การช่วยบุคคลจากที่สูง เช่น ถังน้ำมัน โครงสร้างแนวท่อนสูงจากระดับพื้นดิน นั่งร้าน อาคาร
- การช่วยบุคคลที่ตกลงไปในหลุมหรือร่องลึก
- การช่วยบุคคลจากการหลุดตัวพังทลายของนั่งร้าน อาคาร บันจัน หลุม
- การช่วยบุคคลจากที่อับอากาศ เช่น ภายในถัง ป่อ พื้นที่ซึ่งมีทางเข้าออกจำกัด
- การช่วยบุคคลที่พลัดตกลงไปในแม่น้ำ

อย่างไรก็ตามหากเหตุการณ์มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อทีมระงับเหตุเบื้องต้น หรือมีข้อจำกัดด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ในการให้ความช่วยเหลือ หรือเกินกว่าขีดความสามารถของทีมระงับเหตุเบื้องต้นและเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลของคลังน้ำมัน การให้ความช่วยเหลือจะต้องร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่มีความเชี่ยวชาญด้านการกู้ภัยฉุกเฉิน เช่น ทีมดับเพลิงของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

หมายเหตุ: สำหรับงานที่ไม่ใช่งานประจำ(Non-Routine Work) เช่น งานโครงการ(Project) และงานซ่อมบำรุง (Maintenance) ของแผนกวิศวกรรม แผนการช่วยชีวิต(Rescue Plan) จะเป็นส่วนหนึ่งของใบอนุญาตทำงาน(Permit to Work) โดยผู้รับเหมา (Contractor) จะต้องจัดเตรียมแผนช่วยชีวิต อุปกรณ์ช่วยชีวิตและบุคคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดให้พร้อมก่อนขอใบอนุญาตทำงาน

5.6. เหตุการณ์การช่วยชีวิตขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Rescue Largest Credible Scenario)

เหตุการณ์การช่วยชีวิตที่สามารถเกิดขึ้นได้สามารถอธิบายได้เป็นการช่วยชีวิตบุคคลมากกว่าสามคนขึ้นไป กลุ่มบุคคลดังกล่าวอาจเกิดเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์หรือได้รับบาดเจ็บและอยู่บนที่สูงหรือในที่อับอากาศ เหตุการณ์ฉุกเฉินประเภทนี้โดยปกติจะจัดการโดยการร้องขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ฉุกเฉินของหน่วยงานภาครัฐ

เหตุการณ์การช่วยชีวิตขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ภายในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- การช่วยผู้ได้บาดเจ็บจากที่สูงมากกว่าสามคนขึ้นไป
- การช่วยบุคคลจากที่อับอากาศมากกว่าสามคนขึ้นไป
- การช่วยบุคคลจากการหลุดตัวพังทลายของนั่งร้าน อาคาร บันจัน หลุม โดยมีผู้ประสพภัยจำนวนมาก

- การช่วยบุคคลจากการรั่วไหลของ H₂S โดยมีผู้ประสบภัยจำนวนมาก

5.7. เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Medical Credible Scenario)

เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ เช่น มีบุคคลหนึ่งถึงสามคนได้รับบาดเจ็บ โดยปกติแล้วเหตุการณ์เหล่านี้จะสามารถจัดการเบื้องต้นได้โดยเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) ของคลังน้ำมัน โดยการปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์

เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ของคลังน้ำมัน มีดังต่อไปนี้

- อาการแพ้ (ผื่นตัวต่อภูมิแพ้หรืออื่น ๆ)
- การขาดอากาศหายใจ มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากการพลัดตกลงไปในน้ำ
- การบาดเจ็บที่เกิดจากกระดูก เช่น วัตถุที่ไม่มีคมมากกระทบกระดูกหรือร่างกายไปกระทบ
- การเผาไหม้: ความร้อน, ความเย็น, สารเคมี
- เหตุฉุกเฉินสำหรับโรคเบาหวาน: ภาวะน้ำตาลในเลือดต่ำ น้ำตาลในเลือดสูง ฯลฯ
- ยาเกินขนาด ได้รับพิษ
- ไฟฟ้าช็อต / ไฟฟ้าดูด
- ตกจากที่สูง (ลื่นล้ม สะดุด ลงบันได ฯลฯ)
- เหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับหัวใจ / หัวใจและหลอดเลือด: เจ็บหน้าอกหัวใจหยุดเต้นกล้ามเนื้อหัวใจตาย
- การบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับความร้อน / สิ่งแวดล้อม: อ่อนเพลียจากความร้อนโรคลมแดด
- การบาดเจ็บเนื่องจากสัตว์มีพิษ สัตว์เลื้อยคลาน สัตว์ป่า สุนัขจิ้งจอก
- เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ / การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยก ระบบเครื่องบินขับจากระยะไกล (RPAS) ตกจากที่สูง อุบัติเหตุทางรถยนต์ ฯลฯ
- แผลฉีกขาดเล็กน้อย บาดแผล ฯลฯ
- บุคคลหนึ่งคนที่มีการสัมผัสสารเคมี (H₂S, แอมโมเนีย ฯลฯ)
- ผู้ป่วยที่มีอาการบาดเจ็บที่ดวงตา - สิ่งแปลกปลอมหรือสารเคมี
- เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ระบบทางเดินหายใจ: หายใจลำบาก อาการแพ้ / อาการแพ้ ฯลฯ
- การสูดดมควัน / เส้นใยที่มนุษย์สร้างขึ้น (MMF)
- การบาดเจ็บจากการหมดสติเนื่องจากการบีบรัดของสายรัดลำตัวนิรภัย (Harness) ที่เส้นเลือดใหญ่บริเวณขาหนีบ และขัดขวางระบบการไหลเวียนโลหิต (Suspension Trauma)

5.8. เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Medical Largest Credible Scenario)

เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ เช่น มีบุคคลตั้งแต่สามคนขึ้นไปได้รับบาดเจ็บ เหตุการณ์ฉุกเฉินประเภทนี้ โดยปกติแล้วเหตุการณ์เหล่านี้จะสามารถจัดการเบื้องต้นได้โดยเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) ของคลังน้ำมัน โดยปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ โดยได้รับความช่วยเหลือจากโรงพยาบาลที่ได้ระบุไว้ในแผนฉุกเฉินทางการแพทย์

เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ของคลังน้ำมัน มีดังต่อไปนี้

- ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการหลุดตัวพังทลายของนั่งร้าน อาคาร บันจูน หลุม โดยมีผู้ประสบภัยจำนวนมาก
- ผู้ได้รับบาดเจ็บจากเหตุเพลิงไหม้ โดยมีผู้ประสบภัยจำนวนมาก
- ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการสัมผัส สูดดม H2S หรือ สารพิษ โดยมีผู้ประสบภัยจำนวนมาก
- มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากการพลัดตกลงไปในน้ำ โดยมีผู้ประสบภัยจำนวนมาก
- ผู้ได้รับบาดเจ็บมากกว่า 3 คนจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น เหตุระเบิด

ทั้งนี้เมื่อเกิดเหตุเมื่อมีเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ของคลังน้ำมัน (Medical Emergency Response Plan) ในเอกสารแนบ

5.9. เหตุการณ์อุบัติเหตุทางเรือที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Marine Vessel Incident Credible Scenario)

อุบัติเหตุทางเรือที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- เรือชนกัน (Collision)
- เรือเกยตื้น (Vessel Grounding)
- เรือชนท่า
- เรือหรือท่าเรือเกิดเพลิงไหม้
- การอพยพฉุกเฉินขึ้นจากเรือหรือท่าเรือ
- เรือหลุดออกจากท่าเทียบเรือเนื่องจากสภาพอากาศแปรปรวน

5.10. เหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Natural Disaster/ Weather Emergency Credible Scenario)

เหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติและสภาพภูมิอากาศที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมัน เป็นเหตุการณ์ที่โดยปกติสามารถที่จะจัดการได้โดยผู้ปฏิบัติงานและทีมระงับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมัน

เหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- น้ำท่วมจากฝนตกหนัก
- สภาพอากาศร้อนจัด
- พายุฝนฟ้าคะนอง
- สภาพลมแรง พายุตามฤดู
- เพลิงไหม้ชุมชนข้างเคียง และมีผลกระทบต่อคลังน้ำมัน

5.11. เหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติขนาดใหญ่ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Natural Disaster/ Weather Emergency Credible Scenario)

เหตุการณ์ภัยพิบัติทางธรรมชาติและสภาพภูมิอากาศที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมัน เป็นเหตุการณ์ที่โดยปกติอาจจะไม่สามารถจะจัดการได้โดยผู้ปฏิบัติงานและทีมระดับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมันเอง และต้องร้องขอการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก

เหตุการณ์ที่ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- น้ำท่วมคลังน้ำมันอย่างหนัก และมีผลกระทบต่อคลังน้ำมันอย่างมาก
- เพลิงไหม้ชุมชนหรืออาคารที่อยู่ติดกับรั้วคลังน้ำมัน
- เหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อคลังน้ำมันหรือชุมชนข้างเคียง เช่น พายุ แผ่นดินไหว และอื่นๆ

5.12. เหตุการณ์ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้และขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Security Event Credible Scenario and Largest Credible Scenario)

เหตุการณ์ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัย เป็นเหตุการณ์ที่โดยปกติอาจจะไม่สามารถจัดการได้โดยผู้ปฏิบัติงานและทีมระดับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมันเอง และต้องร้องขอการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก โดยให้ปฏิบัติตามแผนการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของคลังของนนทรี (Port Facility Security Plan / PFSP)

เหตุการณ์ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- การขู่วางระเบิด
- การก่อความไม่สงบ การใช้กำลัง เหตุผู้ประท้วง
- การก่อวินาศกรรม
- การลักลอบเข้าพื้นที่โดยไม่ได้รับอนุญาต

5.13. เหตุการณ์การอพยพที่สามารถเกิดขึ้นได้และขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Evacuation Event Credible Scenario and Largest Credible Scenario)

เหตุการณ์การอพยพออกจากคลังน้ำมันเนื่องจากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เป็นเหตุการณ์ที่สามารถจัดการได้โดยผู้ปฏิบัติงานและทีมระดับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมันเอง

เหตุการณ์การอพยพที่สามารถเกิดขึ้นได้และขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมันของนนทรี มีดังต่อไปนี้

- การอพยพเนื่องจากเกิดเหตุเพลิงไหม้อย่างรุนแรง

- การอพยพเนื่องจากเกิดเหตุน้ำท่วมอย่างหนัก
- การอพยพเนื่องจากเกิดเหตุการณ์ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัย
- การอพยพด้วยเหตุอื่นๆตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา

6. แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (DEVELOPING PRE-INCIDENT PLANS)

การจัดเตรียมการในรายละเอียดของการปฏิบัติการ วิธีการทางเทคนิค และการผจญเพลิง เพื่อให้การควบคุมเหตุการณ์ฉุกเฉินต่างๆ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติที่สูงสุด เรียกว่าแผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre-Incident Planning)

กระบวนการจัดการสภาวะอันตรายและผลกระทบของคลังน้ำมัน (HEMP: Hazard and Effect Management Process) เป็นกระบวนการที่นำมาใช้เพื่อชี้บ่งและประเมินความเสี่ยงอันตรายด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย ความมั่นคง และสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการระบุเหตุฉุกเฉิน ซึ่งผลการประเมินจะถูกนำไปใช้ในการจัดทำมาตรการควบคุมและบรรเทาฟื้นฟู และบันทึกว่ามีการลดความเสี่ยงหลักด้าน HSSE ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ทางธุรกิจ (ALARP) โดยทั่วไปแล้วผลกระทบที่ได้จากเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยงสูงโดยการประเมินความเสี่ยง และตกอยู่ในพื้นที่สีเหลือง/แดง (Yellow/ Red RAM rating) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ทีมระบุเหตุเบื้องต้นมีโอกาสที่จะต้องเข้าระงับเหตุ

แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre-Incident Plans) จะระบุการคัดเลือกเหตุการณ์และเหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมัน ดังที่ได้อธิบายไว้ในบทที่ 5 ของแผนปฏิบัติการฉุกเฉินฉบับนี้ เพื่อให้ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉินสามารถปฏิบัติการได้อย่างรวดเร็วเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น การกำหนดวิธีปฏิบัติการจะต้องดำเนินการไปเพื่อลดความรุนแรงของเหตุการณ์ เช่น ลดปริมาณของเชื้อเพลิงที่เกิดเพลิงไหม้ ลดปริมาณกลุ่มหมอกของไอระเหย หรือขนาดของไฟที่จะเกิดขึ้น โดยกำหนดลำดับความสำคัญก่อนหลังในมาตรการที่ใช้ระงับเหตุ จำนวนบุคลากรและอุปกรณ์ที่ต้องการ รวมไปถึงการระบุผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การปล่อยน้ำที่ใช้ในการดับเพลิงซึ่งอาจมีสารเคมีปนเปื้อนออกสู่แหล่งน้ำภายนอก เป็นต้น

แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre-Incident Plans) ของคลังน้ำมัน ถูกจัดทำขึ้นโดยเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการคลังน้ำมัน โดยคำแนะนำของ HSSE Advisor โดยการจัดทำและทบทวนแผนเป็นหน้าที่ของผู้จัดการคลังน้ำมัน

แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre-Incident Plans) ของคลังน้ำมันช่องนนทรีจะถูกอ้างอิงในเอกสารแนบท้าย 15 ของแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน

- **การแบ่งเขตพื้นที่ในการรับเหตุฉุกเฉิน (Incident Control Zone)**

การกำหนดพื้นที่ควบคุมแบ่งเป็น 3 เขต ได้แก่ พื้นที่ฮอตโซน (Hot Zone) วอร์มโซน (Warm Zone) และโคลด์โซน (Cold Zone) การกำหนดระยะห่างของแต่ละเขตจะขึ้นอยู่กับการทำ FRED modelling ที่จำลองไว้ใน PIP (Pre-Incident Plan) หรืออยู่ในดุลยพินิจของผู้บัญชาการเหตุการณ์

ฮอตโซน (Hot Zone) คือพื้นที่อันตรายที่ต้องมีการควบคุมโดยรอบบริเวณจุดเกิดเหตุฉุกเฉินโดยทันที ซึ่งจะต้องมีระยะมากพอที่จะป้องกันผลกระทบต่อบุคคลภายนอกเขต เป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด ซึ่งทีมปฏิบัติการฉุกเฉินจะต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลเต็มรูปแบบ (PPE) ให้เหมาะสมกับความเสี่ยงหากต้องเข้าไปในพื้นที่นี้

ในกรณีของเหตุเพลิงไหม้ พื้นที่ Hot Zone คือพื้นที่ภายในรัศมี 8 flux (kW/m²) ซึ่งได้จำลองเหตุการณ์ไว้ใน PIP (Pre-Incident Plan) โดยปกติพื้นที่นี้จะปิดกั้นด้วยเทปสีแดง (Red Tape) หรือวางป้ายเตือน Hot Zone

วอร์มโซน (Warm Zone) คือพื้นที่ควบคุมที่อยู่ภายนอกเขต Hot Zone เป็นพื้นที่ใช้ควบคุมและจัดวางอุปกรณ์ฉุกเฉิน เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานของทีมปฏิบัติการฉุกเฉินหรือทีมสนับสนุนเท่าที่จำเป็น โดยปกติการปฏิบัติงานในพื้นที่นี้ไม่จำเป็นต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล หรือสวมใส่ให้เหมาะสมกับความเสี่ยงที่อาจมีอยู่

ในกรณีของเหตุเพลิงไหม้ พื้นที่ Warm Zone คือพื้นที่ภายในรัศมี 4 flux (kW/m²) ซึ่งได้จำลองเหตุการณ์ไว้ใน PIP (Pre-Incident Plan) โดยปกติพื้นที่นี้จะปิดกั้นด้วยเทปสีเหลือง (Yellow Tape) หรือวางป้ายเตือน Warm Zone

โคลด์โซน (Cold Zone) คือพื้นที่ปลอดภัย เป็นจุดที่ไม่มีอันตรายจากเพลิงไหม้หรือสารเคมีปนเปื้อน สามารถกำหนดเป็นที่ตั้งของศูนย์ปฏิบัติการส่วนหน้าและสามารถกำหนดเป็นจุดปฐมพยาบาลและจุดตรวจพยาบาล

7. การแจ้งเหตุและการยกระดับเหตุฉุกเฉิน (NOTIFICATION AND ESCALATION)

ผู้ปฏิบัติงานของคลังน้ำมันมีหน้าที่ในการแจ้งสัญญาณเตือนกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือมีโอกาสเกิดเหตุฉุกเฉิน ซึ่งกระบวนการแจ้งเหตุฉุกเฉินสามารถดำเนินการได้ดังนี้

- การแจ้งเหตุโดยกดอุปกรณ์แจ้งเหตุฉุกเฉิน (Manual call point) ที่ติดตั้งในบริเวณทั่วไปของคลังน้ำมัน
- การแจ้งเหตุโดยกดอุปกรณ์แจ้งเหตุฉุกเฉิน (Manual call point) ที่ติดตั้งในอาคาร
- การแจ้งเหตุโดยเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม กดสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินจากแผงควบคุม
- การแจ้งเหตุโดยผู้ปฏิบัติภาคสนามรายงานโดยใช้วิทยุสื่อสารหรือโทรศัพท์ (Walkie-Talkie Radio Channel)
- การแจ้งเหตุโดยสัญญาณเตือนอัตโนมัติจากระบบตรวจจับควันไฟและระบบตรวจจับอินฟราเรดอื่นๆ

ทั้งนี้สัญญาณแจ้งเหตุจะส่งสัญญาณไปที่ห้องควบคุมของคลังน้ำมัน ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง

7.1. การแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Notification Process)

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินให้ผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการแจ้งเหตุดังนี้

ผู้พบเหตุฉุกเฉิน

- 1) ตะโกนแจ้งเหตุ เช่น เพลิงไหม้ เพลิงไหม้
- 2) กดสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินที่อยู่ใกล้จุดเกิดเหตุ
- 3) แจ้งเหตุฉุกเฉินต่อผู้ควบคุมงาน หรือเจ้าหน้าที่ของคลังน้ำมัน

เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator: CRO)

- 1) เมื่อได้ยินสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉิน ให้ตรวจสอบแผงควบคุมเพื่อค้นหาจุดเกิดเหตุ
- 2) แจ้งให้ทีมระงับเหตุเบื้องต้นหรือเจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคงเข้าไปตรวจสอบในจุดเกิดเหตุ
- 3) หากเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ให้แจ้งต่อผู้จัดการคลังน้ำมันหรือผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นโดยทันที และแจ้งต่อผู้ที่มีหน้าที่ตามแผนฉุกเฉินของคลังน้ำมัน ภายใน 15 นาที (3.3 provide immediate notification of the Emergency to the Manager and Incident Commander or the back-up contacts for these roles)
- 4) ในกรณีจุดเกิดเหตุอยู่ในพื้นที่ดูแลของโรงงานน้ำมันหล่อลื่นหรือโรงงานยางมะตอย ให้ติดต่อสอบถามเหตุฉุกเฉินกับเจ้าหน้าที่ของโรงงานทางวิทยุสื่อสารหรือโทรศัพท์
- 5) แจ้งเหตุเบื้องต้นไปยังหน่วยงานท้องถิ่น เช่น สถานีดับเพลิง ตำรวจ โรงพยาบาล ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของเหตุฉุกเฉิน

- 6) แจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขอสนับสนุนทรัพยากรที่จำเป็น รวมไปถึงการแจ้ง Incident Management Team ตามคำสั่งของผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น
- 7) จัดบันทึกลำดับเหตุการณ์การแจ้งเหตุทั้งหมดโดยจัดบันทึกทั้งการรับสายเข้าและโทรออก (3.1 receive and document all Emergency calls by keeping a log of incoming and outgoing)


ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander)

- 1) เริ่มกระบวนการปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินของคลังน้ำมัน
 - 2) แจ้งเหตุการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัท เช่น กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand), และ Marine Technical Advisor / Supply Operation แล้วแต่กรณี เป็นต้น ตาม T&S Notification and Investigation Process ดังมีรายละเอียดตามเอกสารแนบที่ 13
 - 3) แจ้งเหตุการณ์ต่อ Country HSSE Manager หากเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ เพื่อแจ้งต่อ Country Chair เพื่อตัดสินใจดำเนินการที่เหมาะสมต่อไป
 - มีผู้ได้รับบาดเจ็บ (ทุกระดับความรุนแรง ทั้งบาดเจ็บน้อยและมาก)
 - เหตุการณ์ที่มีโอกาสจะส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัท, กระทั่งถึงบุคคลภายนอกบริษัท หรือสิ่งแวดล้อม
 - 4) แจ้งเหตุการณ์ต่อ RE Hard Services Manager หากเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้
 - ไฟไหม้และไม่สามารถควบคุมได้จนถึงระดับที่ต้องส่งอพยพทั้งคลัง
 - ไฟไหม้ที่ถึงน้ำมันหรือบริเวณที่ติดกับรั้วคลังด้านที่ติดกับสำนักงานใหญ่ (ติดกับสนามฟุตบอลและสโมสรกีฬา)
 - น้ำท่วมหนักในคลัง, ระดับน้ำหน้าท่าสูงมากกว่า 3.8 เมตร (ระดับเฝ้าระวังอย่างสูง) หรือ กำแพงกันดิน (Retaining wall) ริมแม่น้ำเสียหาย เพื่อให้ RE สามารถป้องกันเหตุน้ำท่วมที่สำนักงานใหญ่ได้ทันเวลา เช่น บริเวณชั้นใต้ดินหรือที่จอดรถของสำนักงานใหญ่
 - การก่อความไม่สงบ (Civil unrest) บริเวณคลัง หากพบว่ามีความเสี่ยงต่อทรัพย์สินและการปฏิบัติงานของบริษัท
 - 5) สั่งการให้มีการแจ้งสัญญาณเตือนทั้งคลัง เพื่อให้มีการอพยพไปยังจุดรวมพล
 - 6) แจ้งกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ เพื่อขอยกระดับภาวะฉุกเฉิน หากสถานการณ์ฉุกเฉินไม่สามารถควบคุมโดยทีมระดับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมัน โดยมีขั้นตอนการแจ้งเหตุฉุกเฉินแสดงในแผนภาพที่ 5
- หากเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง ให้แจ้งต่อผู้จัดการคลังน้ำมันโดยทันที และแจ้งต่อผู้ที่มีหน้าที่ตามแผนฉุกเฉินของคลังน้ำมัน ภายใน 15 นาที “หลังจากนั้นทันที”

7.2. การแจ้งเหตุต่อศูนย์ฉุกเฉินของบริษัท (Notification to the Company's 24 hour Emergency line)


อ้างอิงตาม Casualty Notification Procedure ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander: IC) จะต้องรายงานเหตุการณ์ Serious Incident ตามที่กำหนดไว้ ต่อกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations

Manager Thailand) โดยทันทีและดำเนินการแจ้งเหตุต่อ SHELL's STASCO ภายใน 1 ชั่วโมง ส่วนเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่นๆที่ไม่เข้าข่าย Serious incident แต่ส่งผลให้เกิดความล่าช้า เปลี่ยนแปลงตารางเดินเรือเป็นเวลาไม่เกิน 3 ชั่วโมง ให้ดำเนินการแจ้งเหตุต่อ SHELL's STASCO โดยเร็วที่สุดที่สามารถทำได้ ในกรณีที่เหตุฉุกเฉินของเรือ การรั่วไหลของน้ำมันเกิดขึ้นนอกพื้นที่รับผิดชอบของท่าเรือ การแจ้งเหตุต่อ STASCO เป็นหน้าที่ของ Supply Operations Manager



Shipping – Emergency Response

Casualty Notification Procedure for
STASCO Voyage Orders, Nov 2025



CASUALTY NOTIFICATION PROCEDURE

NOTIFICATION SHALL BE MADE IN THE FOLLOWING ORDER OF PRIORITY.

- **BY TELEPHONE:** (+44)-207-934-7777, THE DEDICATED TELEPHONE NUMBER FOR CASUALTIES, (24 HOURS).
- **BY EMAIL:** casualtialert@shell.com

Only in the event of failure of the above telephone number, then the alternate number (+1) 844-577-7799 must be used.

IN THE EVENT OF A SERIOUS INCIDENT AS DESCRIBED BELOW, SHELL CASUALTY MUST BE NOTIFIED WITHIN ONE HOUR OF THE INCIDENT OCCURING:

- Collision with a fixed or floating object.
- Grounding or stranding.
- Structural failure.
- Fire.
- Explosion.
- A fatality or serious injury onboard the vessel.
- A fall overboard or person in water as a result of work or personnel transfer.
- Any condition that affects the safe operation of the vessel.
- A security incident, including a suspicious approach, piracy or cyber security event.
- Any unscheduled event to any vessel whose charter, cargo or berth involves a Shell company where the vessel is likely to be delayed for a period of more than 3 hours; or immediately where the safety of the vessel is considered to be at risk e.g. within territorial waters, a busy shipping lane or other hazards.

SHIPPING – EMERGENCY RESPONSE
Version 3.1
Page | 1

SHIPPING – EMERGENCY RESPONSE

- An uncontrolled release of oil, chemicals or hydrocarbons gas (liquid or vapour) owned by a Shell company or at a Shell facility, or from a vessel managed or chartered by a Shell company, specifically:
 - more than 100 litres of liquid hydrocarbon released to an external deck secondary containment.
 - any volume of liquid hydrocarbon released to water.
 - any volume of hazardous chemical release to water.
 - an uncontrolled venting or release of cargo from LNG/LPG/LH2/LCO2 vessel.
 - any uncontrolled release of hydrocarbons on deck when the vessel is in United States or Canadian territorial waters.
- An incident affecting the community that impacts on local authorities, nongovernmental organisations (NGOs), the general public or other credible body.
- An incident that has potential or actual media interest where the cargo is owned by a Shell company or at a Shell facility, or involving a ship managed or chartered by a Shell company.
- An emergency near to the vessel, which may impact the vessel, or any other situation that threatens the actual or potential safety of people, nearby facilities or the environment.

Any incident that does not meet the above criteria for a serious incident and results in a delay of less than 3 hours, change in the vessel schedule or other deviation to the voyage should be notified to your usual Shell Contact (if known) by phone and confirmed by email, as soon as possible after the incident to STASCoCasualtyTeam@shell.com.

Shell Casualty recognises that each vessel owner/operator will have their own casualty reporting requirements and the vessel may contact them immediately following an incident. Shell Casualty has no objection to the vessel owner/operator making this initial notification, provided the procedure as described is followed.

If the incident occurs within a port the agent must also be copied on all messages sent to Shell Casualty.

In any event, the Master should notify statutory and regulatory bodies, national and local government agencies, if required, and Vessel owners / operators and sub charterer using the fastest means possible.

SHIPPING – EMERGENCY RESPONSE

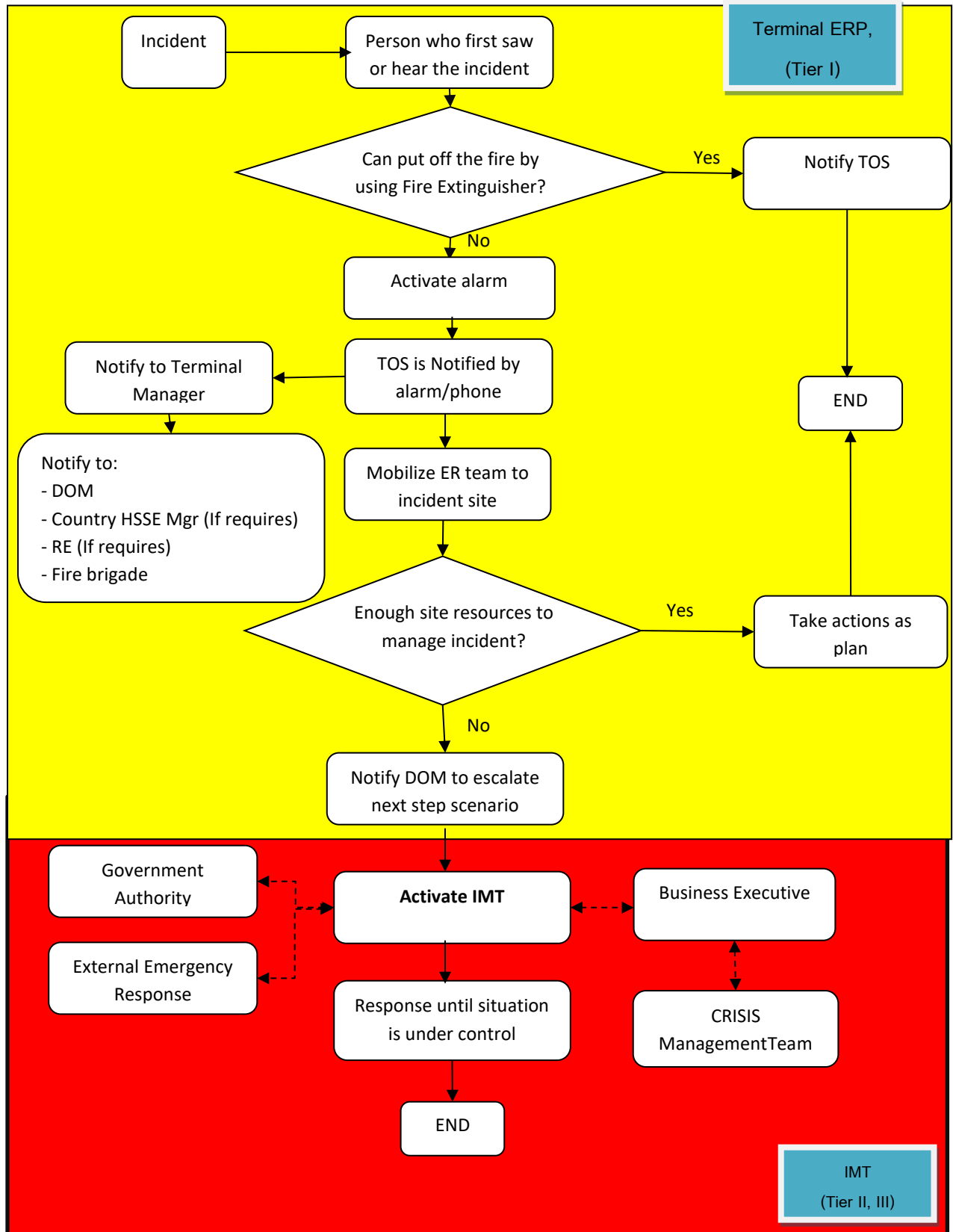
THE INITIAL NOTIFICATION SHOULD INCLUDE:

- AA. NAME OF THE VESSEL, IMO NUMBER
- BB. DATE AND LOCAL TIME INCIDENT OCCURRED
- CC. LOCATION COORDINATES: LATITUDE AND LONGITUDE/ NAME OF PORT OR TERMINAL/ DISTANCE TO NEAREST GROUNDING LINE
- DD. DESCRIPTION OF INCIDENT, DETAILS OF FATALITIES OR PERSONAL INJURIES, DETAILS AND EXTENT OF DAMAGE, EXTENT OF CARGO LOSS AND EXTENT OF ANY POLLUTION
- EE. IS THE VESSEL ABLE TO CONTINUE THE VOYAGE, EFFECT ON OPERATIONS, DELAYS TO THE VESSEL
- FF. AUTHORITIES NOTIFIED
- GG. 24 HR TELEPHONE AND EMAIL DETAILS OF COMPANY DPA
- HH. MAIN AND ALTERNATE TELEPHONE AND EMAIL DETAILS OF SUPERINTENDENT
This should be a contact from the vessel owner / operator that can be engaged on technical and operational issues directly.
- II. CARGO TYPE AND QUANTITY ON BOARD
- JJ. NAME OF SHELL CONTACT – IF KNOWN
- KK. TYPE OF SHELL CHARTER OR NAME OF SUB CHARTERER – IF KNOWN

IN THE EVENT OF AN OIL/CHEMICAL SPILL OR GAS RELEASE, THE MESSAGE MUST ALSO INCLUDE:

- LL. LOCAL TIME, DATE AND LOCATION OF SPILL, INDICATING NAME OF OWNER OF THE INSTALLATION (IF IN PORT) AND WHETHER AT A JETTY/CBM/SBM OR AT SEA.
- MM. TYPE OF OIL/GAS /CHEMICAL E.G. CRUDE/BLACK/WHITE/LUBES/BITUMEN ETC.
- NN. CAUSE IF KNOWN E.G. OVERFLOW HOSE BURST DEFECTIVE SHORE LINE HULL DEFECT ETC.
- OO. ESTIMATED QUANTITY SPILLED
- PP. ESTIMATE OF RATE OF SPILL IF CONTINUING
- QQ. WHETHER CLEAN-UP HAS BEEN ATTEMPTED, EITHER BY SHIP OR THIRD PARTY, ANY ATTEMPT TO CONTROL SOURCE OF SPILL
- RR. ANY OTHER RELEVANT COMMENTS

แผนภาพที่ 5 การแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Emergency Notification Process)



7.3. หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน (Emergency Contact)

รายชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ที่เกี่ยวข้องเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน มีรายละเอียดดังเอกสารแนบที่ 10

- จะต้องมั่นใจว่าหมายเลขติดต่อฉุกเฉินตาม Appendix 10 มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน
- ต้องทำการทดสอบการติดต่อกับหมายเลขติดต่อฉุกเฉินทั้งภายในบริษัทและหน่วยงานภายนอกประจำปี

7.4. การยกระดับสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Escalation Process)

ในกรณีที่ได้มีการประเมินแล้วว่า สถานการณ์ฉุกเฉินมีแนวโน้มที่จะกระทบกับชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม หรือไม่ สามารถควบคุมโดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในคลังน้ำมันได้ และจำเป็นจะต้องขอรับการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานภายนอกทั้งจากภาครัฐและเอกชน ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander) สามารถขอยกระดับภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่สูงขึ้นได้ โดยการแจ้งให้กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) จัดตั้งทีมบริหารจัดการเหตุฉุกเฉิน (Incident Management Team) ขึ้น เพื่อทำหน้าที่อำนวยความสะดวกและติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัทตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของบริษัท (Incident Management Plan) เพื่อให้สามารถระงับเหตุได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยการดำเนินการจะสอดคล้องกับแผนจัดการเหตุฉุกเฉินขั้นวิกฤตของบริษัท (SCOT Crisis Management Plan) ด้วย

ทั้งนี้หากเหตุฉุกเฉิน มีโอกาสที่จะยกระดับเข้าสู่ภาวะฉุกเฉินขั้นวิกฤต (Any Emergency that is a potential Crisis) จะต้องรายงานให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (The Country Chair) รับทราบ

การปฏิบัติการของทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน จะยังคงต้องดำเนินการต่อไปอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการยกระดับภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่สูงขึ้นแล้วก็ตาม จนกว่าจะสามารถควบคุมเหตุฉุกเฉิน ไว้ได้และสถานการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

สำหรับหน่วยงานภายนอกจะอนุญาตให้เฉพาะทีมดับเพลิง (Fire Brigades) และบุคคลที่เกี่ยวข้องเท่านั้นเข้ามาในพื้นที่คลังน้ำมันได้ โดยจะต้องได้รับการพิจารณาจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ก่อน

7.5. การส่งต่อการบัญชาการเหตุฉุกเฉิน (Transfer of Command)

เมื่อผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นประเมินสถานการณ์แล้วเห็นว่า คลังน้ำมันไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ไว้ได้ ด้วยขีดความสามารถเฉพาะของคลังน้ำมันตามแผนฉุกเฉินนี้ และขอยกระดับภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่สูงขึ้น โดยการแจ้งให้กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) จัดตั้ง Incident Management Team (IMT) ขึ้น ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นจะต้องจัดเตรียมข้อมูลสรุปย่อเหตุการณ์ฉุกเฉินลงใบแบบฟอร์ม ICS 201 (Incident Initial Briefing) เพื่อสื่อสารและส่งต่อการบัญชาการให้กับ IMT โดยสาระสำคัญควรประกอบไปด้วย

- เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและจุดที่เกิดเหตุ
- สถานการณ์ของเหตุฉุกเฉิน ณ เวลาที่รายงาน
- สิ่งที่ได้ดำเนินการไปแล้วในการควบคุมสถานการณ์
- แผนการที่จะดำเนินการต่อไป

โดยแบบฟอร์ม ICS 201 (Incident Initial Briefing) มีรายละเอียดดังเอกสารแนบ 14

7.6. การจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการให้ข่าวต่อสื่อมวลชน(Stakeholder Management, Including Media)

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ (Corporate Relations) มีหน้าที่ในการให้ข่าวกับผู้สื่อข่าว โดยการประสานงานข้อมูลของเหตุการณ์กับผู้บัญชาการเหตุการณ์ โดยข้อควรปฏิบัติในการให้ข่าวต่อสื่อมวลชนมีรายละเอียดดังเอกสารแนบ 9 นอกจากนี้คลังน้ำมันช่องนนทรีได้จัดเตรียมข้อมูลของคลังน้ำมันเบื้องต้น (Terminal Information/ Fast Facts) ไว้ในเอกสารแนบ 2

8. การแจ้งเตือน การอพยพ และการตรวจนับจำนวนคน (ALARMS, EVACUATION AND ACCOUNTING FOR PEOPLE)

คลังน้ำมันได้จัดให้มีระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินเพื่อเตือนภัยให้ผู้ปฏิบัติงานได้ออกจากพื้นที่ทำงาน ไปยังจุดรวมพลที่ปลอดภัย โดยข้อปฏิบัติเมื่อได้ยินสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินได้บรรจุไว้ในวิธีทศน์ข้อควรปฏิบัติในคลังน้ำมันเบื้องต้น (Site Induction Training) เพื่อให้พนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มาติดต่อ ได้รับทราบและปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

8.1. การแจ้งเตือน (Alarms)

คลังน้ำมันช่องนนทรีจัดให้มีระบบแจ้งเหตุฉุกเฉินครอบคลุมทุกพื้นที่ในคลังน้ำมัน ทั้งพื้นที่ลานถังน้ำมัน โรงเติมน้ำมัน โรงจ่ายน้ำมัน ท่าเรือ อาคารสำนักงาน รวมไปถึงพื้นที่ของโรงงานน้ำมันหล่อลื่น และโรงงานยางมะตอย โดยมีผู้ควบคุมระบบ (Fire Alarm Control Panel) อยู่ที่ห้องควบคุมกลางของคลังน้ำมัน (Oil Movements Control Room) ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ประจำการตลอด 24 ชั่วโมง

ตารางแสดงอุปกรณ์แจ้งเตือนในคลังน้ำมันช่องนนทรี

อุปกรณ์	การทำงาน	การแจ้งเตือน
ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ (Fire Alarm System)	กดปุ่มสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ (Manual Call Point)	- สัญญาณดังที่ผู้ควบคุมระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ - กระดิ่งดังในพื้นที่ที่กดอุปกรณ์
	อุปกรณ์ตรวจจับควันทำงาน (Smoke Detector)	- สัญญาณดังที่ผู้ควบคุมระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ - กระดิ่งดังในพื้นที่ที่อุปกรณ์ทำงาน
	กดปุ่มที่ผู้ควบคุมระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ แจ้งเตือนทั้งคลังเพื่ออพยพไปจุดรวมพล (Fire Alarm Control Panel)	- สัญญาณดังที่ผู้ควบคุมระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ - กระดิ่งดังในทุกพื้นที่ของคลังน้ำมัน
Evacuation Siren	กดปุ่มสัญญาณที่ห้องควบคุม	- เสียงสัญญาณจะครอบคลุมพื้นที่คลังน้ำมัน
HHLA, HLA	ตรวจจากระดับน้ำมันในถังเก็บที่สูงถึงค่าที่ตั้งไว้	- สัญญาณดังที่ผู้ควบคุมระบบ - สัญญาณกระดิ่งดังที่ท่าเรือ - สัญญาณเตือนดังครอบคลุมทั่วพื้นที่คลังน้ำมัน

การทดสอบอุปกรณ์แจ้งเตือนต่างๆ เป็นไปตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ในระบบ DGAME

8.2. การอพยพและการตรวจนับจำนวน (EVACUATION AND ACCOUNTING FOR PEOPLE)

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีจุดรวมพล (Muster point) และพื้นที่อพยพ (Evacuation Area) ซึ่งเป็นพื้นที่ปลอดภัยภายในและภายนอกคลังน้ำมัน สำหรับการเคลื่อนย้ายผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการฉุกเฉินให้ไปรวมตัวกัน หากจุดรวมพลเริ่มมีความไม่ปลอดภัย ผู้บัญชาการเหตุการณ์จะต้องพิจารณาย้ายจุดรวมพลไปยังพื้นที่อื่นที่มีความปลอดภัยมากกว่า นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีประตูทางออกฉุกเฉินสำหรับออกจากลานถึงน้ำมัน โดยรายละเอียดของจุดรวมพล ประตูฉุกเฉิน และข้อปฏิบัติที่จุดรวมพลมีรายละเอียดดังเอกสารแนบ 12

ข้อควรปฏิบัติในการอพยพเมื่อได้ยินสัญญาณแจ้งเหตุฉุกเฉินหรือได้ยินประกาศแจ้งเหตุฉุกเฉิน

การอพยพออกจากอาคาร

- หยุดการทำงานและทำให้พื้นที่ปลอดภัย
- ออกจากอาคารทางประตูหนีไฟหรือทางออกที่ใกล้ที่สุด
- ไปยังจุดรวมพลที่ใกล้ที่สุด
- ให้ความร่วมมือกับผู้ควบคุมความปลอดภัยที่จุดรวมพลในการตรวจนับ
- ห้ามกลับเข้าไปในอาคาร จนกว่าจะได้รับการแจ้งยกเลิกเหตุฉุกเฉินและมีความปลอดภัย

การอพยพออกจากพื้นที่ปฏิบัติงาน

- หยุดการทำงานและทำให้พื้นที่ปลอดภัย
- อพยพไปในทิศทางเหนือลมไปยังประตูฉุกเฉินหรือทางออกที่ใกล้ที่สุด
- ไปยังจุดรวมพลที่ใกล้ที่สุด
- ให้ความร่วมมือกับผู้ควบคุมความปลอดภัยที่จุดรวมพลในการตรวจนับ
- ห้ามกลับเข้าไปในพื้นที่ปฏิบัติงาน จนกว่าจะได้รับการแจ้งยกเลิกเหตุฉุกเฉินและมีความปลอดภัย

ในกรณีที่จุดรวมพลอยู่ใกล้พื้นที่เกิดเหตุและได้รับผลกระทบ ให้ย้ายไปยังจุดรวมพลที่ปลอดภัยที่อยู่ใกล้เคียง นอกจากนี้ใบอนุญาตทำงานจะต้องมีการทบทวนใหม่ก่อนที่จะอนุญาตให้ทำงานต่อไปได้

การอพยพและตรวจนับจำนวนคนที่จุดรวมพลจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในเวลา 1 ชั่วโมงหลังจากมีการแจ้งเตือน

ในกรณีที่มีผู้สูญหาย ผู้ควบคุมที่จุดรวมพลจะต้องแจ้งไปยังเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม(CRO) เพื่อขอความช่วยเหลือในการค้นหา

8.3. การกำหนด KPI

Reference (ER Specification)	ข้อกำหนด (Requirements)	เวลาตอบสนอง (Response time)
7.1	การแจ้งเหตุไปยังทีมปฏิบัติการฉุกเฉินภายใน/ภายนอกคลังน้ำมัน	ภายใน 15 นาที
7.2	การตรวจนับจำนวนคนที่จู่รวมพล (Account for people)	ภายใน 1 ชั่วโมง
7.3	การปิดกั้นพื้นที่เกิดเหตุ (Restrict access to incident area)	ภายใน 1 ชั่วโมง
7.4	การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible Scenario)	ภายใน 1 ชั่วโมง
7.5	การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน - เหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Largest Credible Scenario)	ภายใน 4 ชั่วโมง

ในกรณีที่การปฏิบัติการเพื่อระงับเหตุฉุกเฉินไม่สามารถดำเนินการได้ภายในเวลาที่กำหนด ผู้บัญชาการเหตุการณ์ จะต้องติดต่อ SEM เพื่อประเมินความเสี่ยงและหามาตรการที่เหมาะสมเพื่อให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (ALARP)

9. การประกาศยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉิน (INCIDENT DECLARATIONS)

สถานการณ์ฉุกเฉินอาจเกิดในระยะเวลาสั้นๆหรืออาจกินเวลายาวนานขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของเหตุการณ์และการเข้าระงับเหตุ ในการประกาศยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉินนั้น จะต้องมีการประเมินเพื่อให้มั่นใจว่าเหตุฉุกเฉินจะไม่กลับมาเกิดขึ้นซ้ำได้อีก

ผู้จัดการคลังน้ำมัน (Terminal Manager) ในฐานะผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นเป็นผู้ออกคำสั่งให้หยุดปฏิบัติการ และยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉิน หากพิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถควบคุมเหตุฉุกเฉินไว้ได้ สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไปหลังจากยุติการปฏิบัติการแล้ว คือ

- แก้ไขสาธารณูปโภคให้กลับมาใช้งานได้ เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ระบบสื่อสาร เป็นต้น
- ตรวจสอบสภาพความปลอดภัยในพื้นที่เกิดเหตุ สำรวจและประเมินความเสียหาย
- กั้นบริเวณพื้นที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยและรอการสอบสวน
- ทำความสะอาดอุปกรณ์ต่างๆ ทำการซ่อมบำรุง และนำเข้าที่เก็บ
- จัดทำรายการวัสดุอุปกรณ์ต่างๆที่ได้ใช้ไป และจัดหาเพื่อมาทดแทน
- ทำความสะอาดและฟื้นฟูสภาพพื้นที่เกิดเหตุ
- เก็บครบน้ำมันและสิ่งปนเปื้อนน้ำมัน น้ำทิ้ง น้ำดับเพลิง แล้วจัดการอย่างเหมาะสม
- เก็บรวบรวมเอกสาร และบันทึกต่างๆระหว่างเกิดเหตุ
- จัดทีมสอบสวนการเกิดเหตุการณ์และจัดทำรายงาน
- จัดเตรียมรายงานผลการปฏิบัติการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการทบทวนการปฏิบัติการและปรับปรุงแผนฉุกเฉิน

10. การฝึกและซ้อมแผนฉุกเฉิน (DRILLS AND EXERCISES)

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีแผนฝึกซ้อมเพื่อระงับเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้มั่นใจว่ามีความพร้อมที่จะระงับเหตุฉุกเฉินต่างๆที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งได้กำหนดเหตุการณ์ที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ (Credible Scenarios) เหตุการณ์ขนาดใหญ่ที่สุดที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ (Largest Credible Scenarios) และเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลที่เลวร้ายที่สุด (Worst Case Spill Scenarios) ตามที่ได้ระบุไว้ใน Appendix 5 CNS - TSD ER Credible Scenarios Guidance Document และ CNS - TSD ER Credible Scenario Guidance Templates (6 year Exercise Program) นอกจากนี้แผนการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินของคลังน้ำมันได้ถูกกำหนดไว้ใน Terminal HSSE Activities ประจำปีของคลังน้ำมัน ซึ่งมีขั้นตอนการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินดังนี้

10.1. การวางแผนฝึกซ้อม

กำหนดเหตุการณ์และผู้เข้าร่วมการฝึกซ้อม โดยควรกำหนดรายละเอียดในการฝึกซ้อมดังนี้

- รายละเอียดของการเกิดเหตุฉุกเฉิน สถานที่ สาเหตุการเกิด วัน-เวลาฝึกซ้อม
- องค์ประกอบของเหตุฉุกเฉิน กำหนดความรุนแรง มีความซับซ้อนของเหตุการณ์
- กำหนดผู้ได้รับบาดเจ็บ ลักษณะการบาดเจ็บ ความรุนแรงของการบาดเจ็บ
- กำหนดผู้เข้าร่วมการฝึกซ้อมทั้งจากภายในและภายนอกคลังน้ำมัน
- แนวทางแก้ไขเหตุการณ์ฉุกเฉิน การดำเนินการตามแผนฉุกเฉินที่กำหนดไว้
- การติดต่อสื่อสาร การแจ้งเหตุ-การรับแจ้งเหตุ
- จัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับการฝึกซ้อม
- แจ้งกำหนดวัน-เวลาฝึกซ้อม และรายละเอียดการฝึกซ้อม ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ

10.2. การฝึกซ้อม

เมื่อถึงกำหนดวัน-เวลาฝึกซ้อม ให้ดำเนินการฝึกซ้อมตามแผน โดยให้สังเกตขณะทำการฝึกซ้อมดังนี้

- ความพร้อมของทีมฉุกเฉิน
- ความพร้อมของอุปกรณ์
- การปฏิบัติตามแผนฉุกเฉิน
- การแก้ไขสถานการณ์

10.3. สรุปและประเมินผลการฝึกซ้อม

- ประชุมสรุปผลการฝึกซ้อมกับทีมฉุกเฉินและผู้ที่เกี่ยวข้อง สรุปข้อดี ข้อด้วย สิ่งที่ต้องปรับปรุง และดำเนินการปรับปรุงแก้ไข
- จัดทำรายงานผลการฝึกซ้อม

11. การสรุปและทบทวนภายหลังปฏิบัติการ (DE-BRIEFS AND AFTER-ACTION REVIEWS)

11.1. การสรุปผลการปฏิบัติ (De-Brief)

เหตุการณ์ใดๆ ที่ต้องมีการปฏิบัติการฉุกเฉิน ทั้งที่เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริงและการฝึกซ้อม จะต้องมีการสอบสวนหาสาเหตุของเหตุการณ์รวมถึงการรับฟังข้อคิดเห็นต่างๆ จากผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง แล้วทำสรุปเพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่เกิดขึ้น ข้อบกพร่องในการปฏิบัติและสิ่งที่ปฏิบัติได้ดี รวมไปถึงบทเรียนต่างๆ เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

การสรุปการปฏิบัติเบื้องต้น (Hot-De-Brief)

การดำเนินการเพื่อหาข้อสรุปผลจากการปฏิบัตินั้น จำเป็นที่จะต้องมีการสอบถามข้อมูล การปฏิบัติ และความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องภายหลังจบการปฏิบัติการ โดยผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander) มีแนวทางปฏิบัติดังนี้

1. จะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้ที่จะเข้าร่วมสรุปผลปฏิบัติการเบื้องต้น ไม่มีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ และทุกคนอยู่ในสภาพที่พร้อมจะให้ข้อมูล
2. จะต้องวางกติกาดังนี้
 - a. การแสดงความคิดเห็น จะต้องเป็นข้อเท็จจริงหรือเป็นการอธิบายคำถามให้ชัดเจน
 - b. การแสดงความคิดเห็น จะต้องเกี่ยวกับเหตุการณ์และกระบวนการปฏิบัติ ไม่ใช่ความเห็นส่วนบุคคลหรือของทีม
 - c. เมื่อมีการแสดงความคิดเห็น จะต้องไม่มีการโต้แย้งข้อคิดเห็นนั้น ปัญหาต่างๆ จะถูกดำเนินการแก้ไขในภายหลัง
3. จะต้องสรุปผลการปฏิบัติเบื้องต้นสั้นๆ เฉพาะที่เกี่ยวกับรายละเอียดข้อเท็จจริง ทั้งนี้ไม่รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขหรือสิ่งที่ได้ปฏิบัติดีแล้ว
4. ควรเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสรุปการปฏิบัติเบื้องต้นทุกคน ได้แสดงความคิดเห็นเพื่อการปรับปรุงแก้ไขคนละ 1 ข้อ ประมาณคนละ 1 นาที และจดบันทึกไว้
5. เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสรุปการปฏิบัติเบื้องต้นทุกคน ได้แสดงความคิดเห็นในสิ่งที่คิดว่าได้ปฏิบัติดีแล้ว คนละ 1 ข้อ ประมาณคนละ 1 นาที และจดบันทึกไว้
6. ให้หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อกันไว้ เพื่อให้สามารถติดต่อให้ความคิดเห็นและข้อมูลเพิ่มเติมได้ในภายหลัง

การดำเนินการเพื่อสรุปผลการปฏิบัติ (Cold De-Brief)

ภายหลังการปฏิบัติการ จะต้องมีการจัดให้มีการประชุมผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการสอบถามรายละเอียดจากการสรุปการปฏิบัติเบื้องต้น รวมไปถึงข้อมูลอื่นๆ มาร่วมกันแสดงความคิดเห็นและทำเป็นรายงานสรุปขึ้น

สำหรับรายงานสรุปจากการฝึกซ้อม ควรดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 30 วัน นับจากวันฝึกซ้อม โดยรายงานควรประกอบไปด้วยเนื้อหา ดังนี้

- เหตุการณ์จำลองและรายละเอียด (Scenario)
- ลำดับของเหตุการณ์ (Sequence of Events)
- บรรยายสรุป (Fact Sheet)
- บทเรียนที่ได้จากการฝึกซ้อม (Lessons Learnt)
- สิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข (Identified Actions)
- ระยะเวลาที่ต้องดำเนินการแก้ไข (Agree Timelines)

ในกรณีที่เป็นการรายงานสรุปจากเหตุการณ์จริง จะต้องมีการสอบสวนหาสาเหตุเพิ่มเติม และดำเนินการตามกระบวนการสอบสวนและรายงานอุบัติเหตของ บริษัทฯ

11.2. การทบทวนภายหลังการปฏิบัติ (After Action Reviews)

การทบทวนภายหลังการปฏิบัติ เป็นกระบวนการตรวจสอบหาความจริงเพื่อค้นหาสาเหตุของเหตุการณ์และความมีประสิทธิภาพของการปฏิบัติการฉุกเฉิน โดยข้อมูลที่ได้จากการสรุปการปฏิบัติเบื้องต้น (Hot-De-Brief) สามารถนำมาใช้ในกระบวนการนี้

โดยปกติแล้วการทบทวนภายหลังเหตุการณ์ จะดำเนินการโดยบุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการฉุกเฉิน เพื่อให้การทบทวนเป็นไปอย่างเที่ยงตรง ในกรณีที่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องสำคัญ (Significant Event) หรือเป็นเหตุฉุกเฉินระดับที่ 3 (Tier 3 Event) ผู้ชำนาญการจาก SEM/OSEC จะเข้าร่วมด้วย

12. อุปกรณ์ตอบโต้เหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE EQUIPMENT)

อุปกรณ์ตอบโต้เหตุฉุกเฉินที่นำมาใช้งาน ได้ถูกเลือกโดยวิธีการที่เป็นระบบและอ้างอิงถึงคู่มือวิธีการออกแบบและปฏิบัติทางวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง (Shell Design and Engineering Practice) เพื่อใช้ในการจัดการเหตุการณ์ที่มีโอกาสเกิดขึ้นได้ในคลังน้ำมัน ตามที่ได้ระบุไว้ในบทที่ 6 ของแผนปฏิบัติการฉุกเฉินนี้

อุปกรณ์การตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ควรมีรายการดังต่อไปนี้

- อุปกรณ์ตอบโต้เหตุฉุกเฉินแบบติดตั้งประจำที่และแบบเคลื่อนย้ายได้ (Portable / Mobile Equipment)
- อุปกรณ์เก็บกู้การหกรั่วไหลของน้ำมัน (Oil Spill Response Equipment)
- อุปกรณ์และสิ่งจำเป็นสำหรับเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ (Medical Response Facilities and Equipment)
- ระบบสถานีฉีดน้ำและโฟม (Fixed System)
- อุปกรณ์ตรวจจับควันไฟและก๊าซ (Fire and Gas Detection Equipment)
- ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit Televisions)

ระบบโทรทัศน์วงจรปิดได้ถูกติดตั้งตามพื้นที่สำคัญของคลังน้ำมัน เช่นท่าเรือ โรงเติมน้ำมัน เพื่อใช้ในการรักษาความปลอดภัยและเฝ้าระวังภัย รวมถึงอาจใช้สังเกตการณ์เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน

- ระบบน้ำดับเพลิง (Fire Water System)

ระบบน้ำดับเพลิงของคลังน้ำมัน ได้ถูกวางระบบไว้ในรูปแบบวงแหวน และติดตั้งหัวต่อท่อฉีดน้ำดับเพลิงรวมถึงระบบวาล์วสกัด เพื่อให้ให้น้ำดับเพลิงสามารถไหลได้ในสองทิศทางและครอบคลุมพื้นที่ทั้ง ระบบน้ำดับเพลิงได้ออกแบบให้ส่วนใหญ่อยู่เหนือพื้นดิน เพื่อให้ง่ายในการตรวจสอบ การซ่อมบำรุงและทดสอบวาล์ว รวมไปถึงการดูแลการเกิดสนิมกัดกร่อนความสามารถในการจ่ายน้ำดับเพลิงสามารถดูได้จากเอกสารแนบที่ 6 และแผนผังระบบน้ำดับเพลิงจากเอกสารแนบที่ 7

- ระบบป้องกันเพลิงไหม้แบบติดตั้งถาวร (Fixed Fire Protection Systems)

การป้องกันเพลิงไหม้ทั่วไปของคลังน้ำมัน จะใช้ระบบเซนเซอร์ตรวจจับไฟอย่างรวดเร็ว เช่น อุปกรณ์ตรวจจับควันไฟในอาคาร เป็นต้น การเดินตรวจตราพื้นที่ในคลังน้ำมันตามระยะเวลาที่กำหนด การกระจายจุดกวดสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ทั่วพื้นที่ของคลังน้ำมัน การตรวจสอบจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิดในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง การตอบโต้เหตุฉุกเฉินอย่างรวดเร็วโดยผู้ปฏิบัติงานและทีมระงับเหตุเบื้องต้น และการขอความช่วยเหลือจากหน่วยดับเพลิงจากภาครัฐเพื่อป้องกันความรุนแรงของเหตุฉุกเฉินไม่ให้ลุกลาม นอกจากนี้แล้วอัตราความต้องการใช้สารละลายโฟมและน้ำสำหรับดับเพลิงน้ำมันได้ถูกคำนวณโดยใช้พื้นฐานจากขนาดของถังเก็บ ชนิดของน้ำมันที่บรรจุน้ำมัน และระยะเวลาในการฉีดโฟม โดยมีการติดตั้งระบบป้องกันเพลิงไหม้แบบติดตั้งถาวร เช่น Tank Top Foam Injection System (Foam Chamber) เป็นต้น

อุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆจะต้องได้รับการตรวจสอบและทดสอบการใช้งานเป็นประจำ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าอุปกรณ์อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน ซึ่งการตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนงาน R&I plan โดยอุปกรณ์ฉุกเฉินของคลังน้ำมันมีรายการดังเอกสารแนบ 6

- **ข้อยกเว้นสำหรับกรณีฉุกเฉิน (Exceptional for Emergency)**

■ **ข้อยกเว้นสำหรับรถฉุกเฉิน(High Allow Gear Control)**

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น การเข้าถึงจุดเกิดเหตุอย่างรวดเร็ว จะทำให้สามารถระงับเหตุได้ตั้งแต่ระยะเริ่มแรก โดยไม่เกิดการลุกลามจนเกิดผลกระทบในวงกว้าง การใช้ยานพาหนะ เช่น รถดับเพลิง, รถพยาบาล หรือรถฉุกเฉินอื่นๆ จะทำให้เข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจำเป็นจะต้องใช้ความเร็วมากกว่าที่คลังกำหนดไว้ที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังนั้นเพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการระงับเหตุและยังคงไว้ซึ่งความปลอดภัย รถฉุกเฉินจะได้รับอนุญาตให้ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง

■ **ข้อยกเว้นสำหรับการใช้โทรศัพท์มือถือ กล้องถ่ายรูปและ AED (Mobile phone, Photography and AED using)**

โทรศัพท์มือถือ กล้องถ่ายรูปและAED ได้รับอนุญาตให้ใช้ในสถานการณ์ฉุกเฉินดังต่อไปนี้

- ที่จุดรวมพล สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมความปลอดภัยใช้ติดต่อเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินและบันทึกเหตุการณ์
- ที่ จุดบัญชาการ ณ พื้นที่เกิดเหตุ (Forward Command Post)สำหรับผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น หรือผู้ที่ได้รับอนุญาตใช้ติดต่อสื่อสารและบันทึกเหตุการณ์
- ในพื้นที่classified area เป็น zone 2 เช่น ลานถังเก็บน้ำมัน (Tank Farm) ที่เป็นพื้นที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ สำหรับผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตใช้บันทึกภาพและเหตุการณ์เพื่อใช้รายงานสถานการณ์

■ **ข้อยกเว้นในการลงไปยังหลุมของเครื่องสูบน้ำดับเพลิง (Access to Fire Pump Pit)**

เนื่องจากหลุมของเครื่องสูบน้ำดับเพลิง CAT 1, CAT 3/1, CAT 3/2 และ 240 kW ได้รับการประเมินว่าเป็นพื้นที่อับอากาศ เนื่องจากไม่ได้รับการออกแบบให้ทำงานอย่างต่อเนื่องและมีทางเข้าออกจำกัด การลงไปในหลุมในภาวะปกติจึงต้องมีใบอนุญาตทำงาน ยกเว้นในกรณีฉุกเฉินเกิดเหตุเพลิงไหม้และมีความจำเป็นต้องลงไปในหลุมเพื่อตรวจสอบการทำงานของเครื่องสูบน้ำดับเพลิงไม่ต้องใช้ใบอนุญาตทำงาน

รายละเอียดเพิ่มเติมในการปฏิบัติให้ดูจากเอกสารแนบที่ 17 ข้อยกเว้นสำหรับปฏิบัติการฉุกเฉินและมาตรการควบคุม (CNS Hierarchy Of Controls For Emergency Response)

13. ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY ORGANISATION FACILITIES)

13.1. ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Emergency Coordination Center, Initial Control Room)

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีศูนย์บัญชาการเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการตัดสินใจและกำหนดแผนปฏิบัติการ รวมถึงการติดต่อสื่อสารกับผู้ที่เกี่ยวข้อง หากศูนย์บัญชาการมีสภาพไม่ปลอดภัย เช่นอยู่ใกล้พื้นที่ที่เกิดเหตุมากเกินไป ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นจะต้องพิจารณาย้ายศูนย์บัญชาการไปยังพื้นที่สำรองที่ได้กำหนดไว้ แม้ว่าจะสามารถควบคุมเหตุฉุกเฉินไว้ได้แล้ว ศูนย์บัญชาการจะยังคงเป็นศูนย์กลางสำหรับการติดต่อสื่อสารกับผู้ที่เกี่ยวข้อง การรวบรวมเอกสารต่าง ๆ ตลอดจนการวางแผนเพื่อฟื้นฟูพื้นที่ที่เกิดเหตุ ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินของคลังน้ำมันกำหนดไว้ในเอกสารแนบ 8

สำหรับคลังน้ำมันของนทรีได้กำหนดให้ ห้องควบคุมของคลังน้ำมัน (Oil Movements Control Room) เป็นศูนย์บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น โดยมีการจัดสิ่งจำเป็นในการตอบโต้เบื้องต้นต่อเหตุฉุกเฉิน อันได้แก่

- กระดานขาว (White boards)
- แผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน (Terminal emergency response plan)
- แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre-incident plans)
- โทรศัพท์สำหรับติดต่อ (Designated telephones)
- วิทยุสื่อสารและแบตเตอรี่สำรอง (Portable radios and spare batteries)
- อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมสำหรับทีมปฏิบัติการฉุกเฉิน (Appropriate PPE for the emergency responders)
- แผนผังของคลังน้ำมัน (Terminal plot plan)
- เอกสารทางวิศวกรรมสำหรับถังเก็บผลิตภัณฑ์และไดอะแกรมกระบวนการทำงาน (Engineering documents for the tanks and process flow charts)
- แผนผังระบบน้ำดับเพลิง (Fire water system drawings)
- ICS documents such as ICS 201

13.2. จุดบัญชาการ ณ พื้นที่เกิดเหตุ (Forward Command Post)

ในกรณีที่มีการจัดตั้งจุดบัญชาการ ณ พื้นที่เกิดเหตุ ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน จะจัดพื้นที่สำหรับบัญชาการ โดยอาจจะใช้กระโจมที่ประกอบด้วยอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการจัดการเหตุการณ์ภาคสนาม เพื่อเป็นสถานที่ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์ประจำการ และอาจใช้เป็นฐานปฏิบัติการร่วมกับกองบังคับการตำรวจ จุดบัญชาการ ณ พื้นที่เกิดเหตุควรมีสิ่งจำเป็นดังต่อไปนี้

- แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre-incident plans)
- วิทยุสื่อสารและแบตเตอรี่สำรอง (Portable radios and spare batteries)

- แสงสว่าง (Lighting)
- กล้องถ่ายรูป (Camera)
- โทรโข่งเพื่อใช้สื่อสารกับทีมระงับเหตุ (Loud Hailer to address emergency responders)
- เทปกั้นบริเวณห้ามเข้า (Barrier tape)
- สมุดจดบันทึกและอุปกรณ์เครื่องเขียน (Note books and stationary)

13.3. จุดรวมพลและจุดอพยพ (Muster Point and Evacuation Area)

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีจุดรวมพล (Muster point) ซึ่งเป็นพื้นที่ปลอดภัยภายในคลังน้ำมัน สำหรับการเคลื่อนย้ายผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการฉุกเฉินให้ไปรวมตัวกัน หากจุดรวมพลเริ่มมีความไม่ปลอดภัย ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นจะต้องพิจารณาย้ายจุดรวมพลไปยังพื้นที่อื่น ๆ ที่มีความปลอดภัยมากกว่า นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีประตูทางออกฉุกเฉินสำหรับออกจากลานถึงน้ำมัน โดยรายละเอียดของจุดรวมพล ประตูฉุกเฉิน และข้อปฏิบัติที่จุดรวมพลมีรายละเอียดดังเอกสารแนบ 12

13.4. จุดปฐมพยาบาล (First Aid Station)

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีพื้นที่ที่ปลอดภัยในพื้นที่ของคลังน้ำมัน สำหรับการปฐมพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ ก่อนที่จะส่งตัวไปรักษาที่โรงพยาบาลที่กำหนดไว้ในแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ จุดปฐมพยาบาลของคลังน้ำมันกำหนดไว้ในเอกสารแนบ 11

13.5. จุดรับรองผู้สื่อข่าว (Media Holding Area)

คลังน้ำมันจะต้องจัดให้มีพื้นที่สำหรับรับรองผู้สื่อข่าวซึ่งมารอทำข่าว ซึ่งจะต้องจัดให้มีผู้ดูแลผู้สื่อข่าวในระหว่างรอการแถลงข่าว ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้สื่อข่าว

14. เอกสารแนบท้าย (APPENDICES)

เอกสารแนบ (Appendix no.)	ชื่อเอกสารแนบ
1	แผนที่ของคลังน้ำมันช่องนนทรี (MAPS OF CNS AND PROCESS OVERVIEW)
2	ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS INITIAL INFORMATION/ FAST FACTS)
3	ทะเบียนกระบวนการจัดการสภาวะอันตรายและผลกระทบ (HEMP REGISTER)
4	ข้อกำหนดและความสามารถในการฝึกอบรม (TRAINING COMPETENCY AND REQUIREMENTS)
5	กำหนดการและรายการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน (DRILL AND EXERCISE SCHEDULE & PROGRAM)
6	รายการอุปกรณ์ฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE EQUIPMENT)
7	แผนผังของระบบน้ำดับเพลิง (LAYOUT OF FIRE RING MAIN AND FIREFIGHTING SYSTEM)
8	อุปกรณ์ภายในห้องควบคุม (INITIAL CONTROL ROOM ER EQUIPMENT)
9	แผนการสื่อสาร (COMMUNICATION PLAN)
10	หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน (EMERGENCY CONTACT LIST)
11	แผนฉุกเฉินทางการแพทย์ (MEDICAL EMERGENCY RESPONSE PLAN)
12	จุดรวมพลและเส้นทางอพยพ (MUSTER POINT AND EVACUATION ROUTE)
13	กระบวนการแจ้งเหตุและสอบสวน (T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS)
14	แผนปฏิบัติการฉุกเฉินในการเฝ้าระวังและกรณีมีน้ำท่วมคลัง (FLOODING)
15	แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (TERMINAL PRE-INCIDENT PLAN)
16	ข้อยกเว้นสำหรับปฏิบัติการฉุกเฉินและมาตรการควบคุม (CNS HIERARCHY OF CONTROLS FOR EMERGENCY RESPONSE)

Appendix 1- แผนที่ของคลังน้ำมันช่องนนทรี (MAPS OF CNS AND PROCESS OVERVIEW)

แผนที่ของคลังน้ำมันช่องนนทรีและภาพรวมกระบวนการปฏิบัติงานถูกเก็บรักษาไว้ที่ห้องควบคุมของคลังน้ำมัน
สำหรับสำเนาแบบอิเล็กทรอนิกส์สามารถดูได้จากแหล่งข้อมูลตาม hyperlink ต่างๆ ด้านล่าง

Document Name	Hyperlink
CNS Terminal Plot Plan	CNS PLOT PLAN.pdf
Hazardous Area Classification	CNS Hazardous Area Classification.pdf

แผนที่คลังน้ำมันช่องนนทรี



Appendix 2- ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Initial Information/ Fast Facts)



Introduction

The fast facts indicate our essential business and update existing information. We supply and distribute high-quality white oil, black oil, aviation turbine fuel (Jet A-1) and specific blending grades which give outstanding performance.

We are the fuel supplier of choice for corporate and distributing companies in many industries worldwide including transport, agriculture, manufacturing, power generation and construction.

We provide transport fuels, heavy fuel oils, new fuels and other innovative energy solutions that add value to customer's business, helping to improve the efficiency of operations and reduce environmental impact (use less and emit less).

For further information, please visit:

[Marine Industry | Shell Thailand](#)

[Technical Services | Shell Thailand](#)

[Our Activities | Shell Thailand](#)

Document Content

Introduction	1
1.1 Facility Overview & Background.....	2
1.2 Facility Statistics.....	2
1.3 Information Supporting the Statistics.....	3
1.31 Information on Vessel Types and products	3
1.32 Information on Vessel Handling	3
1.33 Information on Vessel Clearance.....	3
1.4 Information on Recent Incidents.....	4
1.5 Supporting Communications Details	4
1.6 Application of Maritime Fast Facts to Upstream Business Units	4
1.6.1 Information on Recent Incidents.....	4

1.1 Facility Overview & Background

Chong Nonsi (CNS) Terminal is located in Bangkok alongside the Chao Phraya river. This terminal is the largest and the most energetic. Head Office is also located in this area.

House Address: 10/1 Na Ranong Road, Klong toey, Bangkok 10110

Postal Address: P.O. Box 345, Bangkok 10501

Telephone: (66) 0 2262 6000

Fax: (66) 2 249-8393

Email: generalpublicenquiries-th@shell.com

Customer Service Telephone: (66) 0 2657 9888

Shell ClubSmart Call Center Telephone (66) 0 2697 5858, Monday – Saturday 9 am. – 7 pm.

Facility Parameters

Wharf		Product Handle	Displacement (MT)
Discharging	24A	Gas Oil, RBOB91&95, Jet A-1, Lubricant, Fuel Oil	25000
	24B	Gas oil, RBOB91&95, Jet A-1, Fuel Oil, Bitumen	12000
Loading	5	Gas Oil, Fuel Oil	1400
	7	Gas Oil, Fuel Oil	1500

1.2 Facility Statistics

Category	Products	Quantity (Million Lts.)
Products Receipt	Gasoil	234
310 Ships	RBOB91 & RBOB95	160
	Jet A-1	121
	Fuel Oil	89
	Lube Oil	93
	Bitumen	153
800 Trucks	Ethanol	18
	B100	17
Pipeline Delivery	Jet A-1	145
	RBOB91 & RBOB95	53
	Gasoil	37

1.3 Information Supporting the Statistics

1.31 Information on Vessel Types and Products

Products	Trips
Gas Oil	68 (Local 67, Imported 1)
RBOB91&RBOB95	53 (Local 51, Imported 2)
Jet A-1	28 (Local 27, Imported 1)
Lubricant	27 (Local 0, Imported 27)
Fuel Oil	65 (Local 65, Imported 0)
Bitumen	59 (Local 7, Imported 52)

1.32 Information on Vessel Handling

Terminal shall ensure acceptable vessel dimensions for each berth are determined and documented in the GMAS and TIB. The terminal performs a pre-arrival check 2-3 days to vessel arrival:

- Availability of jetty and facility operability
- Availability of tank space/ullage
- Vessel security level

Communication between vessel and shore before arrival is required so that the Terminal and/or vessel's agent can make necessary arrangements such as the ordering of pilots, tugs and mooring gangs.

Once the vessel is moored, the terminal has the responsibility to:

- Ensure that the vessel remains securely moored and in the correct position and ensure that any necessary corrective action is taken.

- Monitor environmental conditions with regards to established operational limits and share relevant information with the vessel.

1.33 Information on Vessel Clearance

Supply scheduling positively vet vessel's compatibility with a berth via GMAS. Once vetted, an approved GMAS number is issued which shall be forwarded to terminal for acceptance. Terminal shall validate the GMAS clearance and perform a final berth fit evaluation prior to vessel arrival.

1.4 Information on Recent Incidents

Incidents	Description	Event Type
CNS_Asset damage from an earthquake with an epicenter approx. 1,000 km from the terminal	On 28th March 2025 at around 13:20, an earthquake with a magnitude of 7.7 struck central Myanmar, causing widespread tremors across Thailand, including at the CNS terminal, which is located approx. 1,000 km away from the epicenter of the earthquake. After confirming that conditions were safe, the team proceeded to visually inspect the facilities, including buildings, storage tanks, pipelines, and pumps. No major visual damage to the facilities or infrastructure was observed. However, the team reported a cracked window glass at the CNS clinic and a cracked concrete wall at the LSC tank farm. There was no LOPC, no injuries, and no further consequences.	Natural Disaster Incident (Asset damage)
CNS_Retaining Wall Project (Barge crane hit jetty steel stair)	On 5th Mar 2025 at 09:30 hrs, while a contractor was mobilizing the barge crane to berthing at jetty1, working team found that the port side head of barge crane hitting the steel structure of jetty which resulting in the Steel structure (Access stair) was damaged (bending) then operation person and project team asked for re-adjust the barge direction by deploying the anchor to complete the berthing safely. No injury, only asset damaged (Access stair) after the safe berthing of barge, contractor stopped their work (install sheet pile) to check the condition of steel stair and barge with no impact and no damaged only jetty steel stair. The operation working on-site scrum with project team and emphasized contractor to follow the berthing process to safe position as per approval plan. The Site Engineer working at site informed to Construction Manager for site assessment and investigation. No further consequences found. More details and investigation will be further proceeded and will be updated to team.	Incident with Consequences (Asset damage)
CNS_Oil stain found during excavation work (Retaining Wall Improvement Project)	At 14:00 on January 20, 2025, while the project contractor was carrying out excavation work on the shore between Jetty 1 and Jetty 5 under the Retaining Wall Improvement Project, a bitumen-like stain was discovered in the soils and oil sheen suspecting as fuel oil was observed in the water. The contractor then reported the case to TOS and immediately stopped excavation activity and	Incident with Consequences (LOPC)

	informed the concerned parties. For immediate action, the team deployed boom to contain the oil sheen in the water then recovered all oil sheen, and in consult with SGW SME the soils with bitumen-like stain being put on higher ground to avoid contact to water. The team also gathered samples and sent to lab for analyze the type of hydrocarbons. Until now, there's no further oil sheen found in the water and the project execution has continued.	
CNS_People falling into water during vessel mooring activity	<p>On 4 Jan 2025 @ 11:40 hrs., while the vessel was berthing at CNS Jetty 24B, a jetty operator was standing on the bollard's platform, performing mooring activities with the mooring boat (the tide level was lower than the bollard platform at that time). When the mooring boat picked up the last ship's rope (3rd line) and handed it to the jetty operator to secure at the bollard, the jetty operator slipped and fell into the water. At that moment, his PFD was activated and inflated. The mooring boat came and helped pulling him up to the platform. The operator reported no injury on the incident date. On 9 Jan after the operator came back from his day off, he shared with the investigation team that he found a slight bruise on his knee but had already fully recovered. The investigation team consulted Health Manager and received advice that it is considered an immaterial injury.</p> <p>From the initial investigation, it was found that the platform structure is not flat and the yellow area becomes slippery when wet. The height from the platform to the ground is 1.40m, and the water level was 15 cm lower than the platform.</p>	Incident with Consequences (Minor People injury)

1.5 Supporting Communications Details

Distribution Operations Manager Thailand: K. Ong-Artpan Posri
Terminal Manager: K.Thanida Leetanakul
CNS TOS Lead (Ops): K. Ketkanok Jiraborvornpongsa
CNS TOS Lead (HSSE): K. Daranpop Panumasrusme
CNS TOS Lead (Dispatch): K. Tewanant Sritawan

1.6 Application of Maritime Fast Facts to Upstream Business Units

Not Applicable.

ข้อมูลถังบรรจุน้ำมัน (Storage Tank Information)

Tank No.	Product	Capacity (L)
T19	Empty	3,927,462
T20	KEROSENE	5,530,996
T21	RBOB95	5,157,966
T22	RBOB91	6,563,193
T23	GOHD	6,488,432
T24	ETHANOL	1,597,011
T30	GO	7,193,410
T38	GO	5,358,403
T42	GTL (GO)	5,387,522
T43	GO	8,187,803
T48	GO 0.1%	8,603,015
T49	Empty	5,371,391
T50	GO	8,420,226
T51	FOA	5,567,696
T53	GO	8,745,512
T54	JET A-1	8,228,503
T55	FOC	8,898,327
T56	JET A-1	8,655,249
T57	LSFO 0.5%	8,757,181
T58	GOHD	8,915,639
T64	RBOB91	8,718,576
T65	RBOB91	8,598,884
T66	RBOB95	8,624,801
T67	JET A-1	13,494,463
T68	B100	2,222,438
T70	Empty	8,915,363
T72	RBOB95	8,877,901


Appendix 3- ทะเบียนกระบวนการจัดการสภาวะอันตรายและผลกระทบ (HEMP REGISTER)

ทะเบียนกระบวนการจัดการสิ่งอันตรายและผลกระทบของคลังน้ำมันของนนทรีถูกเก็บรักษาไว้ที่ห้องควบคุม
สำหรับสำเนาแบบอิเล็กทรอนิกส์สามารถดูได้จากแหล่งข้อมูลตาม hyperlink ด้านล่าง

Document Name	Hyperlink
CNS Terminal HEMP	TS Thailand Facilities Management Terminal Team - CNS - All Documents (shell.com)

Appendix 4- ข้อกำหนดและความสามารถในการฝึกอบรม (TRAINING COMPETENCY AND REQUIREMENTS)

คลังน้ำมันช่องนนทรี ได้กำหนดการอบรมและข้อกำหนดด้านความรู้ความสามารถสำหรับผู้ปฏิบัติงานในคลังน้ำมันตามที่บริษัทต้องการและตามที่กฎหมายกำหนดดังนี้

Document Name	Hyperlink
Competence Assessment Tracking Tool	 Competence Assessment Tracking Tool CNS.xlsx

Appendix 5- กำหนดการและรายการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉิน (DRILL AND EXERCISE SCHEDULE & PROGRAM)

Document Name	Hyperlink
CNS - TSD ER Credible Scenario Guidance Templates (6 year Exercise Program)	CNS - TSD ER Credible Scenario Guidance Templates (6 Year Exercise Program)
CNS - TSD ER Credible Scenarios Guidance Document	CNS - TSD ER Credible Scenarios Guidance Document
CNS HSSE Activities Work Plan	CNS Depot monthly KPI Report_Year

Appendix 6- รายการอุปกรณ์ฉุกเฉิน (EMERGENCY RESPONSE EQUIPMENT)

Equipment	Capacity/rate	Quantity	Location
Fire Pump			
Fire Pump: Diesel Engine	7,570 L/min. (2,000 GPM)	1	Jetty 1 (CAT 1)
Fire Pump: Diesel Engine	7,570 L/min. (2,000 GPM)	1	Jetty 3 (CAT 3/1)
Fire Pump: Diesel Engine	7,570 L/min. (2,000 GPM)	1	Jetty 3 (CAT 3/2)
Fire Pump: Electrical	7,570 L/min. (2,000 GPM)	1	Jetty 4 (180 hP)
Fire Pump: Electrical	7,570 L/min. (2,000 GPM)	1	Jetty 4 (240 kW)
Jockey Pump: Electrical	1,000 L/min.	1	Jetty 4
Fire Hose (30 m)	Hose 1.5"	21	Fire Shed, Emergency pick-up
Fire Hose (30 m)	Hose 2.5"	66	Fire Shed, Emergency pick-up
Nozzle			
Mobile monitor	1,250 GPM	4	ER store at jetty 4
Mobile monitor with JRC	1,250 GPM	2	ER store at jetty 4
Water Nozzle	500 L/min.	6	Fire Shed, Emergency pick-up
Foam Nozzle (FB5)	400 L/min.	2	
Foam Nozzle (FB10)	900 L/min.	5	
Fixed Monitor	500 GPM	32	Tank Farm, Jetties, Gantry
Hydro-shield (mobile)		2	
Fire Fighting Suits			
Team Leader Fire Suit		6	Fire Station, Emergency Car
Fire Suit		10	Fire Station, Emergency Car
Fireman Helmets		16	Fire Station, Emergency Car
Fireman Rubber Boots		16	Central Fire Station
Gloves		6	Central Fire Station
Fire & Rescue Vehicles			
Pick-up truck with equipment		1	Bulk Room
Pick up		1	Bulk Room
Folk lift		1	Additvie Warehouse

Equipment	Capacity/rate	Quantity	Location
Foam Concentrate			
3% AR-AFFF	Litre	8,800	Tank Top Foam Injection System
3% AR-AFFF	Litre	17,263	Fixed monitor
3% AR-AFFF	Litre	2,052	Fire Shed
3% AR-AFFF	Litre	2,400	RTW gantry (12 drum)
1%-3% AR-AFFF	Litre	10,000	RTW gantry (10 IBC)
Total	Litre	40,515	
Fire Extinguishers			
Dry Chemical Powder	20 lbs.	259	Terminal areas
Dry Chemical Powder	125 lbs.	4	Jetties
CO2	15 kg	8	Office, Substation, ALS, DO
Other			
Fire Alarm System		1	Terminal Areas
Eyewash Station		19	Bulk Filling Gantry, Jetties, Tank Farm
Tank Sprinkler System		28	All Tanks
Gantry Sprinkler System		1	
Generator	1,400 kVA	2	New Substation
Generator	100 kVA	2	DO Building, TW Substation
Sand Bins		30	Tank farm, Gantry, Jetties Areas
Portable Gas Detector (5 gases)		5	Bulk Room, HSSE, ALS

Tank Foam Requirement: Fixed Foam System (Foam Chamber)**CNS Terminal : Mar 2025**

Item No.	Tank No.	Tank Height	Tank Dimeter	Tank Capacity	Product Stored	Product Classification	Cross Section Area	Application Rate	Application Time	Foam Solution Flowrate Required	Foam Concentration Required (3%)	Firewater Required (3%)
		(m.)	(m.)	(L)			(m ²)	(L./min./m ²)	(min.)	(L/min)	(L)	(L)
1	T-19	6,351	28.00	3,927,462	Empty	-	616	-	-	-	-	-
2	T-20	8,628	29.26	5,530,996	Kerosene	Class II	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
3	T-21	5,235	36.00	5,157,966	RBOB95	Class I	1,018	4.1	55	4,173	6,886	222,645
4	T-22	6,973	36.00	6,563,193	RBOB91	Class I	1,018	4.1	55	4,173	6,886	222,645
5	T-23	6,457	36.00	6,488,432	GOHD	Class III	1,018	4.1	30	4,173	3,756	121,443
6	T-24	7,561	16.00	1,597,011	Ethanol	Class I	201	4.1	55	824	1,360	43,979
7	T-30	8,563	29.29	7,193,410	GO	Class III	674	4.1	30	2,763	2,486	80,391
8	T-38	8,700	29.29	5,358,403	GO	Class III	674	4.1	30	2,763	2,486	80,391
9	T-42	8,677	29.29	5,387,522	GTL(GO)	Class II	674	4.1	30	2,763	2,486	80,391
10	T-43	8,440	36.57	8,187,803	GO	Class III	1,050	4.1	30	4,306	3,876	125,319
11	T-48	8,303	36.57	8,603,015	GO 0.1%	Class III	1,050	4.1	30	4,306	3,876	125,319
12	T-49	8,600	29.29	5,371,391	Empty	-	674	-	-	-	-	-
13	T-50	8,530	36.57	8,420,226	GO	Class III	1,050	4.1	30	4,306	3,876	125,319
14	T-51	8,368	29.26	5,567,696	FOA	Class III	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
15	T-53	9,030	36.57	8,745,512	GO	Class III	1,050	4.1	30	4,306	3,876	125,319
16	T-54	8,493	36.57	8,228,503	Jet A-1	Class II	1,050	4.1	30	4,306	3,876	125,319
17	T-55	14,550	29.26	8,898,327	FOC	Class III	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
18	T-56	14,170	29.26	8,655,249	Jet A-1	Class II	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
19	T-57	14,240	29.26	8,757,181	LSFO 0.5%	Class III	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
20	T-58	14,245	29.26	8,915,639	GOHD	Class III	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
21	T-64	14,247	29.26	8,718,576	RBOB91	Class I	672	4.1	55	2,757	4,549	147,081
22	T-65	14,120	29.29	8,598,884	RBOB91	Class I	674	4.1	55	2,763	4,558	147,383
23	T-66	13,990	29.29	8,624,801	RBOB95	Class I	674	4.1	55	2,763	4,558	147,383
24	T-67	13,919	36.57	13,494,463	Jet A-1	Class II	1,050	4.1	30	4,306	3,876	125,319
25	T-68	14,156	14.63	2,222,438	B100	Class III	168	4.1	30	689	620	20,056
26	T-70	14,620	29.26	8,915,363	LSFO 380	Class III	672	4.1	30	2,757	2,481	80,226
27	T-72	14,210	29.26	8,877,901	RBOB95	Class I	672	4.1	55	2,757	4,549	147,081

Tank Foam Requirement: Mobile Foam Equipment (Mobile Monitor & JRC)**CNS Terminal : Mar 2025**

Item No.	Tank No.	Tank Height	Tank Dimeter	Tank Capacity	Product Stored	Product Classification	Cross Section Area	Application Rate	Application Time	Foam Solution Required Flowrate	Foam Concentration Required (3%)	Firewater Required (3%)	Foam Concentration Required (1%)	Firewater Required (1%)
		(m.)	(m.)	(L)			(m ²)	(L./min./m ²)	(min.)	(L/min)	(L)	(L)	(L)	(L)
1	T-19	6,351	28.00	3,927,462	Empty	-	616	-	-	-	-	-	-	-
2	T-20	8,628	29.26	5,530,996	Kerosene	Class II	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
3	T-21	5,235	36.00	5,157,966	RBOB95	Class I	1,018	8.15	60	8,296	14,932	482,809	4,977	492,764
4	T-22	6,973	36.00	6,563,193	RBOB91	Class I	1,018	8.15	60	8,296	14,932	482,809	4,977	492,764
5	T-23	6,457	36.00	6,488,432	GOHD	Class III	1,018	8.15	60	8,296	14,932	482,809	4,977	492,764
6	T-24	7,561	16.00	1,597,011	Ethanol	Class I	201	8.15	60	1,639	2,950	95,370	983	97,336
7	T-30	8,563	29.29	7,193,410	GO	Class III	674	8.15	60	5,491	9,885	319,602	3,295	326,191
8	T-38	8,700	29.29	5,358,403	GO	Class III	674	8.15	60	5,491	9,885	319,602	3,295	326,191
9	T-42	8,677	29.29	5,387,522	GTL(GO)	Class II	674	8.15	60	5,491	9,885	319,602	3,295	326,191
10	T-43	8,440	36.57	8,187,803	GO	Class III	1,050	8.15	60	8,560	15,409	498,219	5,136	508,491
11	T-48	8,303	36.57	8,603,015	GO 0.1%	Class III	1,050	8.15	60	8,560	15,409	498,219	5,136	508,491
12	T-49	8,600	29.29	5,371,391	Empty	-	674	-	-	-	-	-	-	-
13	T-50	8,530	36.57	8,420,226	GO	Class III	1,050	8.15	60	8,560	15,409	498,219	5,136	508,491
14	T-51	8,368	29.26	5,567,696	FOA	Class III	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
15	T-53	9,030	36.57	8,745,512	GO	Class III	1,050	8.15	60	8,560	15,409	498,219	5,136	508,491
16	T-54	8,493	36.57	8,228,503	Jet A-1	Class II	1,050	8.15	60	8,560	15,409	498,219	5,136	508,491
17	T-55	14,550	29.26	8,898,327	FOC	Class III	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
18	T-56	14,170	29.26	8,655,249	Jet A-1	Class II	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
19	T-57	14,240	29.26	8,757,181	LSFO 0.5%	Class III	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
20	T-58	14,245	29.26	8,915,639	GOHD	Class III	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
21	T-64	14,247	29.26	8,718,576	RBOB91	Class I	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
22	T-65	14,120	29.29	8,598,884	RBOB91	Class I	674	8.15	60	5,491	9,885	319,602	3,295	326,191
23	T-66	13,990	29.29	8,624,801	RBOB95	Class I	674	8.15	60	5,491	9,885	319,602	3,295	326,191
24	T-67	13,919	36.57	13,494,463	Jet A-1	Class II	1,050	8.15	60	8,560	15,409	498,219	5,136	508,491
25	T-68	14,156	14.63	2,222,438	B100	Class III	168	8.15	60	1,370	2,466	79,737	822	81,381
26	T-70	14,620	29.26	8,915,363	LSFO 380	Class III	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523
27	T-72	14,210	29.26	8,877,901	RBOB95	Class I	672	8.15	60	5,480	9,864	318,947	3,288	325,523

FOAM STOCK SUMMARY**CNS Terminal****As of 1 Mar 25**

LOCATION	3% AR AFFF	1%-3% AR AFFF	TOTAL (Litres)
Foam tank at Main tank farm	8,800	-	8,800
Fixed Foam Monitors (30 Units)	17,263	-	17,263
Fire shed	2,052	-	2,052
RTW gantry	2,400	10,000	12,400
TOTAL (ltrs)	30,515	10,000	40,515

Note: 3%-3% SFFF (Non-PFAS foam) stock 47,200 liters at old RTW gantry

Document Name	Hyperlink
CNS Foam Requirement	CNS_Foam Requirement.xlsx
Local Emergency Responder/Response Organization Questionnaire	External Response Agency Questionnaire

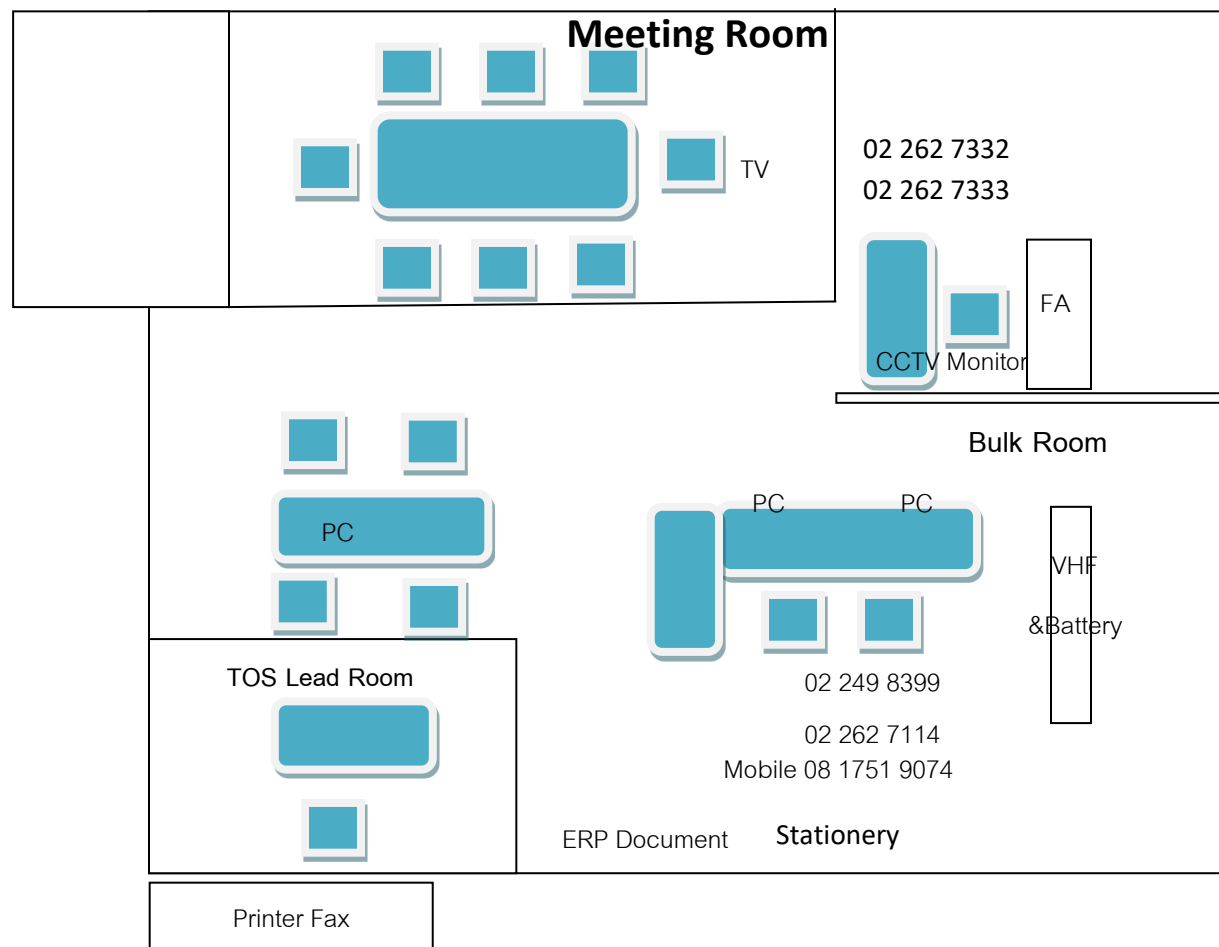
Appendix 7- แผนผังของระบบน้ำดับเพลิง (LAYOUT OF FIRE RING MAIN AND FIREFIGHTING SYSTEM)

Document Name	Hyperlink
Fire water pipeline system	CNSTH-PT-4031-0004_fireFightingLayOut.pdf

Appendix 8- อุปกรณ์ภายในห้องควบคุม (INITIAL CONTROL ROOM ER EQUIPMENT)

	พื้นที่หลัก (Primary)	พื้นที่สำรอง (Alternative)
ห้องควบคุม(Control Room)	ห้องบัลด์ (Oil Movement)	สำนักงานหน่วยจัดส่ง
จุดปฐมพยาบาล (First Aid Station)	ห้องพยาบาล (ตึกดีไอ)	ห้องพยาบาลสำนักงานใหญ่
จุดรับรองผู้สื่อข่าว (Media Holding Area)	ด้านหน้าประตูคลัง (SIT room)	จุดรับแขกชั้นล่างสำนักงานใหญ่
จุดอพยพ	สโมสรกีฬาของบริษัท	สนามกีฬาของบริษัท

ห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินของคลังขื่อนนท์ (CNS Control Room for Tier 1)



หมายเหตุ:

1. ห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินสำรองของคลังขื่อนนท์คือสำนักงานจัดส่ง (Alternative control room for Tier 1 is Dispatcher office)
2. Emergency Command room for Tier 2 and above is Chao Phraya Room

อุปกรณ์ในศูนย์บัญชาการ (Command Center Facilities)

- โทรศัพท์ ภายในห้อง Bulk
- Computer (Including email & internet)
- Printer & Fax ด้านหลังห้อง Bulk
- Television ภายในห้อง Bulk
- Stationery (Paper & Pen) ภายในห้อง Bulk
- Terminal Map ภายในห้อง Bulk
- Navigation Chart ภายในห้อง Bulk
- Sensitivity Map ภายในห้อง Bulk
- VHF WalkieTalkie ภายในห้อง Bulk
- VHF Marine Band ภายในห้อง Bulk
- Hard Copy of Emergency Response Plan ภายในห้อง Bulk
- CCTV Monitor ภายในห้อง Bulk
- Terminal Information Booklet ภายในห้อง Bulk

Appendix 9- แผนการสื่อสาร (COMMUNICATION PLAN)

อุปกรณ์สื่อสารจะต้องมีการตรวจสอบเป็นประจำเพื่อให้มั่นใจว่าอยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งานตลอดเวลา

EQUIPMENT	QUANTITY	LOCATION
Trunk Mobile Radio	50	CNS Operations Team
Telephone	3	CNS Control Room
Mobile Phone	1	CNS Control Room
SNS	1	SNS Focal point
Printer, Fax	3	CNS Office
Radio Marine Band	1	CNS Control Room

ช่องวิทยุสื่อสาร Walkie-talkie ที่ใช้ในคลังน้ำมันเซลล์ช่องนนทรีมีช่องสัญญาณใช้งานดังนี้

CHANNEL	USER
1.CNS Oper1	CNS Operations (Oil Movements, HSSE O&S and Dispatch Operation)
2.Bitumen	Bitumen & Specialities Plant
3.EMERGENCY	All CoBs in case of emergency
4.HO Engineer	Head Office (Real Estate Department)
5.HO Safety	Head Office (G4S)
6.LSC1	Lube Supply Chain (Operations)
7.LSC Maintenance	Lube Supply Chain
8.CNS Maintenance	CNS Maintenance
9.CNS Engineer	CNS Engineer (Project Engineering)
Marine Band Channel 13	Oil Movements (Contact a vessel in the Chao Phraya River)

ในเวลาปกติแต่ละแผนกจะใช้วิทยุตามช่องของตนในการปฏิบัติการประจำวันแยกออกจากกัน แต่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่นกรณีเกิดเพลิงไหม้ หรือเกิดมีน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นที่ควบคุมสถานการณ์อยู่ จะเป็นผู้ออกคำสั่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปลี่ยนคลื่นวิทยุไปใช้ ช่อง Emergency ซึ่งเป็นช่องสื่อสารใน สถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถควบคุมสั่งการได้อย่างทั่วถึงทุกหน่วยงาน เมื่อสถานการณ์กลับคืนสู่สภาพปกติแล้วผู้บัญชาการเหตุการณ์จะสั่งให้แต่ละหน่วยงานเปลี่ยนคลื่นวิทยุกลับไปใช้ช่องปกติ

ข้อควรปฏิบัติในการให้ข่าวต่อสื่อมวลชน(Dealing with Press-Guideline)

- หลีกเลี่ยงการให้สัมภาษณ์ต่อสื่อมวลชน และ ไม่แสดงความคิดเห็นส่วนตัวใดๆ ต่อสื่อมวลชน ในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งขณะอยู่ในที่เกิดเหตุ และนอกสถานที่เกิดเหตุ หรือหลังเกิดเหตุการณ์นั้น ๆ
หมายเหตุ: ให้รายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยละเอียดต่อผู้บังคับบัญชาทันที รวมถึงรายงานความคืบหน้าของสถานการณ์อย่างสม่ำเสมอและผู้บังคับบัญชาจะเป็นผู้ส่งผ่านข้อมูลไปยังแผนก ประชาสัมพันธ์ซึ่งมีหน้าที่ให้ข่าวโดยตรง
- หากถูกรบเร้า ให้ปฏิเสธอย่างสุภาพ พร้อมทั้งแจ้งให้สื่อมวลชนทราบว่า สามารถขอทราบรายละเอียดในเหตุการณ์ได้ที่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ของบริษัท ผู้จัดการใหญ่ฝ่ายประชาสัมพันธ์ (Srirajata Dhanarajata, +66 84 361 1075) จะเป็นผู้รับผิดชอบในการให้ข่าวแก่สื่อมวลชนโดยตรง หรือสื่อมวลชนสามารถแจ้งข้อมูลติดต่อเพื่อให้ฝ่ายประชาสัมพันธ์ติดต่อกลับได้ ในขณะเดียวกันผู้เกี่ยวข้องควรรีบรายงานเหตุการณ์ที่เป็นปัจจุบันให้ผู้บังคับบัญชา และฝ่ายประชาสัมพันธ์ทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยละเอียดในทันที

ข้อควรตระหนัก

- พึงตระหนักว่าการพูดคุยกับนักข่าว สามารถเป็นข่าวได้เสมอ ทั้งข่าวที่ให้ไปยังมีผลต่อภาพลักษณ์ของบริษัทโปรดหลีกเลี่ยงการพูดดังต่อไปนี้
 - อย่าบอกสาเหตุ ให้บอกว่ากำลังหาสาเหตุที่แท้จริงอยู่
 - อย่าคาดเดา
 - อย่าอ้างถึงบุคคลอื่น
 - อย่าตำหนิผู้อื่น
 - อย่าประมาณค่าเสียหาย
- ความรู้สึกห่วงใยต่อความปลอดภัยในชีวิตของบุคคลที่เกี่ยวข้อง เป็นสิ่งที่ควรแสดงออกเป็นลำดับแรก

Supporting Communications (CR)

Name of Business CR Focal Point:	Peetakanont, Sudarat SHLTHAI-CRI/ST	
Name of Country CR Focal Point:	Dhanarajata, Srirajata SHLTHAI-CRI/S	
Name of Regional CR Focal Point:	Sianipar, Sahala SEPL-CRI	
Telephone Numbers:	Work: [REDACTED]	Mobile: [REDACTED]
	Home: -	Other: -
Email Address:	sudarat.peetakanont@shell.com	

Appendix 10- หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน (EMERGENCY CONTACT LIST)

หมายเลขโทรศัพท์ภายในคลังขงนนทรี (CNS Internal Contact List)

Position	Name	Internal No.	Mobile No.
	Emergency Call		4
TOS (on duty)	TOS (on duty)		4
			2
Terminal Manager CNS	Thanida Leetanakul		5
CNS TOS Lead (Ops)	Ketkanok Jiraborvornpongsa		6
CNS TOS Lead (HSSE Ops)	Daranpop Panumasrusme		3
CNS TOS Lead (Dispatch)	Tewanant Sritawan		9
CNS TOS (HSSE Ops)	Somkiat Vongsilrthai		1

หมายเลขโทรศัพท์ผู้บริหาร Trading & Supply (T&S LT Contact List)

Position	Name	Internal No.	Mobile No.
Distribution Operations Manager Thailand	Ong-Artpan Posri		
Road Transport Manager – TH	Akarawitch Leetanakul		
Terminal Manager – CNS/MR	Thanida Leetanakul		
Mgr. Distribution Ops Support Thailand	Rawee Wongkumpong		
Supply Operations Manager TH	Nopporn Wongsatitporn		
Mgr Supply Thailand	Charnchai Saereeporncharenkul		
Fuel PQ Excellence Lead	Sompop Srivannavit		
Pricing and Business Development Manager	Aruj Maekwatana		
HSSE Advisor Thailand	Janjira Bangsomboon		
Senior FA Mobility and Distribution TH	Pramote Phasayadet		
Senior Facility Engineer	Eakasak Rojanavichen		
Senior Maritime Technical Advisor	Bamrungrat Thongkam		
Maritime Technical Advisor	Rittirong Yamvaje		

หมายเลขโทรศัพท์ภายในอื่นๆที่สำคัญ (Other Contacts)

Position	Name	Internal No.	Mobile No.
HSSE Advisor			
Country HSSE Manager	Ratchatapong Boonwatsakul		
Professional Safety Officer	Krittaya Sansurat		
Health Manager	Thanawat Supanitayanon		
HSSE Advisor Thailand	Vasupon Chotirat		
Real Estate, Head Office			
RE Lead Thailand	Pradtana Tavisuwan		
Corporate Relations			
Head CR, Thailand	Srirajata Dhanarajata		
CR Advisor – Downstream Thailand	Sudarat Peetakanont		
CR Advisor – SP/SI Adviser	Rawiya Mahaweero		
Lubricant Supply Chain			
APAC HSSE & E2E Quality Manager	Boonlert Samerpark		
Plant Manager	Korakhot Nuntanoy		
HSSE Advisor – Thailand (LSC)	Anusorn Tassanaraphan		
Quality Manager	Kamol Manustrong		
Maintenance Manager	Narong Poontavee		
Construction and Road			
Bitumen Operations Manager - TH	Ananchai Sae-Jew		
Site Manager - Bitumen	Pha Supoo		
Site Manager - Composite	Prasath Chaiwirat		
Soil and Ground Water Specialist			
Program Manager, SGW	Pachareeporn Hanpong		
Facility Engineering			
Senior Project Manager	Supot Visuthranukul		
Senior Facility Engineer	Eakasak Rojanavichen		
Senior RI Engineer	Ratchanon Chootrakool		
Facility Engineer	Kevalin Patimeteeporn		
Project Manager	Arriya Hongsvinitkul		
Project Manager	Pasin Khampen		
Distribution Operation Support			
Mgr. Distribution Ops Support Thailand	Rawee Wongkumpong		

DOS Advisor	Pinporn Rounsuk-udom		
DOS Advisor	Kutchapong Buawan		
Facilities Contract Holder	Leelada Rattanavija		
Facilities Permits and License Holder	Athikarn Srifuengfung		
Facilities Reg. Compliance and SP Co.	Weerachad Subsinchai		
Sr. Operations Maintenance Coordinator	Charat Phucharat		
Operations Maintenance Coordinator	Thanavit Teachatrisorn		
Social Performance Coordinator			
Facilities Reg. Compliance and SP Co.	Weerachad Subsinchai		
Emergency Response Coordinator (ERC)			
DOS Advisor	Kutchapong Buawan		
Shell Notification System (SNS) Coordinator			
SNS initiator	Pinporn Tanthanasirikul		
SNS sub-initiator	Kutchapong Buawan		
SHELL's STASCO			
Company's 24hour Emergency Line	casualtyalert@shell.com		
International Oil Spill Resource Contact			
Oil Spill Response Limited No. 2, Jalan Samulun Singapore 629120			

หมายเลขโทรศัพท์ภายนอกที่สำคัญ(External Contact)

หน่วยงาน	หมายเลขโทรศัพท์
ศูนย์ความปลอดภัยทางน้ำ (สายด่วนกรมเจ้าท่า)	1199
สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร	199
สถานีดับเพลิงคลองเตย	02 258 2094
สถานีดับเพลิงทุ่งมหาเมฆ	02 286 0140
สถานีดับเพลิงบ่อนไก่	02 251 1443 (ธุรการ), 02 251 1157 (ห้องวิทยุ)
สถานีดับเพลิงบางรัก	02 234 8847, 02 234 8848
โรงพยาบาลพญาไท2 (Call Center Emergency)	02 270 0124 (รถพยาบาล), 02 270 1111 (แผนกฉุกเฉิน)
โรงพยาบาลพญาไท2 (Call Center)	1772
ศูนย์เฮอร์คิวลิส (ศูนย์นเรนทร สำหรับต่างจังหวัด)	1669
สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ	02 287 3004-6

สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ	02 249 8888
กองปราบปราม	1195
ตำรวจทางหลวง	1193
ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร	1197
สายด่วนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สายด่วน	1784
ศูนย์จราจรอุบัติเหตุ จส.100	1137
สายด่วนแผ่นดินไหว กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว	1182 กด 0 กด 4
ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ	02 399 4114
FPT 01 (ดอนเมือง)	02 929 5555, 02 574 6180
FPT 02 (สถานีสูบน้ำ)	02 240 0168
เรือรับเชื้อ	
เรือทัก(Tug) ศรีสมบุญ	
เรือช่วยเหลือคนตกน้ำ / เรือขจัดคราบน้ำมัน	
บริษัทรับกำจัดขยะปนเปื้อนน้ำมัน	
- SCI Eco Services Co., Ltd	
บริษัทรถขนส่ง ไฟลิ่งแดง	

หมายเลขโทรศัพท์ชุมชนรอบคลัง (Community Contact)

หน่วยงาน	ชื่อ	หมายเลขโทรศัพท์
ประธานชุมชนวัดคลองเตยใน 1		
ประธานชุมชนวัดคลองเตยใน 2		
ประธานชุมชนวัดคลองเตยใน 3		
วัดคลองเตยนอก		
วัดคลองเตยนอก		
วัดคลองเตยนอก		
วัดคลองเตยใน		
โรงเรียนวัดคลองเตย		
ประธานชุมชนคลองเตยนิเวศน์		
บางกอกโพสต์		
คอลเกต		02 249 0431-02

หมายเลขโทรศัพท์เพื่อขอกำลังสนับสนุน

หน่วยงาน	ชื่อผู้ติดต่อ	หมายเลขโทรศัพท์
หน่วยงานราชการ		
กรมเจ้าท่า (Marine Department) (สนับสนุนหน่วยปฏิบัติการตามแผนที่)	สายด่วน	1199 (24 ชั่วโมง)
	กองนำร่อง	0 2233 3790 (24 ชั่วโมง)
	สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ	0 2234 3832
กองทัพเรือ (Royal Thai Navy) (สนับสนุนหน่วยปฏิบัติการตามแผนที่)	ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ	0 2475 4521(24 ชั่วโมง)
	สายด่วน	1696
กรมควบคุมมลพิษ	สายด่วน	1650
	สำนักจัดการส่วนปฏิบัติการสารเคมี กากของเสีย และสารอันตราย	02 298 2386-87 (เวลาราชการ)
หน่วยงานภายในคลังน้ำมัน		
Srisarun Engineering (กำลังสนับสนุน 10-15 นาย)		
SDB (กำลังสนับสนุน 10-15 นาย)		
SPIE (กำลังสนับสนุน 3-5นาย)		
KMJ (กำลังสนับสนุน 10-15 นาย)		
Tantawan (กำลังสนับสนุน 3-5นาย)		

ตารางแสดงรายชื่อผู้มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน

รายชื่อตามแผนฉุกเฉิน	ตำแหน่ง	หมายเลขโทรศัพท์
ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander)		
นางธนิดา ลิธนะกุล	Terminal Manager CNS	
นางสาวเกษกนก จีรวรรพศา	CNS TOS Lead (Ops)	
นายดรณภพ ภาณุมาศรัศมี	CNS TOS Lead (HSSE Ops)	
นายเทวพันธ์ สีตะวัน	CNS TOS Lead (Dispatch)	
เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)		
นางสาวมานิตา เรืองศรี	CNS TOS (Ops)	
นายพชรพล สุทธินันท์	CNS TOS (Ops)	
นายธเนศ หัสดีเทียนทอง	CNS TOS (Ops)	
นางสาวอัญมณี โกศัย	CNS TOS (Ops)	
นายกฤษณะ ลีลารุจิ	CNS TOS (Ops)	
นางสาวไมลด์ วีระเกล้า	CNS TOS (Project)	
หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team Lead)		
นายสมเกียรติ วงษ์ศิลาทัย	CNS TOS (HSSE Ops)	
นายนิรันดร์ ปานชัย	CNS TOS (Ops)	
นายสันต์ ดวงอรุณ	CNS TOS (Ops)	
นายพงศ์พีระ อักษรวรรณ	CNS TOS (Ops)	
นายพิเชษฐ์ คงจันทร์	CNS TOS (Ops)	
นายธีระ หงส์พิมลมาศ	CNS TOS (Ops)	
นายศนันท์ วัฒนพานิช	CNS TOS (Ops)	
ทีมระงับเหตุเบื้องต้น (First Intervention Team)		
นายพัน มณีไธ	Terminal Operation group	
นายณพดล รวมนลิน	Terminal Operation group	
นายธีระชัย ศรีนารักษ์	Terminal Operation group	
นายธนพัฒน์ วิทยรประภา	Terminal Operation group	
นายกำพล เทพสถิตย์	Terminal Operation group	
นายณพรัตน์ รักธงไทย	Terminal Operation group	
นายต้นศักดิ์ ผิวทอง	Terminal Operation group	
นายประมุข ศิริปราชญ์	Terminal Operation group	
นายธนาพร ไทโท	Terminal Operation group	

นายอภิชาติ สุตาสุข	Terminal Operation group	
นายรังสรรค์ ปานม่วง	Terminal Operation group	
นายวิณัฐ ทองอ่อน	Terminal Operation group	
นายปริญญา บุญถึง	CCTV monitoring group	
นายกิตติศักดิ์ วงเทศ	CCTV monitoring group	
นายฉัตรเพชร พารวรักษ์	CCTV monitoring group	
นายกำชัย กองสุข	Automation Loading group	
นายอุดม เคนชา	Automation Loading group	
นายพนม เกิดแก้ว	Automation Loading group	
นายณัฐพงศ์ คงทอง	Automation Loading group	
นายสุชวิทย์ เมืองคำ	Automation Loading group	
นายนิมิตร ละลายบาป	CNS TOA (Ops)	
นายไชยศ ชูไชยยัง	CNS TOA (Ops)	
นายปิยนัส มหมี	CNS TOA (Ops)	
นายสมมาตร ละสุละมา	CNS TOA (ALS)	
นายธีรยุทธ โพพร้อม	CNS TOA (ALS)	
นายอนุสรณ์ แก้ววิเศษ	CNS TOA (ALS)	
นางดารณี เงินพา	CNS TOA (ALS)	
นายปภากรณ์ มหัทธนะพฤทธิ	CNS TOA	
เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิง(Fire Pump Operator)		
นายโชคทอง อูสวะโสกุล	Terminal Operation group	
นายสุชาติ ดาวแจ้ง	Terminal Operation group	
นายธนสาร สุขนา	Terminal Operation group	
นายเจตน์ โกสกุล	Terminal Operation group	
นายวิรัช งามเพริศพริ้ง	CNS TOS (HSSE Ops)	
นายวรวิทย์ อัครวฤทธิกุล	Maintenance HSSE	
ทีมสนับสนุน (Support Team)		
นางสาววินทร์ปภัส วรศิริจรัสโชติ	CNS TOA (HSSE Ops)	
นางสาวกริชฐา จันทรศรี	HSSE Operator	
นายดำรงศักดิ์ หลิน้อย	Warehouse Operator	
นายบุญมี เจสละ	Terminal Maintenance Group	
นายมนตรี เย็นมนัส	Terminal Maintenance Group	
นาย ธีระพงศ์ กิจพามาต	Terminal Maintenance Group	
เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (Designed First Aider)		

รายชื่อเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลให้อ้างอิงรายชื่อตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ MERP (Appendix 11)
หมายเหตุ (Remark)
การกำหนดตำแหน่งหน้าที่นอกเหนือจากนี้ให้ Commander เป็นผู้สั่งการ กรณีตำแหน่งมีผู้ปฏิบัติอยู่แล้วให้รายงานตัวกับ Commander เพื่อยืนยันตำแหน่งหน้าที่

Appendix 11- แผนฉุกเฉินทางการแพทย์ (MEDICAL EMERGENCY RESPONSE PLAN)

แผนปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์

สำหรับคลังน้ำมันช่องนนทรี

ภารกิจที่ต้องทำในภาวะฉุกเฉิน	ลำดับการติดต่อ	เบอร์เรียกรถพยาบาล
Tier 0: ผู้เห็นเหตุการณ์ให้การช่วยเหลือทันที 1. ประเมิน / ทำให้พื้นที่มีความปลอดภัยเท่าที่จะทำได้ 2. ขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล และ/หรือ โทรเรียกรถพยาบาล (กรณีจำเป็น) 3. ให้ความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ เท่าที่จะทำได้ 4. อยู่กับผู้บาดเจ็บ จนกว่าเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลหรือพยาบาลมาถึง 5. รายงานให้หัวหน้าสายงานทราบ	1. โทรแจ้งเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) สามารถค้นหาเบอร์ DFA ประจำพื้นที่ได้ที่ตารางด้านล่าง หรือติดต่อ ห้องบัลค์ 0-2262-7333 หรือ 081-751-9074 2. โทรเรียกรถพยาบาล (ถ้าจำเป็น) ผู้เห็นเหตุการณ์ให้รายละเอียดเหตุการณ์ขณะโทรแจ้ง ดังนี้ 1. ลักษณะการบาดเจ็บ และการให้ความช่วยเหลือเบื้องต้น 2. สถานที่เกิดเหตุ 3. สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ (ถ้าทราบ)	ลำดับที่ 1 รพ. พญาไท 2 โทร 02-270-0124 <i>(ไม่เสียค่าบริการรถพยาบาล)</i> ลำดับที่ 2 รพ. เมดพาร์ค โทร 02-090-3000
Tier 1: เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) ถึงจุดเกิดเหตุพร้อม First aid kit และ AED ภายใน 4 นาที 1. ประเมินสถานการณ์และลักษณะที่ต้องช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉิน 2. ให้ความช่วยเหลือขั้นต้นโดยใช้ first aid kit / AED 3. โทรแจ้งพยาบาลประจำคลินิก CNS และโทรเรียกรถพยาบาล (ในกรณีจำเป็น) เพื่อให้ความช่วยเหลือ 4. อยู่กับผู้บาดเจ็บ จนกว่าพยาบาลหรือรถพยาบาลมาถึง 5. รายงานหัวหน้าสายงานให้ทราบ และร่วมให้ความช่วยเหลือ	1. โทรแจ้งพยาบาล CNS: โทร 02-262-7138 หรือ 081-751-9080 กรณีต้องรับพยาบาลที่คลินิก ติดต่อ ห้องบัลค์ 0-2262-7333 หรือ 081-751-9074 2. โทรเรียกรถพยาบาล (ถ้าจำเป็น) เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลให้รายละเอียดเหตุการณ์ และข้อมูล ดังนี้ 1. ลักษณะการบาดเจ็บ และการให้ความช่วยเหลือ 2. สถานที่เกิดเหตุ 3. สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ (ถ้าทราบ) 4. SDS กรณีบาดเจ็บ จากการสัมผัสสารเคมีในสถานที่ทำงาน	สำหรับกรณีที่รถพยาบาลจากรพ.พญาไท 2 ไม่เพียงพอ หรือไม่สามารถตอบสนองได้ทันทีตามที่ตามี DFA หรือ พยาบาลร้องขอ โดยจะต้องระบุข้อมูลในเอกสารหนังสือส่งตัวตามเอกสารแนบท้ายนี้ให้ครบถ้วน ซึ่งผู้มีอำนาจลงนามเป็นผู้อนุมัติส่งตัว ได้แก่ “ผู้จัดการคลัง” หรือ “ผู้จัดการโรงงาน” หรือ “ผู้บังคับบัญชาตามสายงาน” เท่านั้น (มีค่าบริการรถพยาบาลเพิ่มเติม ในกรณีที่ผู้บาดเจ็บได้รับการรักษาเป็นผู้ป่วยนอก OPD)
Tier 2: รถพยาบาล มาถึงภายใน 1 ชม. 1. ประเมินสถานการณ์และลักษณะที่ต้องช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉิน 2. ให้ความช่วยเหลือตามมาตรฐานวิชาชีพ / การช่วยชีวิตขั้นสูง 3. ส่งต่อผู้ป่วยไปรับการรักษาที่ รพ. พญาไท 2 หรือ รพ. เมดพาร์ค	เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลหรือพยาบาลประจำคลินิกให้รายละเอียดเหตุการณ์ และข้อมูล ดังนี้ 1. ลักษณะการบาดเจ็บ และการให้ความช่วยเหลือ 2. สถานที่เกิดเหตุ 3. สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ (ถ้าทราบ) 4. SDS กรณีบาดเจ็บ จากการสัมผัสสารเคมีในสถานที่ทำงาน	

Tier 3: ส่งผู้ป่วยให้ถึง รพ. ภายใน 4 ชั่วโมง 1. เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเหมาะสมที่สุดทันทีที่ปฏิบัติได้อย่างสมเหตุสมผลและไม่เกิน 4 ชั่วโมงหลังจากเริ่มมีอาการทางกายภาพ 2. ส่งต่อผู้ป่วยไปรับการรักษาที่ รพ. พญาไท2 หรือ รพ. เมตพาร์ค	เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลหรือพยาบาลประจำคลินิกให้รายละเอียดเหตุการณ์ และข้อมูล ดังนี้ 1. ลักษณะการบาดเจ็บ และการให้ความช่วยเหลือ 2. สถานที่เกิดเหตุ 3. สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ (ถ้าทราบ) 4. SDS กรณีบาดเจ็บ จากการสัมผัสสารเคมีในสถานที่ทำงาน	
Tier 4: การส่งโรงพยาบาลเฉพาะทางที่เหมาะสม 1. เคสที่ต้องได้รับการรักษาเป็นพิเศษ เช่นต้องการห้องปลอดเชื้อ ต้องการห้องควบคุมแรงดัน เป็นต้น 2. ส่งต่อผู้ป่วยไปรับการรักษาที่ รพ. อื่น หรือ รพ. ในเครือ (ถ้าจำเป็น)	รพ. พญาไท2 หรือ รพ.เมตพาร์ค จะพิจารณาหากมีความจำเป็นต้องส่งต่อไปที่โรงพยาบาลอื่นหรือโรงพยาบาลในเครือสำหรับเคสพิเศษที่ต้องการโรงพยาบาลเฉพาะทาง	
กรณีเกิดอุบัติเหตุหมู่ (Mass Casualty) เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลมีหน้าที่คัดแยกผู้ป่วยตามหลัก “START TRIAGE” ช่องทางการติดต่อเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) พื้นที่ใกล้เคียง กรุณาโทร 0-2262-7333		
Floor Medical Emergency Response Equipment		
T&S		
เครื่อง AED และ First Aid Kit <ul style="list-style-type: none">• บริเวณชั้นล่างติดบันไดขึ้นชั้นสองของสำนักงานกลาง• บริเวณห้อง C1, ลานถ้ำน้ำมัน• บริเวณห้อง ALS, โรงเดิมน้ำมัน• บริเวณห้องจัดส่ง• บริเวณทางเข้าอาคาร DO ชั้น 1• บริเวณหน้าท่า 24A เมื่อมีเรือเทียบท่า	อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ป่วย (Spinal Board) <ul style="list-style-type: none">• บริเวณด้านหลังห้อง Oil Movement, สำนักงานกลาง• บริเวณด้านหน้าห้อง C1, ลานถ้ำน้ำมัน• บริเวณด้านหน้าห้อง ALS, โรงเดิมน้ำมัน	
LSC		
เครื่อง AED และ First Aid Kit <ul style="list-style-type: none">• บริเวณหน้าทางเข้าแผนก Blending• บริเวณลานtoolbox หน้า Filling ออฟฟิต• บริเวณทางออกด้านหลัง Indoor blending• บริเวณออฟฟิต WH เก็บ additives and packaging	อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ป่วย (Spinal Board) <ul style="list-style-type: none">• มีที่หน้าออฟฟิต filling	
Bitumen & Specialities		
เครื่อง AED และ First Aid Kit <ul style="list-style-type: none">• บริเวณห้องควบคุม ชั้นล่าง โรงกลางโรงงานสเปเชียลตี้ซงนทรี (คอมโพสิต)• บริเวณ ชั้นล่าง สำนักงานกลางปฏิบัติการซงนทรี (ตรงข้ามห้องเก็บน้ำ ท่า 4)	อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ป่วย (Spinal Board) <ul style="list-style-type: none">• บริเวณห้องควบคุม ชั้นล่าง โรงกลางโรงงานสเปเชียลตี้ซงนทรี (คอมโพสิต)• บริเวณ ชั้นล่าง สำนักงานกลางปฏิบัติการซงนทรี (ตรงข้ามห้องเก็บน้ำ ท่า 4)	
เวลาทำการคลินิกซงนทรี วันจันทร์-ศุกร์: 8.00 - 20.00 น. วันเสาร์: 8.00 - 13.00 น.		

นอกเวลาทำการ กรุณาเรียกรถพยาบาลฉุกเฉินจาก รพ. พญาไท 2 หมายเลข 02 270 0124 หรือ
รพ. เมตพาร์ค หมายเลข 02 090 3000

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) ไม่สามารถเข้าถึงผู้ได้รับบาดเจ็บภายใน 4 นาที เช่น กรณีมีคนหมดสติ
อยู่บนหลังคาถัง หรือพื้นที่บนเรือ หรือเป็นพื้นที่ที่ไม่สามารถใช้เครื่อง AED ได้ เช่น อาจมีไอระเหยของน้ำมัน ในกรณีเช่นนี้ ให้ DFA
พร้อมด้วยชุดปฐมพยาบาล ทำการประเมินหลัก / การประเมินรอง และทำ CPR (หากจำเป็น)

เมื่อเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) โทรเรียกรถพยาบาล (กรณีจำเป็น) แล้ว ให้แจ้งห้องบัลด์ด้วยเพื่อจะได้สั่งการให้
เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอำนวยความสะดวกให้กับรถพยาบาลเมื่อมาถึงคลังน้ำมัน

[MER Risk Assessment - CNS](#)

เจ้าหน้าที่ปฎิบัติงานประจำพื้นที่ T&S				
ชื่อ-สกุล	ว.ด.ป. ใบรับรองหมุดอายุ	พื้นที่	เบอร์ติดต่อภายใน	เบอร์มือถือ
นายธเนศ หัสดีเทียนทอง	20 March 2026	Oil Movements		
นายพงศ์พีระ อักษรวรรณ	9 February 2026	Oil Movements		
นางสาวมานิตา เรืองศรี	9 February 2026	Oil Movements		
นางสาวอัญมณี โกศัย	4 October 2026	Oil Movements		
นายนิมิตร ละลายบาป	20 March 2026	Oil Movements		
นายไชยศ ชูไชยยัง	6 September 2026	Oil Movements		
นายปิยนัส มเหมี	9 February 2026	Oil Movements		
นายธีระ หงส์พิมลมาศ	4 October 2026	Oil movements		
นายธวัชชัย รัศมี	20 Mar 2026	Dispatch		
นายสุรศักดิ์ กมลปลื้ม	9 February 2026	Dispatch		
นายกวี วิศวิวัฒน์สกุล	6 September 2026	Dispatch		
นายพลทัศน์ เฉลิมทรัพย์	20 March 2026	Dispatch		
นายปภากรณ์ มหัทธนะพุทธิ	4 October 2026	Dispatch		
นายธีรยุทธ โพพพร้อม	20 March 2026	Automation/Gantry		
นายสมมาตร ละสุสะมา	9 February 2026	Automation/Gantry		
นายอนุสรณ์ แก้ววิเศษ	20 March 2026	Automation/Gantry		
นายสมเกียรติ วงษ์ศิลาหัย	6 September 2026	HSSE Operation		
นายสมพงษ์ ทัดกิ่ง	9 February 2026	HSSE Operation		
นายรุ่งศักดิ์ ยวงจอหอ	20 March 2026	HSSE Operation		
นายปริญญา บุญถึง	6 September 2026	CCTV		
นายกิตติศักดิ์ วงษ์เทศ	9 February 2026	CCTV		
นายฉัตรเพชร ธารารักษ์	20 March 2026	CCTV		
นางสาวอรอนงค์ โลกิจแสงทอง	4 October 2026	OMC		
นางสาวชไมพร ขวณี่น	4 October 2026	Engineer/DO		
นายมุขัมหมัดยุฟรี วามะ	20 March 2026	Engineer/DO		
นายจาตุรงค์ สุวรรณกร	4 October 2026	Engineer/DO		
นายธีระพงศ์ กิจณกามาส	4 October 2026	HSSE Operation		
นายมนตรี เย็นมนัส	9 February 2026	HSSE Operation		

หมายเลขโทรศัพท์ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน หรือ อุบัติภัยหมู่

เรียกรถพยาบาล (สายตรงแผนกฉุกเฉิน)

ลำดับที่ 1 โรงพยาบาลพญาไท 2

02 270 0124

ลำดับที่ 2 โรงพยาบาลเมตพาร์ค

02 090 3000

หน่วยงานบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

1669

สายด่วนสำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร

1646

ห้องพยาบาลประจำคลังน้ำมันช่องนนทรี:

เวลาทำการ: จันทร์-ศุกร์ 8.00 - 20.00 น.

02 262 7138

เสาร์ 8.00 - 13.00 น.

ห้องพยาบาลประจำสำนักงานใหญ่:

เวลาทำการ: จันทร์-ศุกร์ 7.30 - 18.00 น.

02 262 6357

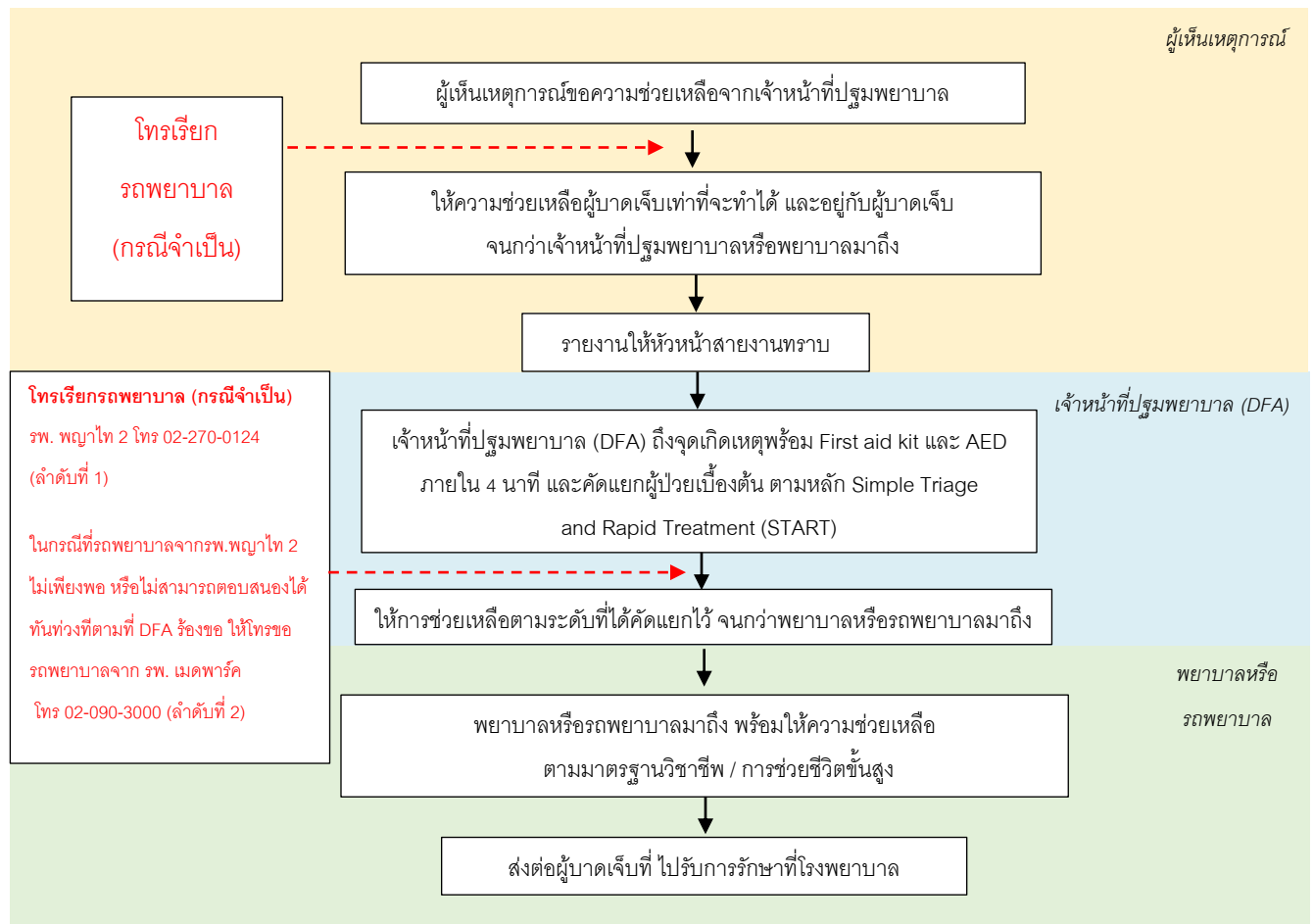
นพ. ธนวัฒน์ ศุภนิตยานนท์

02 262 6621 หรือ

จิตติพงษ์ จิรากรตระกูล

02 262 6003 หรือ

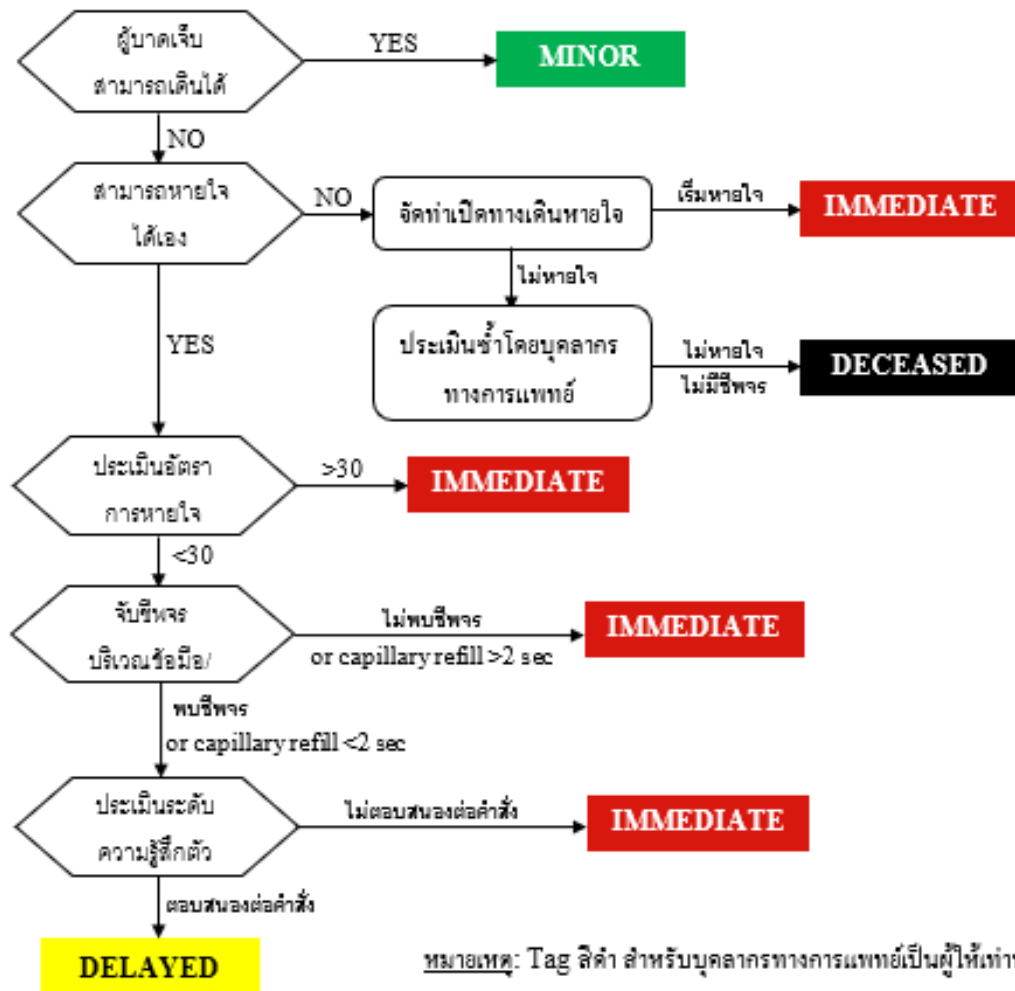
แผนภาพขั้นตอนการดำเนินการเมื่อเกิดเหตุอุบัติภัยหมู่ (Mass casualty incident)



หมายเลขโทรศัพท์ในกรณีเกิดอุบัติภัยหมู่	
ลำดับที่ 1. โรงพยาบาลพญาไท 2	02 270 0124
ลำดับที่ 2. โรงพยาบาลเมตพาร์ค	02 090 3000
นพ. ธนวัฒน์ ศุภนิตยานนท์ (ผู้จัดการฝ่ายการแพทย์)	02 262 6621 หรือ 084 362 6106
จิตติพงศ์ จิรากรตระกูล (Occupational Health Lead)	02 262 6003 หรือ 086 989 7199

"START Adult Triage Algorithm"

เมื่อเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ที่อาจเข้าข่ายอุบัติเหตุใหญ่ ให้เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (DFA) ทำหน้าที่คัดแยกผู้ป่วยเบื้องต้น ตามหลัก Simple Triage and Rapid Treatment (START) โดยพิจารณาจาก 3 ระบบ ได้แก่ ระบบหายใจ ระบบไหลเวียนเลือด และระดับความรู้สึกตัว ขั้นตอนการคัดแยกผู้ป่วยเจ็บ ดังภาพ



สัญลักษณ์สี	การช่วยเหลือ
สีแดง (รีบด่วน)	เริ่มทำ CPR และใช้เครื่อง AED ตามขั้นตอนการช่วยชีวิต และ/หรือ เคลื่อนย้ายผู้ป่วยเจ็บไปยังจุดปฐมพยาบาล รีบนำส่งไปรักษาต่อที่ รพ. โดยเร็วที่สุดภายใน 1 ชั่วโมง
สีเหลือง (รอได้)	เคลื่อนย้ายผู้ป่วยเจ็บไปยังจุดปฐมพยาบาลเพื่อให้การช่วยเหลือ เบื้องต้นและรอนำส่ง รพ.ต่อไป
สีเขียว (เล็กน้อย)	เคลื่อนย้ายผู้ป่วยเจ็บไปยังจุดปฐมพยาบาลและให้การปฐมพยาบาล เบื้องต้น นำส่ง รพ.เมื่อจำเป็นหรือเมื่อมีอาการเปลี่ยนแปลง
สีดำ (เสียชีวิต)	เริ่มทำ CPR และใช้เครื่อง AED ตามขั้นตอนการช่วยชีวิต ร้องขอความช่วยเหลือจากบุคลากรทางการแพทย์เพื่อช่วยประเมินซ้ำ



Referral letter

หนังสือส่งตัวเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาลเมตพาร์ค

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....น.

บริษัท.....ขอส่ง ☐ พนักงานบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย
จำกัด
☐ พนักงานบริษัทคู่สัญญาของบริษัท

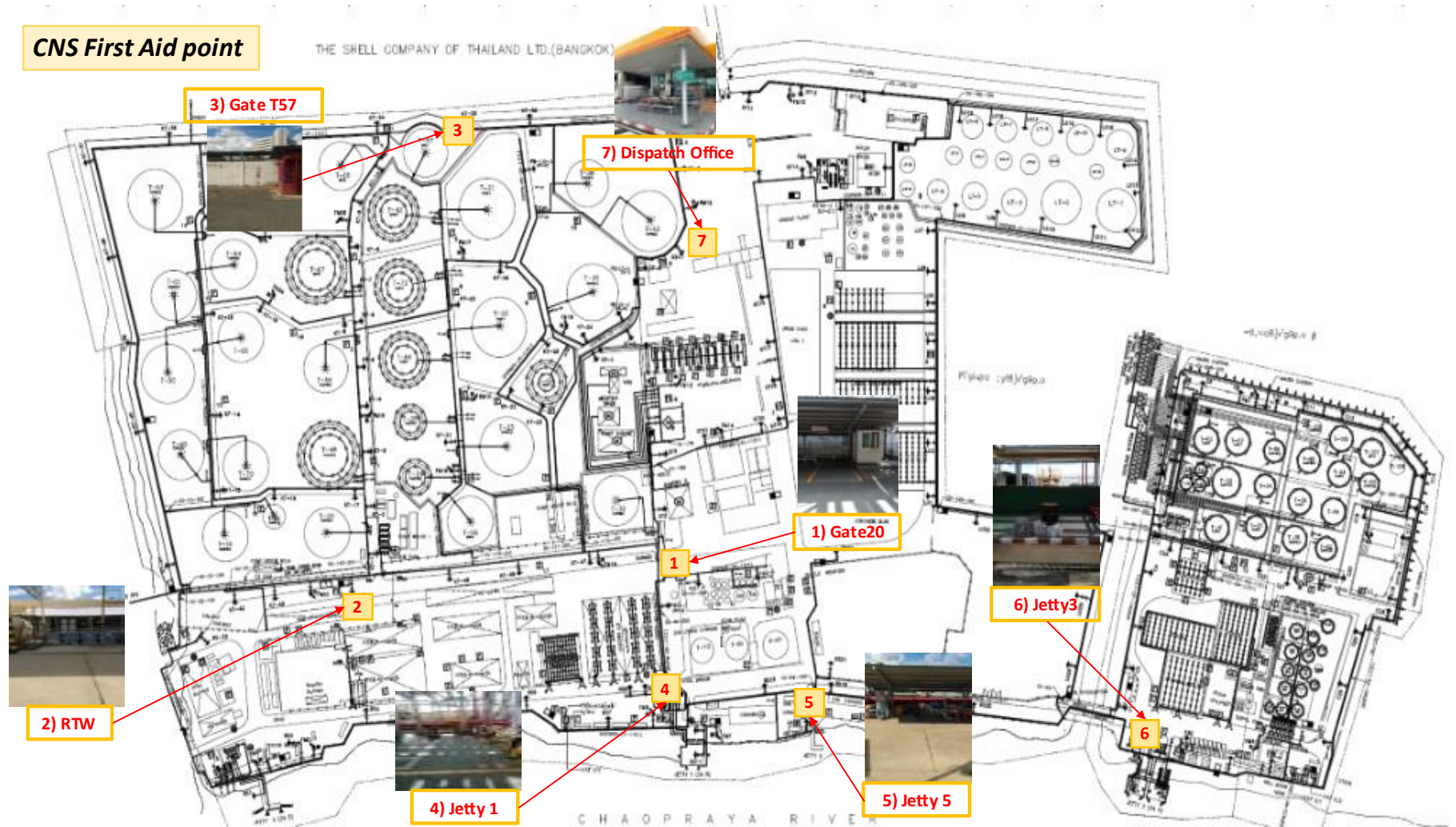
ชื่อ.....ตำแหน่ง.....
เข้ารับการรักษาเนื่องจาก.....
.....

โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเรียกใช้บริการทางการแพทย์และการเรียกรถพยาบาลในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ
ให้เรียกเก็บจากบริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด

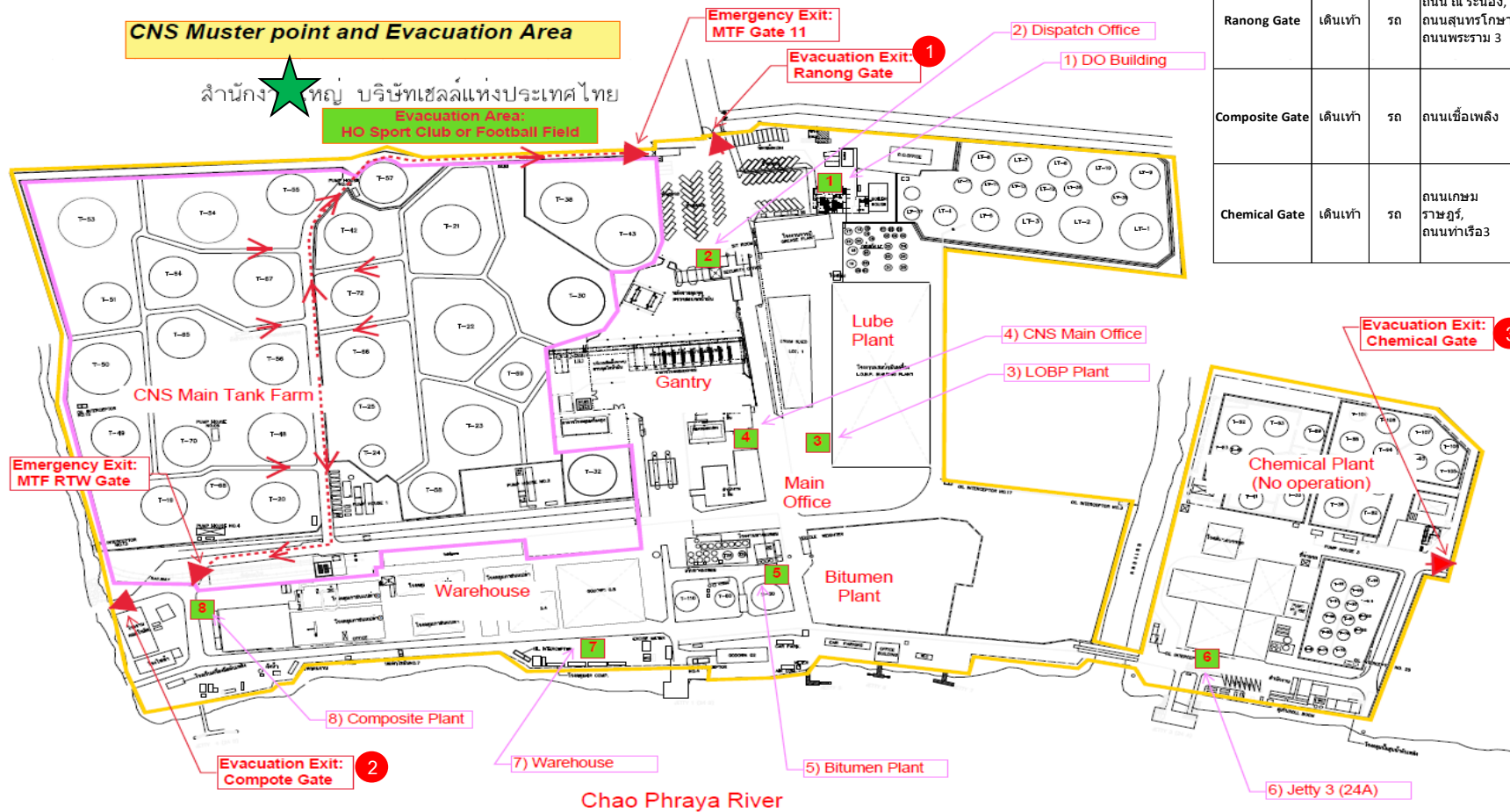
ลงนาม.....ผู้อนุมัติส่งตัว
(.....)
ตำแหน่ง.....

**กรุณากรอกเอกสารนี้พร้อมลงนามผู้อนุมัติส่งตัว และส่ง E-mail มาที่ pasnamon.ler@medparkhospital.com
หากมีข้อสงสัยเพิ่มเติมติดต่อคุณ ภัทรธรรณ เลิศพูนเกิด ผู้ประสานงานของโรงพยาบาลเมตพาร์ค
หมายเลขโทรศัพท์ +6692-289-6626

จุดปฐมพยาบาล (CNS FIRST AID POINT)



Appendix 12- จุติรวมพลและเส้นทางอพยพ (MUSTER POINT AND EVACUATION ROUTE)



ประตูทางออก สำหรับอพยพ	สามารถอพยพ ได้โดย	เส้นทางอพยพ ออกไปสู่	รูปถ่าย
Ranong Gate	เดินเท้า	รถ	ถนน ณ ระนอง, ถนนสุนทรโกษา, ถนนพระราม 3
Composite Gate	เดินเท้า	รถ	ถนนเชื้อเพลิง
Chemical Gate	เดินเท้า	รถ	ถนนเกษม ราษฎร์, ถนนท่าเรือ 3

หมายเหตุ : ในกรณีที่มีการอพยพผ่านประตูระนองด้านหน้าคลังฯ ไม่ปลอดภัย อาจพิจารณาใช้ทางออกฉุกเฉินด้านประตูโรงงานคอมโพสิทหรือประตูด้านโรงงานเคมีก็ได้



แสดงจุด อพยพ สโมสร หรือสนามฟุตบอลของบริษัท

Muster Point Location

Specific Location	Evacuation Area
1) DO Building	DO Building
2) Dispatch Office	Dispatch Office, Security Office, ALS Office, Gantry Area, SIT Room
3) LOBP Plant	LOBP Plant, Grease Plant
4) CNS Main Office	CNS Main Office, TO Support Office
5) Bitumen Plant	Bitumen Plant
6) Jetty 3	Jetty 24A Area
7) LSC Warehouse	Lube Warehouse, Jetty 24B, Barge Area, Additive Drum Warehouse
8) Composite Plant	Specialities Plant, CNS Main Tank Farm

Muster Point Controller List

Location	Name	Contact No.
1) DO Building	Plien Preedapak	
	Phraiwan Petkuea	
	Kanlayanee Patpong	
2) Dispatch Office	Narit Athipongarporn	
	Paparkorn Mahattanapruet	
3) LSC Office & Plant	Nattawadee Jearungroch	
(Filling)	Jirat Srijirapattanakul	
(Filling)	Taveesak Chuen-Nguen	
(Blending)	Kamtorn Sudchada	
(Blending)	Tawat Petharak	
(Grease)	Pakorn Jenkhumwongse	
(Grease)	Sarityos Siripraphass	
(Grease)	Piyapat Dissakorn	
(Grease)	Natthapong Chanjorm	
(Grease)	Pinyo Promin	
4) CNS Main Office	Boonmee Jesala	
CNS Main Office	Gaytiya Boonlerd	
Laboratory	Sodsai Puchum	
Laboratory	Supaporn Wongwaiamornwech	

5) Bitumen Office	Daranee Ngenpa	
Bitumen Plant	Julapat Thaisongkittichot	
Bitumen Plant	Toadsaporn Chompaktang	
Bitumen Plant	Wasawat Chanchonyut	
6) Jetty 24A	Vessel operators on duty (report to TOS B2 on duty via walkie-talkie)	
7) LSC Warehouse	Sittichai Mahamoon	
	Chutchai Sakrasae	
8) Composite Plant	Prasert Shamshoi	
	Siriphat Thovara	

หน้าที่ของผู้ควบคุมความปลอดภัยที่จุดรวมพล

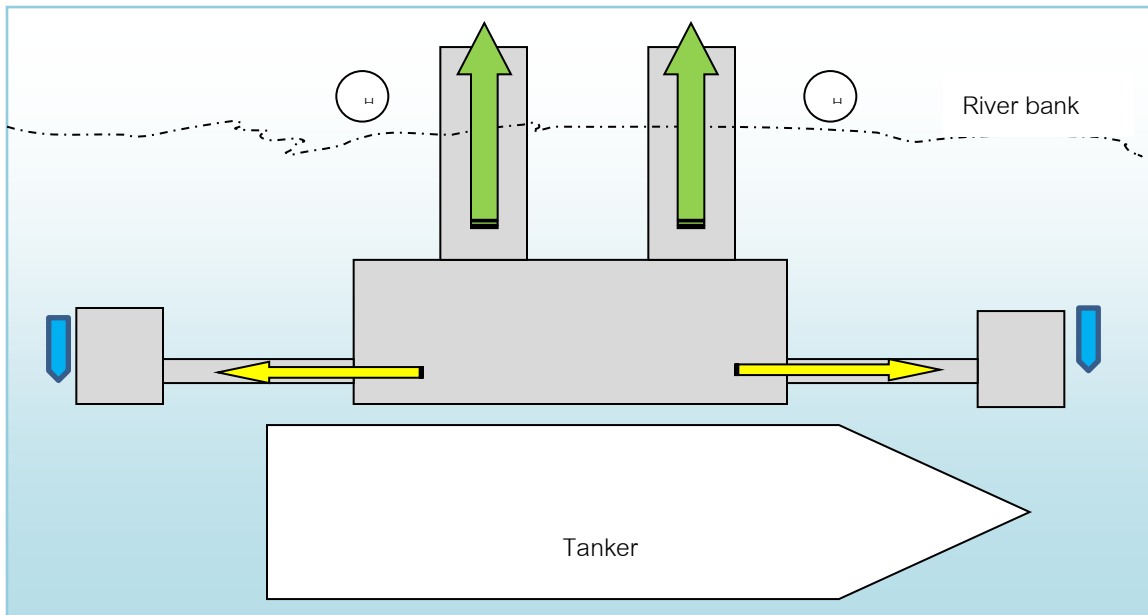
- ตรวจนับจำนวนของผู้อพยพที่จุดรวมพลที่ตนรับผิดชอบ
- จัดบันทึกรายชื่อของผู้อพยพที่จุดรวมพลรวมถึงรายชื่อของผู้สูญหาย
- จัดบันทึกเวลาที่เริ่มตรวจนับจำนวนคน และเวลาที่สิ้นสุด
- รายงานจำนวนของผู้อพยพว่ามีกี่คน มีผู้บาดเจ็บ และผู้สูญหาย หรือไม่ หากมีผู้บาดเจ็บหรือผู้สูญหายจะต้องรายงานต่อห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินโดยทันที
- เก็บบันทึกรายละเอียดของผู้อพยพและผู้สูญหายที่จุดรวมพล ไว้กับตัวตลอดเวลา เพื่อนำส่งต่อห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินเมื่อเหตุการณ์สิ้นสุด เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน
- รอคำนะนำการปฏิบัติในขั้นตอนต่อไป จากห้องควบคุมเหตุฉุกเฉิน

หน้าที่ของผู้อพยพที่จุดรวมพล

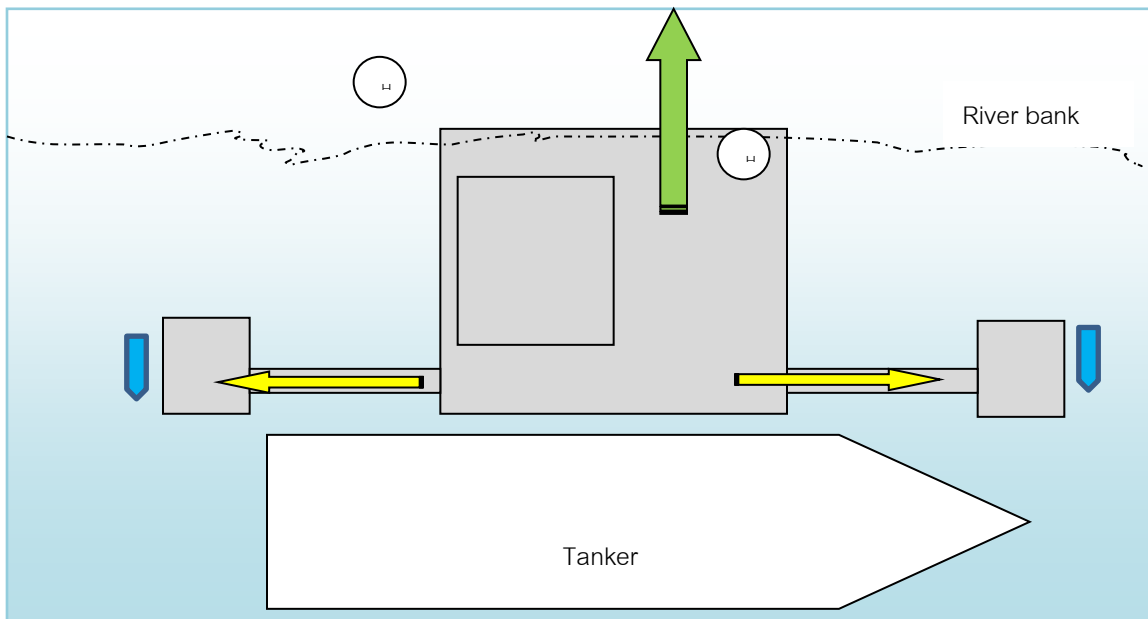
- ให้ความร่วมมือ และปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ควบคุมความปลอดภัยที่จุดรวมพล
- แจ้งชื่อ-นามสกุล และรายละเอียดต่างๆ ของตนเอง ต่อผู้ควบคุมความปลอดภัยที่จุดรวมพล
- สำรวจเพื่อนหรือบุคคลรู้จัก ที่ทำงานอยู่ในสถานที่เดียวกัน หรือมาติดต่อกันด้วยกัน ว่ามีบุคคลใดสูญหายหรือไม่ หากมีผู้สูญหาย ให้แจ้งต่อผู้ควบคุมความปลอดภัยที่จุดรวมพลด้วย
- รอคำนะนำการปฏิบัติในขั้นตอนต่อไป จากศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน/เพลิงไหม้ขั้นรุนแรง



EMERGENCY EVACUATION ROUTE FROM JETTY

Jetty 24 A

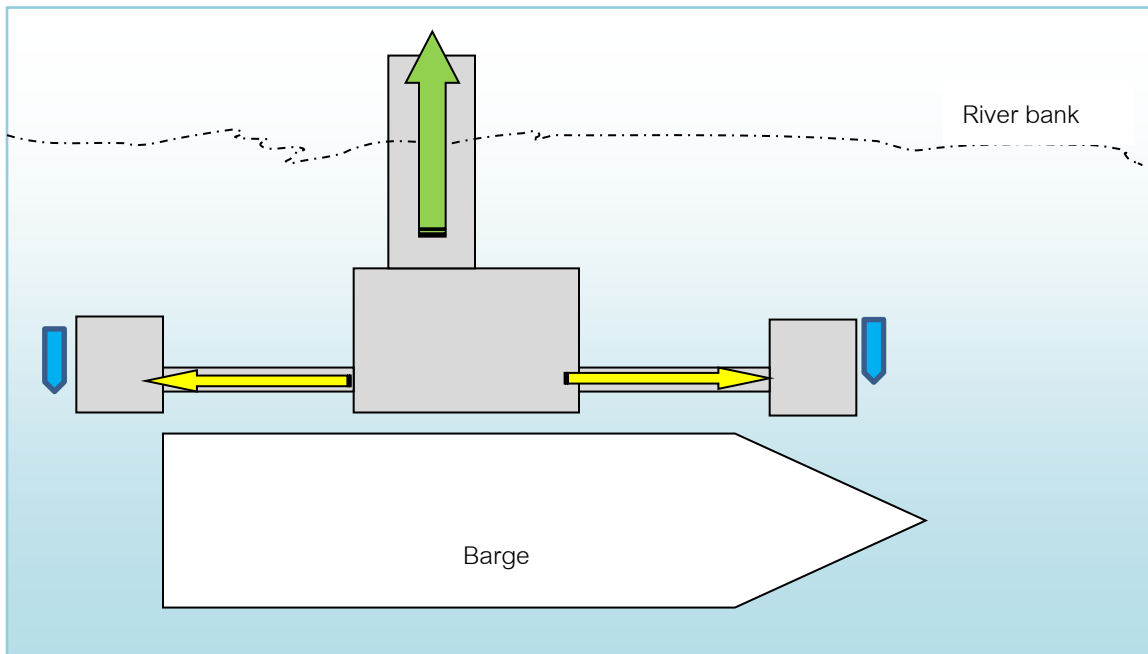


Jetty 24 B

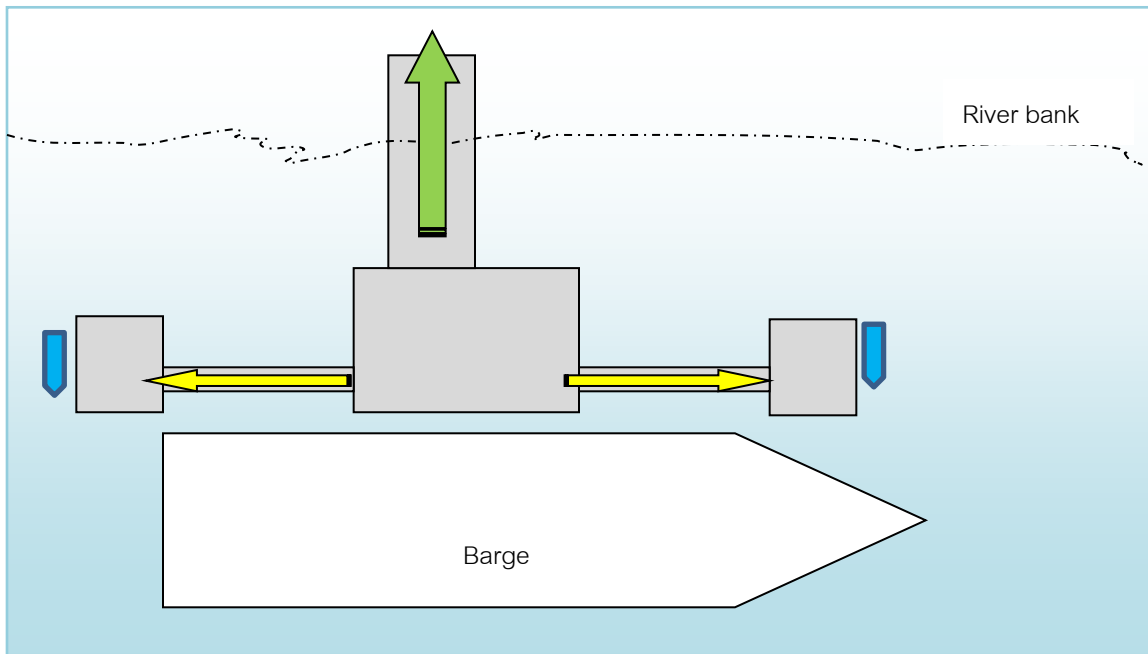


Note:  Primary route  Secondary route



Jetty 5



Jetty 7

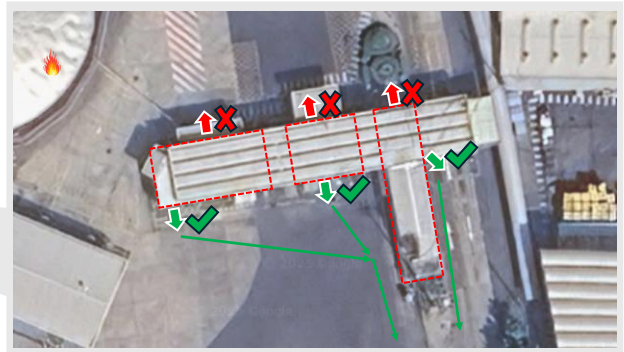
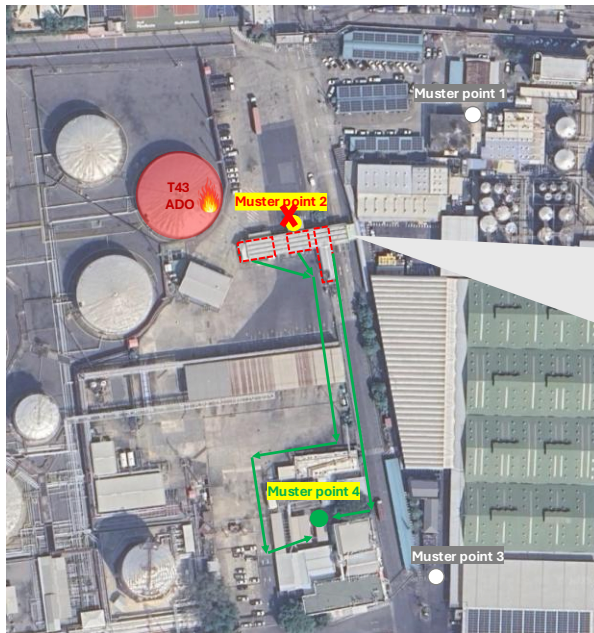


หมายเหตุ หมายเลขโทรศัพท์ช่วยเหลือ 08 0732 0258, 08 4269 7406, 06 1492 3282

Note:  Primary route  Secondary route

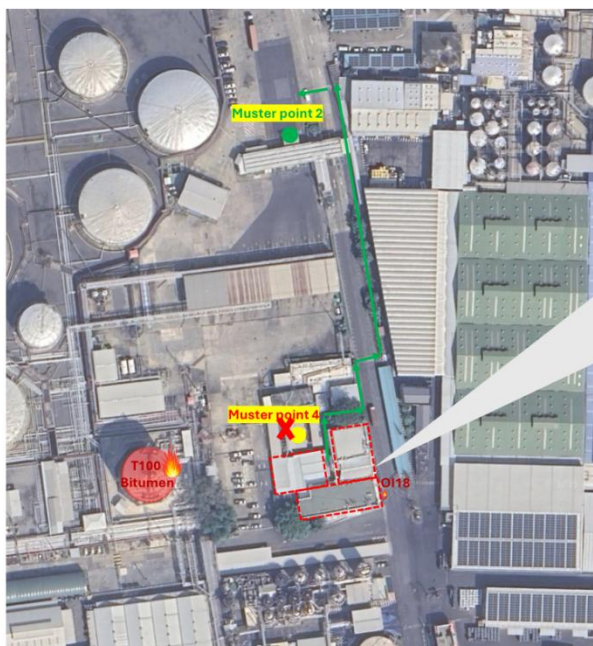
Emergency Building Evacuation Route per PSBR1 Review

Building Evacuation Route: Security guard house & Dispatch office



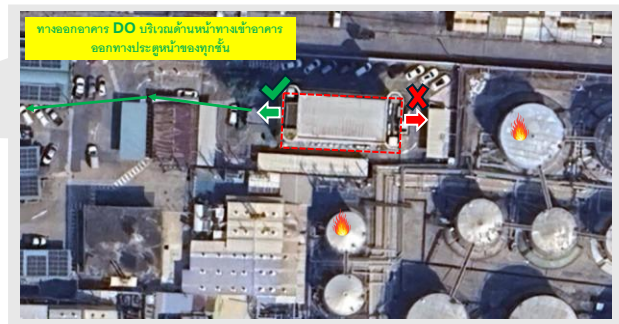
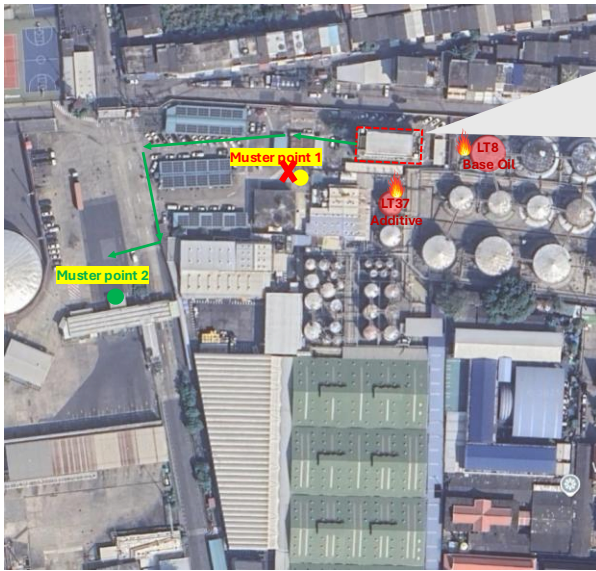
สำหรับผู้ปฏิบัติงานในอาคารสำนักงานจัดส่งและอาคารหน่วยงานรักษาความปลอดภัย
หากเกิดเหตุฉุกเฉินมีเหตุไฟไหม้ถึงน้ำมัน T43 ที่อยู่ใกล้เคียง
ให้อพยพออกจากตามเส้นทางในแผนภาพนี้เท่านั้น ไปยังจุดรวมพลที่ 4
และไม่ให้ไปในทิศทางเข้าหาน้ำมันที่เกิดไฟไหม้ ไม่ให้ใช้จุดรวมพลที่ 2

Building Evacuation Route: Main Office Building (T&S)



สำหรับผู้ปฏิบัติงานในอาคารสำนักงานกลาง
หากเกิดเหตุฉุกเฉินมีเหตุไฟไหม้ถึงน้ำมัน T-100 หรือ OI-18 ที่อยู่ใกล้เคียง
ให้อพยพออกจากตามเส้นทางในแผนภาพนี้เท่านั้น ไปยังจุดรวมพลที่ 2
และไม่ให้ไปในทิศทางเข้าหาน้ำมันที่เกิดไฟไหม้ ไม่ให้ใช้จุดรวมพลที่ 4

Building Evacuation Route: DO Building



สำหรับผู้ปฏิบัติงานในอาคาร DO
หากเกิดเหตุฉุกเฉินมีเหตุไฟไหม้ถังน้ำมัน LT-8 หรือ LT-37 ที่อยู่ใกล้เคียง
ให้อพยพออกจากอาคารตามเส้นทางในแผนภาพนี้เท่านั้น ไปยังจุดรวมพลที่ 2
และไม่ให้ไปในทิศทางเข้าหาถังน้ำมันที่เกิดไฟไหม้ ไม่ให้ใช้จุดรวมพลที่ 1

Appendix 13- กระบวนการแจ้งเหตุและสอบสวน (T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS)

T&S - Notification and investigation process

Process Step	Investigation - Level 3 Significant Incident (SI) Actual RAM 4, 5	Investigation - Level 2 RAM 3 SIF Actual High Potential Incidents	Investigation - Level 1 Non-SIF Incidents with Actual RAM 1, 2, 3
Notification	LoB GM or delegate to Notify through line of command within 24hrs of the incident (simple text/call) with basic narrative of facts to; • T&S EVP > Downstream Director • LoB GM HSSE Confirmation via email to GX DS HSSE Significant Incident Reporting List within 24hrs	Notify through line of command within 24hrs of the incident (simple text/call) with basic narrative of facts up to; • LoB SVP • LoB GM HSSE & Regional HSSE Manager Confirmation via email within 1 Working Day	
Log the incident into Fountain (FIM)	Record incident in FIM/SpheraCloud as per reporting rules within 1 business day after the significant incident notification email is sent. Seek support from HSSE line where necessary.	Record incident in FIM/SpheraCloud within 1 business day of the Incident being confirmed as a High Potential Incident or SIF Incident. Seek support from HSSE line where necessary.	Record incident in FIM/SpheraCloud within 2 business days. Seek support from HSSE line where necessary
Appoint Investigation Team	LoB GM (or delegate) contacts GM Business Transformation for investigation. GM Business Transformation assigns incident investigator from a centrally managed pool of investigators.	LoB GM (or formal delegate) as Incident Owner appoints investigation team after confirmation of the classification of the incident as HiPo or SIF.	Decide on relevance and subsequent investigation methodology :
Investigation sponsor	LoB GM (or delegate) is the investigation sponsor. Investigation sponsor to put together Level 3 TOR for the investigation with support from T&S I&L Manager. TOR to be approved by LoB SVP + LoB GM HSSE.	LoB GM -1 as investigation sponsor. Basic TOR with investigation scope, process, & timeline required. supported by LoB GM -1 & T&S I&L Manager.	Discretion of Regional HSSE Manager within 5 WD upon request from Incident Owner i.e. LoB GM-1 (or formal delegate) on investigation team formation, if investigation is mandated, ensure a:
Underlying cause analysis method	Incident investigated by global investigator along with local team using Causal learning methodology with aim to deeply understand the system that resulted in incident occurring. Assess the need for Interim Action alert for urgent 'make safe' actions, using the interim action alert template . A lower-level investigation, or no formal investigation, must be supported by the T&S EVP, in consultation with Global HSSE I&L Process Owner	Incident investigated by business/Asset causal facilitator with aim to understand the causes to a deeper level then is possible for a level 1 investigation and gain some understanding of system level causes. Assess the need for Interim Action alert for urgent 'make safe' actions, using the interim action alert template . A lower-level investigation, or no formal investigation, must be supported by T&S GM HSSE, T&S GM Shipping & Maritime, or Midstream Engineering and HSSE Manager	simplest level of investigation with the aim to understand the incident causes at a simple level within the time available
Investigation Report	Investigation completion and investigation report timeline to be stipulated in the TOR, taking regulatory requirements in consideration. Report to be shared with T&S EVP, LoB SVP, LOB GM HSSE, & regional LT	Investigation completion and investigation report timeline to be stipulated in the TOR. Report to be shared with LoB GM-1 , LoB GM HSSE , & regional LT	
Incident Review	Causal learning session with sponsor + LoB SVP + LoB GM HSSE + LoB GM	Causal learning session with local leadership team Specific attendees to be determined by investigation sponsor.	Discretion of Regional HSSE Manager within 3WD of report.
Update Incident Record in FIM	LoB GM or delegate as Event Owner update final classification (if changed), and action plan into FIM/SpheraCloud within 1wk after review	LoB GM-1 (or formal delegate) as Event Owner update final classification (if changed), and action plan into FIM/SpheraCloud within 1wk after signoff	LoB GM-1 (or formal delegate) as Event Owner update final classification, action plan into FIM/SpheraCloud within 1wk after signoff
Learning From Incidents	Learn TOR for I&L change proposal , change proposal to contain options for change to the system (if, when, where, what, & how) to achieve improved HSSE performance. Use Go & engage and/or Action Alert templates.	Develop learn material using Go & engage and/or Action Alert templates where appropriate	Develop learn material using Go & engage and/or Action Alert templates where appropriate.

Appendix 14- แผนปฏิบัติการฉุกเฉินในการเฝ้าระวังและกรณีมีน้ำท่วมคลัง (Flooding)

1. จุดประสงค์ (Objectives)

เพื่อกำหนดวิธีการปฏิบัติให้ชัดเจนไว้ล่วงหน้าสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อ

- ลดผลกระทบและความเสียหายทางธุรกิจ
- เตือนสภาวะการณ์ และการเตรียมการป้องกันไว้ล่วงหน้าที่อยู่ในวิสัยที่ทำได้
- กำหนดให้เป็นแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเมื่อน้ำท่วมเข้าคลัง

2. เหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิด (Scenario)

- ระดับน้ำหน้าท่าค่อยๆเพิ่มสูงขึ้นจนล้นกำแพงเขื่อนเข้ามาในคลัง
- กำแพงเขื่อนพังที่จุดใดจุดหนึ่ง ไม่ว่าจะเป็น แนวริมแม่น้ำ ด้านข้าง หรือหน้าคลัง และมีน้ำหลากเข้ามาในคลัง

3. การเตรียมการเมื่อคาดการณ์ว่าระดับน้ำอาจมีระดับสูงจนท่วมเข้าคลัง (4.0 เมตรขึ้นไป)

จัดให้มีพนักงานที่ชำนาญการและทีมสนับสนุนอย่างเพียงพอ ดังนี้

- เพิ่มจำนวน TO / Vessel / CCTV operators ตามสถานการณ์เมื่อคาดว่าระดับน้ำจะเกิน 4.0 เมตร
- TOS_B1 สั่งการให้ TO / Vessel / CCTV operators ตรวจสอบแนวกำแพงเขื่อนว่ามีความมั่นคงแข็งแรง ไม่มีการร้าวไหลผิดปกติ และรายงานกลับทุกชั่วโมง เมื่อระดับน้ำเกิน 4.0 เมตร
- ตรวจสอบความพร้อมของทีมสนับสนุนเสนอหน่วยงานภายในคลังเอง รวมทั้งผู้รับเหมาช่าง เช่น KMJ, Srisarun, SDB, SPIE หรือ LSC, C&R (กรณีที่โทรแจ้งขอความช่วยเหลือไปยังทีมสนับสนุน ให้เน้นว่าจัดคนที่มีสภาพร่างกายพร้อมทำงาน สวมเสื้อผ้าและ PPE ครบ)

หน่วยงาน	ชื่อคนติดต่อ	การติดต่อ	จำนวนคนสนับสนุน นอกเวลาทำการหรือเสาร์-อาทิตย์	จุดที่พัก	ระยะเวลาที่คาดว่าจะมาถึง
Dispatch/ALS	ALS/TOA	Walkie Talkie	7 นาย (ALS, TOA, JC/RTQA/ พชร.)	ที่เข้าเวรในคลัง	3 นาที
Security Guard	Supervisor	Walkie Talkie	4 นาย (เหลือเฝ้าประตูหน้าอย่างเดียว 2 คน)	ที่เข้าเวรในคลัง	3 นาที
CNS Terminal	ตามบัญชีรายชื่อ	โทรศัพท์	15-30 นาย	พักอยู่รอบคลัง, บ้านพักในรัศมี 50 กม.	10-60 นาที

Operation ภา อื่นๆ					
Srisarun	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลขติดต่อ ฉุกเฉิน	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลข ติดต่อฉุกเฉิน	10-15 นาย	สำนักงานและ ห้องพักของ พนักงาน	10 - 30 นาที
KMJ	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลขติดต่อ ฉุกเฉิน	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลข ติดต่อฉุกเฉิน	10-15 นาย	สำนักงานและ ห้องพักของ พนักงาน	10 - 30 นาที
SDB	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลขติดต่อ ฉุกเฉิน	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลข ติดต่อฉุกเฉิน	10-15 นาย	สำนักงานและ ห้องพักของ พนักงาน	10 - 30 นาที
SPIE	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลขติดต่อ ฉุกเฉิน	ตามรายชื่อใน APPENDIX10 หมายเลข ติดต่อฉุกเฉิน	2-5 นาย	สำนักงานและ ห้องพักของ พนักงาน	10 - 30 นาที
LSC -Grease	Supervisor on-duty (7 x 24)	02 262 7241	3 นาย	Grease plant	5 นาที
LSC –LOBP	Plant Manager HSSE Advisor	ตามรายชื่อใน ตาราง ด้านล่าง	10-20 นาย	เลือกคนที่อยู่ พักอยู่ในชุมชน ข้างคลังก่อน	15-30 นาที
C&R	Bitumen Operations Manager Site Manager – Bitumen Site Manager - Composite	ตามรายชื่อใน ตาราง ด้านล่าง	10-15 นาย	เลือกคนที่อยู่ พักอยู่ในชุมชน ข้างคลังก่อน	10-30 นาที

- วางกระสอบทรายให้เพียงพอตามจุดต่างๆเช่น ท่า 1, 3 และ 4 ประตูออกคลังด้านโรงงานคอมโพสิต, รอบสำนักงานกลาง, ประตูฉุกเฉินด้านท่า 3 โดยไม่ต้องมีการขนย้ายเพิ่มเติมเมื่อมีน้ำหลากเข้าคลังแล้ว
- ทดสอบการของปั้มน้ำทุกตัวทั้งเครื่องยนต์และไฟฟ้าและให้ TOS_B1 หรือ TOS_HSSE รายงานให้ผู้จัดการคลังทุกวันตอนเช้า
- เตรียมจัดหาอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เสื้อชูชีพ เรือพาย การช่วยคนกรณีน้ำท่วมสูงเข้าคลัง, เวลากลางคืน และไฟฟ้าคลังถูกตัด
- ติดตามข่าวสารน้ำท่วมจากสื่อโดยใกล้ชิด รวมทั้งการป้องกันน้ำท่วมของสถานที่รอบข้าง

4. ระดับน้ำหน้าท่าที่ระดับต่างๆและการดำเนินการ

ระดับน้ำที่หน้าท่าช่วงน้ำหลากและมีน้ำทะเลหนุน

< 3.4 เมตร	ภาวะปกติ
3.4 – 3.8 เมตร (ระดับฝักระวัง)	TOS_B1 ฝักระวังและบันทึกระดับน้ำหน้าท่าช่วงน้ำขึ้นสูงทุกวัน และแจ้งให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องทราบหากเป็นช่วงที่ต้องฝักระวังและติดตามอย่างต่อเนื่อง TOS(B1) แจ้งให้ผู้จัดการคลังทราบทันทีเมื่อระดับขึ้นถึงระดับ 3.8 เมตร
3.8- 4.0 เมตร (ระดับฝักระวังอย่างสูง) หรือได้รับทราบข้อมูลยืนยันเกี่ยวกับน้ำที่ไหลหลากมาจากทางบก และเหมาะสมที่ต้องดำเนินการในระดับนี้	<ul style="list-style-type: none"> TOS_B2 แจ้งให้ผู้จัดการคลังน้ำมัน ผู้จัดการโรงงานน้ำมันหล่อลื่น และโรงงานยางมะตอยทราบทางโทรศัพท์ รวมทั้งสำนักงานใหญ่ (Real Estate) ทราบเพื่อเตรียมการจัดคนเฝ้าพื้นที่เตรียมป้องกันน้ำท่วม ยกของขึ้นที่สูง TOS_B1 จัดคนยืนเฝ้าประจำจุดตลอดเวลา ตลอดแนวกำแพงหน้าท่าทุก 50 เมตรต่อ 1 คน โดยให้มีวิทยุ Walkie Talkie ด้วย และรายงานสถานการณ์ให้ผู้จัดการคลังรับทราบทุก 30 นาที TOS_B1 จัดเตรียมรถเคลื่อนที่เร็วพร้อมกระสอบทราย แผ่นไม้อัด แผ่นพลาสติก พร้อมปฏิบัติการตลอดเวลา TOS_B1 สั่งทีมสนับสนุนกระจายตามแนวกำแพงริมน้ำ และวางกำลังส่วนใหญ่ไว้ที่ท่า 5 TOS_B1 สั่งการเรียงกระสอบทรายอุดประจําที่เช่น ประตูสำนักงาน หรือตามหน้าท่า TOS_B1 ปรึกษากับผู้จัดการคลังเพื่อแจ้งให้ทุกคนนำรถไปจอดที่ยังจุดที่ปลอดภัย (จะประกาศให้ทราบอีกครั้ง) เพื่อความปลอดภัย ลดความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น TOS_B1 ปรึกษากับผู้จัดการคลังสั่งการขนย้ายเอกสารการทำงานชั้นล่างไปไว้ที่ชั้นสอง TOS_B1 สํารวจและหาข้อมูลจากสถานที่รอบข้างเช่น ชุมชน, พื้นที่ของการรถไฟด้านหลังคลัง, ห้าแยก เพื่อให้รู้สถานการณ์ที่อาจจะมีน้ำทะเลลักเข้ามาจากที่ดังกล่าว <ul style="list-style-type: none"> กทม. หน่วยงานระบายน้ำพระราม 4 (02-249-2119) TOS_B1 สั่งตั้งแนวกำแพงเขื่อนกันทางไป HO, ประตูระนองด้านนอกกันเตรียมไว้ 1 เลน, อีกเลนไว้ก่อดอนไกล่วิกฤติ โดยให้ใช้เวลาไม่เกิน 5 นาที TOS_B1 ตรวจสอบความพร้อมของรถยกจากโรงงานจาร์บีว่า พร้อมในกรณีฉุกเฉิน TOS_B1 สั่งการให้ตรวจสอบว่าไม่มีน้ำมันเก็บไว้ในถาดหรือภาชนะที่น้ำมันสามารถรั่วออกมาเมื่อเกิดน้ำท่วมได้ โดยจะต้องเคลียร์น้ำมันตามถาดรองต่างๆให้แห้งเสมอที่หน้าท่า, Pump House, Gantry TOS_B1 สั่งดูตารางระบายน้ำที่มาจากด้านนอก (แผ่นไม้อัด แผ่นพลาสติก กระสอบทราย) ที่อาจมีน้ำผุดขึ้นมาเมื่อน้ำท่วมถนน ณ ระนอง โดยจัดหากระสอบทราย/แผ่นไม้อัด ไปวางไว้ข้างๆเพื่อเตรียมพร้อมปิดทับไว้ เช่น แนวท่อระบายฝั่งขวา (LOBP ลงบ่อท่า 5)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ บ่อดักไขมัน 21 ข้างที่จอตระยยนต์หน้าคลัง ○ ช่องระบายน้ำข้างห้องแล็บ ○ ฝาท่อระบายที่ลานจอตระย ตามพื้นถนน (ฝาท่ออาจลอยเมื่อน้ำดันขึ้น) ○ บ่อดักไขมัน 8 หน้า LOBP ○ บ่อดักไขมัน 18 ข้างห้องทดลอง (Lab) ○ รอบๆบ่อบีมน้ำท่า 5 <u>แนวท่อระบายฝั่งซ้าย (Gantry ลงบ่อท่า 1)</u> ○ ฝาท่อระบายน้ำข้างโรงเลี้ยง ○ ฝาท่อระบายที่ลานจอตระย ตามพื้นถนน และลาน Gantry (ฝาท่ออาจลอยเมื่อน้ำดันขึ้น) ○ บ่อดักไขมัน 14 ข้างโรงเดิม ○ บ่อดักไขมัน 28 ข้างหอดีเซล ○ ฝาท่อระบายข้าง T32 ○ ฝาท่อระบายข้างโกดังน้ำมันเครื่องใกล้ท่า 1 ● TOS_B1 สั่งก่อกำแพงกระสอบทรายปิด New Pump House ตรงประตูทางเข้า และห้อง generator ของ ALS ● TOS_B1 สั่งก่อกำแพงกระสอบทรายปิดกันห้อง CCTV ● ผู้จัดการคลังหรือกับฝ่ายขายหรือ Supply สำหรับ ULSD/LPP ซึ่งอาจโดยการ ส่งไปลูกค้า ล่วงหน้า, เพิ่มสต็อกที่ลูกค้า ● TOS_B2 จัดหาเสบียงอาหารและน้ำดื่มให้เพียงพอ
<p>> 4.0 เมตร (ระดับวิกฤติ)</p> <p>หรือได้รับทราบ ข้อมูลยืนยัน เกี่ยวกับน้ำที่ไหล หลากมาจากทาง บก และเหมาะสมที่ ต้องดำเนินการใน ระดับนี้</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ผู้จัดการคลังน้ำมันสั่งหยุดงานทุกชนิด ทั้งงานปฏิบัติการ งานโรงงาน งานช่าง งานสำนักงาน, ในกรณีที่ทีมงานทำเป็นจะต้องทำให้ขออนุมัติจากผู้จัดการคลังพร้อมแผนสำรอง ● TOS_B1 สั่งการ TO / Vessel / CCTV operators ช่วยตรวจสอบแนวกำแพงเขื่อน ตลอดเวลา ● TOS_B1 เรียกทีมสนับสนุน KMJ/ SDB/ Srisarun/ SPIE เข้ามาช่วย พร้อมทั้งจะช่วยขน กระสอบทราย ● ผู้จัดการคลังน้ำมัน สั่งอพยพให้ผู้ที่ไม่มีหน้าที่เป็น Emergency Response Team และทีมสนับสนุนออกจากคลังน้ำมันไปอยู่ในจุดที่สูงเช่น ลานจอตระยหน้าคลัง ดีกดีโอ ● TOS_B2 ติดต่อร้านเพิงขายอาหารที่ขวางประตูทางออกฉุกเฉินด้านเคมีท่า 3 ให้เตรียมย้าย หากมีการอพยพออกทางดังกล่าว 08 9484 5038 ● TOS_B2 ติดต่อให้ SPIE ปิดเมนไฟที่ตู้สวิตช์เกียร์ที่โรงไฟฟ้าคอมโพสิต และติดต่อการไฟฟ้า นครหลวงให้ชัก drop fuse ด้านคอมโพสิตออกก่อน

	<ul style="list-style-type: none"> ● TOS_B1 ใช้วิทยุสื่อสารช่อง 13 (Marine Band) แจ้งเรือที่ผ่านหน้าท่า ขอความร่วมมือให้วิ่งช้าๆ ป้องกันคลื่นแรงกระทบกำแพงเขื่อน ● TOS_B1 ตรวจเช็คถังที่สต็อคต่ำ หรือถังว่าง (Empty Tank) ที่อาจจะลอยได้ หากน้ำท่วมเข้าลานถึง ให้หาทางป้องกันเช่น ถายน้ำมันหรือน้ำเข้าถัง หรือเปิดท่อ Product Drain เป็นต้น (เน้น T22/T50/T30) ● TOS_B1 สั่ง CNS Clinic ย้ายไปชั้น 2 ตึก D/O ● TOS_B1 สั่งการให้ SPIE มา stand by หน้าคลัง ● TOS_B1 ประสานงานกับ HO ให้ปิดประตูน้ำข้างโรงเลี้ยง ● TOS_B2 แจ้งแผนก IT เพื่อป้องกันระบบ IT/LAN ● ผู้จัดการคลังน้ำมันรายงานด่วนต่อ Distribution Operations Manager Thailand (DOM) และขอคำแนะนำเพื่อพิจารณาตั้ง IMT โดยให้ TOS (B2) ติดต่อเรียกสมาชิกตามความจำเป็น เช่น <ul style="list-style-type: none"> - LSC Plant Manager - HSSE Advisor – Thailand (LSC) - Bitumen Operations Manager – TH - Site Manager – Bitumen - Site Manager – Composite - HSSE Manager_Specialities - Mgr. Distribution Ops Support Thailand - Lead Facility Engineer - HSSE Advisor Thailand <p>กรณีรายชื่อดังกล่าวข้างต้น ติดภารกิจไม่สามารถร่วมได้ ให้สมาชิก Command Center ดังกล่าวเสนอชื่อผู้ทำหน้าที่แทนพร้อมเบอร์โทรศัพท์มือถือ แต่อย่างไรก็ดี ขอให้พยายามอย่างที่สุดที่จะเข้ามาเมื่อมีโอกาส</p> <p>บทบาทหน้าที่ของแต่ละคน ให้อ้างถึง “Incident Management PPlan” หรือตามที่ได้รับมอบหมายตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผู้จัดการคลังน้ำมัน activate BCCP เรื่องการจัดส่งน้ำมัน ส่วนผู้จัดการโรงงาน activate BCCP ของโรงงานนั้นๆ
4.3 เมตร	เป็นระดับความสูงของสันเขื่อน ถ้าระดับน้ำสูงกว่านี้ น้ำจะเริ่มเอ่อล้นข้ามเขื่อนเข้าคลังน้ำมัน

5. ข้อปฏิบัติเมื่อน้ำท่วมเข้าคลัง

ในกรณีที่น้ำท่วมเข้าคลังอย่างกะทันหัน เนื่องจากเกิดเหตุที่ไม่คาดคิด เช่น กำแพงเขื่อนพังทะลาย มีน้ำหลากเข้าคลังอย่างรวดเร็วจากจุดที่คาดไม่ถึง ทำให้มีระดับน้ำสูงโดยทั่วไปทั้งคลัง ให้ปฏิบัติดังนี้

- ผู้จัดการคลังน้ำมัน (TM) ทำหน้าที่เป็น Initial Incident Commander หาก TM ไม่อยู่ให้ TOS Team Lead หรือ TOS_B1 ทำหน้าที่แทน
- TOS_B1 ทำหน้าที่เป็น เป็น First Intervention Team Lead (FITL)
- TOS_B2 แจ้ง TM ทางมือถือทันที หาก TM ไม่อยู่ในสำนักงาน
- FITL แจ้งเหตุฉุกเฉินน้ำท่วมทาง Walkie Talkie ทุกคลื่น สั่งการตามสถานการณ์ในเบื้องต้น เช่น หยุดการปฏิบัติงานทั้งคลัง ทั้งหมดก่อน รวมทั้งสั่งประกาศเสียงตามสาย (ถ้ายังใช้ได้)
- FITL สั่งให้ทุกหน่วยงานรวมทั้งสำนักงานใหญ่ให้เปลี่ยนช่องวิทยุไปที่ช่อง "Emergency"
- FITL สั่งให้ผู้รับเหมาช่าง ตัดไฟฟ้าทั้งคลังที่ New Substation หน้าคลังด้านนอกเป็นการด่วนก่อน เมื่อตรวจสอบว่าปลอดภัยพอ จึงค่อยทยอยจ่ายไฟฟ้าใหม่บางจุดเฉพาะที่จำเป็นเท่านั้นเช่น บัมพ์น้ำไฟฟ้า โดยเน้นว่าต้องปลอดภัยจากไฟฟ้าก่อน
 - ด้านเมนแรงสูงทางด้านคอมโพสิต สั่งห้ามคนเข้าไปหรือเข้าใกล้โรงไฟฟ้าท่า 4 ในระหว่างที่รอ กฟน. มาชัก Drop Fuse
 - ระวังเรื่องปั๊มน้ำที่จะสูบน้ำออก ไม่ทำงานเนื่องจากถูกตัดไฟ
- IIC สั่งการให้แจ้งให้ CoBs ต่างๆทราบทาง SNS รวมทั้งสำนักงานใหญ่ (ดูรายชื่อในตารางตอนท้าย)
- IIC ตรวจสอบสถานการณ์ทางวิทยุไปยังทุกหน่วยงาน รวมทั้ง ความช่วยเหลือที่ต้องการ และจัดลำดับความสำคัญที่ต้องดำเนินการก่อนหลัง
- IIC รายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) รวมทั้งอาจขอให้พิจารณาตั้ง IMT หากต้องการความช่วยเหลือในหลายๆด้าน หรือคาดการณ์ว่า ผลกระทบสูง ระยะเวลาานาน โดย TOS_B2 เป็นผู้โทรแจ้ง
- IIC สั่งการเรื่องอพยพโดยให้ ทุกหน่วยงานรวมตัวกันที่พื้นลานโล่งๆที่ห่างจากเสาไฟฟ้า/สายไฟฟ้า แนะนำให้ออกนอกคลังโดย
 - เดินลุยน้ำไปไปยังจุดที่น้ำไม่ท่วมหรือปลอดภัยก่อน สอบถามผู้ที่ว่ายน้ำไม่เป็นและดูแลกันเองก่อน
 - จัดหาชูชีพให้ หากระดับน้ำสูงมาก หรือน้ำไหลเชี่ยวมาก
 - รอคำสั่งจาก TOS_B1 เรื่องการอพยพ
 - หากระดับน้ำไม่สูง และจำเป็นต้องเดินออก แนะนำให้เดินตามถนนโล่งๆ ที่ห่างจากเสาไฟสายไฟ
- FITL ควบคุมการใช้วิทยุเพื่อ ป้องกันการสื่อสารที่อาจจะสับสนวุ่นวาย
- IIC ประกาศอนุญาตให้ใช้โทรศัพท์มือถือนอกอาคารสำนักงาน หากวิทยุสื่อสารขัดข้อง (เผื่อกรณีจำเป็นเท่านั้น และเฉพาะผู้ที่มีหน้าที่ติดต่อ/สั่งการ)

- FITL สั่งการตามสถานการณ์โดยเน้นความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก รวมทั้งตรวจสอบทุกจุดว่าไม่มีคราบน้ำมันลอยออกไปนอกคลัง
- TOS_B2 ตรวจเช็คถังที่สต็อกต่ำหรือถึงว่างเปล่าที่อาจจะลอยได้ หากน้ำท่วมเข้าลานถึง ให้หาทางป้องกันเช่น ถายน้ำมันหรือน้ำเข้าถัง หรือเปิดท่อ Product Drain เป็นต้น (เน้น T22/T50/T30)
- IIC เรียกทีมสนับสนุนจากผู้รับเหมาช่าง SPIE/ KMJ/ SDB/ Srisarun ให้มาเตรียมพร้อมหน้าคลัง และเช็คทีมสนับสนุนจาก CoBs ว่ามีจำนวนเท่าไร รวมทั้งพาหนะลุยน้ำได้
- FITL ตรวจสอบการดำเนินการที่ระบุไว้ในที่ระดับน้ำ 3.8 ม. หรือ 4.0 ม. ด้วย
- FITL ควบคุมสถานการณ์ทั่วไปโดยประมาณว่า น้ำท่วมคลังและยังคงขังประมาณ 4-6 ชั่วโมง ก่อนที่น้ำจะลด
- FITL เตรียมการระบายน้ำออก หลังจากทีระดับน้ำในแม่น้ำลดลง โดยเปิดประตูระบายออก/ปั๊มสูบน้ำที่มี โดยเน้นว่าไม่มีคราบน้ำมันหลุดลอยออกไปโดยเด็ดขาด

6. แผนการบรรเทาพื้นที่พุน้ำท่วม

- ให้ทุกหน่วยงานรีบสำรวจอุปกรณ์ที่ได้รับความเสียหายภายในคลัง โดยมีแผนกวิศวกรรม, HSSE advisor และผู้รับเหมาที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยเหลือสนับสนุนเพื่อให้ระบบต่างๆกลับมาโดยเร็วที่สุด เช่น มอเตอร์, อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
- ให้นิเทศการฟื้นฟูเป็นกรณีพิเศษสำหรับผลิตภัณฑ์ที่มีเฉพาะคลังช่องนนทรีเช่น ULSD, LPP, VPD
- หารือกับ CoBs ต่างๆในเชิงธุรกิจเพื่อกำหนด priority สิ่งที่ต้องบรรเทาฟื้นฟู
- ให้หน่วยงานชุมชนสัมพันธ์ออกสำรวจรอบคลังน้ำมันว่า ชุมชน/หน่วยงานรอบข้างใดบ้าง ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมคลัง และหารือกับฝ่ายบริหารต่อไป
- หากมีความจำเป็นต้องปรับขั้นตอนการทำงาน หรือ override ระบบที่มีอยู่ เพื่อให้มีผลิตภัณฑ์จ่ายไปยังลูกค้า ขอให้ปรึกษากับ TM, DOM, HSSE advisor เป็นกรณีไป

Appendix 15- แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (TERMINAL PRE-INCIDENT PLAN)

1. เหตุการณ์เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Fire Largest Credible Scenario Pre-Incident Plan)

คลังน้ำมันของนนทรีได้จัดทำแผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (Pre- Incident Plan) สำหรับเหตุการณ์เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ที่สุดที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Fire Largest Credible Scenario) โดยมีรายละเอียดดังเหตุการณ์ในตารางด้านล่าง

Pre-Incident Plan Title	Hyperlink
CNS PIP_Fire at Gantry	PRE-INCIDENT PLAN - Appendix 15
CNS PIP_Fire at Jetty 5	
CNS PIP_Fire at Jetty 7	
CNS PIP_Fire at Jetty 24A	
CNS PIP_Fire at Jetty 24B	
CNS PIP_Fire at Pump House 1	
CNS PIP_Fire at Pump House 2	
CNS PIP_Fire at Pump House 4	
CNS PIP_Fire at Pump House 7	
CNS PIP_Fire at Storage Tank_Epoxy risk of FW pipe support หมายเหตุ: กรณีเหตุเพลิงไหม้ถึงน้ำมันจะต้องอ้างอิงเอกสารนี้ประกอบ กับ PIP_Fire at Storage Tank ของแต่ละถังเสมอ	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T19_Empty	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T20_Kerosene	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T21_RBOB95	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T22_RBOB91	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T23_GOHD	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T24_Ethanol	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T30_Gas Oil	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T38_Gas Oil	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T42_GTL (Gas Oil)	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T43_Gas Oil	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T48_Gas Oil	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T50_Gas Oil	

CNS PIP_Fire at Storage Tank T51_FO A	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T53_Gas Oil	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T54_Jet A-1	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T55_FO C	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T56_Jet A-1	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T57_LSFO	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T58_GOHD	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T64_RBOB91	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T65_RBOB91	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T66_RBOB95	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T67_Jet A-1	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T68_B100	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T70_Empty	
CNS PIP_Fire at Storage Tank T72_RBOB95	
CNS PIP_Pool Fire at the Pipeline to FPT route (above ground section)	
LSC Plant PIP	ERP_LSC Plant
Bitumen Plant PIP	ERP_Bitumen Plant
Specialities Plant PIP	ERP_Specialities Plant

แผนจัดการเหตุการณ์ล่วงหน้า (TERMINAL PRE-INCIDENT PLAN) ที่เป็นกระดาษเอกสาร จะเก็บรักษาไว้ที่ห้องควบคุมเหตุฉุกเฉินของคลังน้ำมัน (Bulk Room) และห้องเจ้าพระยา (IMT Command Center)

2. แผนปฏิบัติการสำหรับเหตุการณ์อื่นที่สามารถเกิดขึ้นได้ (Credible Scenario Incident Plan)

นอกจากนี้คลังน้ำมันยังได้จัดทำแผนปฏิบัติการสำหรับเหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นได้อื่นๆ ซึ่งอาจสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่คลังน้ำมันและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนอกพื้นที่คลังน้ำมัน สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่คลังน้ำมันนั้นเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในรั้วหรือพื้นที่ต่อเนื่องซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของคลังน้ำมันโดยตรง ส่วนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนอกพื้นที่คลังน้ำมันจะเกี่ยวข้องกับการขนส่งเช่นอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำมัน หรือเกิดเหตุในพื้นที่ของลูกค้าน้ำมันและลูกค้ากลุ่มอุตสาหกรรม โดยเหตุฉุกเฉินต่างๆที่อยู่ในแผนนี้สอดคล้องกับ Emergency Response Manual ของบริษัท

เหตุเกิดในพื้นที่คลังน้ำมัน (On-Site Incident)

2.1. เพลิงไหม้และระเบิด (Fires and Explosions) ในพื้นที่ของ T&S

ครอบคลุมเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- เพลิงไหม้และระเบิดถังเก็บน้ำมัน (Tank Fire)
- เพลิงไหม้โรงเติมน้ำมัน (Gantry Fire)
- เพลิงไหม้ท่าเรือ หรือเรือที่เทียบท่า (Jetty / Vessel Fire)
- เพลิงไหม้ช่องระบายของถังน้ำมัน (Vent fire on a cone roof tank)
- เพลิงไหม้บน IFC ในถังน้ำมัน (Internal tank fire on internal floating roof tank)
- เพลิงไหม้ในท่อลอดใต้ถนนของท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT02 (Fire in culvert under public road of FPT pipeline)
- เพลิงไหม้อาคารสำนักงาน โรงงาน (Structure Fire)
- เพลิงไหม้ขนาดเล็กจากเหตุรั่วไหลออกมาจากกระบวนการปฏิบัติงานและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ท่อ จุดเดรนน้ำมัน หน้าแปลน หรือจากงานซ่อมบำรุง เป็นต้น (Small leaks from process equipment and piping, sampling systems, sight glasses, flange joints, etc.)
- เพลิงไหม้ถังเก็บสารเพิ่มคุณภาพ
- เพลิงไหม้หม้อแปลงไฟฟ้า

ผู้พบเห็นเหตุเพลิงไหม้ หากทำได้ให้ดำเนินการดังนี้

- หยุดการทำงานที่กำลังทำอยู่ทั้งหมด
- ร้องตะโกน “ไฟไหม้ ไฟไหม้” เพื่อขอความช่วยเหลือในการดับเพลิงขั้นต้น
- ทำการดับเพลิงด้วยเครื่องดับเพลิงแบบมือถือที่ติดตั้งไว้ในพื้นที่เกิดเหตุ
- หากไม่สามารถดับเพลิงได้ ให้กดสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้
- แจ้งเหตุต่อผู้ควบคุมงาน หรือเจ้าหน้าที่คลังน้ำมัน

แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้

- หยุดการปฏิบัติงานทั้งหมด และกดปุ่ม ESD
- ปิดวาล์วทางรับทางจ่ายของท่อน้ำมันและถังเก็บน้ำมันทั้งหมด
- กรณีเป็นการรับ-จ่ายน้ำมันทางเรือ ให้แจ้งเรือหยุดการปฏิบัติงานด้วย
- ป้องกันไม่ให้มีแหล่งกำเนิดประกายไฟในพื้นที่เกิดเหตุ
- เปิดวาล์วม่านน้ำ วาล์วน้ำสปริงเกอร์ของถังที่อยู่ได้ลม
- ตัดกระแสไฟฟ้าโดยการปิดเมนเบรกเกอร์ในพื้นที่เกิดเหตุ
- ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดับเพลิงออกจากพื้นที่เกิดเหตุและไปรวมตัวกันที่จุดรวมพลตามเส้นทางที่ปลอดภัย หากเกิดเหตุในพื้นที่ลานถัง ให้ออกทางประตูฉุกเฉินตามเอกสารแนบ 12
- นำทีมดับเพลิงพร้อมอุปกรณ์ดับเพลิงไปยังจุดเกิดเหตุ
- ให้เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเตรียมพร้อมช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ
- แจ้งเตือนไปยังชุมชนข้างเคียงหากเหตุการณ์ลุกลาม
- ตรวจสอบพื้นที่เกิดเหตุ จัดเก็บน้ำมันรั่วไหล และทำความสะอาดหลังจากควบคุมสถานการณ์ไว้ได้
- แจ้งเหตุการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

2.1.1. เพลิงไหม้และระเบิดถังเก็บน้ำมัน (Tank Fire)

- ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- การดับเพลิงให้ปฏิบัติตาม PIP ของถังนั้นๆ

2.1.2. เพลิงไหม้โรงเติมน้ำมัน (Gantry Fire)

- ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- การดับเพลิงให้ปฏิบัติตาม PIP ของโรงเติมน้ำมัน

2.1.3. เพลิงไหม้ท่าเรือ หรือเรือที่เทียบท่า (Jetty / Vessel Fire)

- ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- การดับเพลิงให้ปฏิบัติตาม PIP ของท่าเรือนั้นๆ

2.1.4. เพลิงไหม้เอทานอล (Ethanol)

- ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- ใช้ถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง (Dry Chemical Fire Extinguisher) เหมาะที่จะใช้กับเพลิงที่มีขนาดเล็ก

- หากเพลิงมีขนาดใหญ่ให้ใช้โฟมชนิด AR-AFFF หรือหากเกิดเพลิงไหม้ที่ถังเก็บให้ใช้ระบบฉีดโฟมเข้าถังอัตโนมัติ (Tank Top Foam Injection) หรือ Mobile Monitor ตามที่กำหนดใน PIP

2.1.5. เพลิงไหม้ช่องระบายของถังน้ำมัน (Vent fire on a cone roof tank)

- ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- ฉีดโฟมจาก Fixed Monitor ฉีดเข้าไปที่ฐานของไฟที่ปากปล่องระบาย
- หากไม่สามารถดับได้ ให้ฉีดโฟมเข้าไปในถังน้ำมันโดยระบบ Top Foam Injector และใช้ปริมาณโฟมตามที่กำหนดใน PIP ของถังนั้นๆ

2.1.6. เพลิงไหม้บน IFC ในถังน้ำมัน (Internal tank fire on internal floating roof tank)

- ปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้
- ฉีดโฟมเข้าไปในถังน้ำมันโดยระบบ Top Foam Injector และใช้ปริมาณโฟมตามที่กำหนดใน PIP ของถังนั้นๆ

2.1.7. เพลิงไหม้ในท่อลอดใต้ถนนของท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT02 (Fire in culvert under public road of FPT pipeline)

- หยุดการรั่วไหลทันทีถ้าทำได้ เช่น กดปุ่มสวิตช์ฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดการรับ-จ่ายน้ำมัน
- ปิดวาล์วสกัดตรงแนวท่อ FPT วาล์วหน้าถัง วาล์วหน้า PH 4 เป็นต้น
- แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลต่อผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน (TOS) หรือผู้จัดการคลังน้ำมัน
- ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดับเพลิงออกจากพื้นที่เกิดเหตุและไปรวมตัวกันที่จุดรวมพลตามเส้นทางที่ปลอดภัย หากเกิดเหตุในพื้นที่ลานถัง ให้ออกทางประตูฉุกเฉินตามเอกสารแนบ 12
- ปิดกั้นบริเวณโดยรอบพื้นที่เกิดเพลิงไหม้ และควบคุมผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไม่ให้เข้ามาในพื้นที่เกิดเหตุ ดำเนินการปิดกั้นถนนหากจำเป็น (ประสานงานกับการรถไฟซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่)
- แจ้งหน่วยงานโดยรอบ เช่น FPT02 เพื่อดำเนินการป้องกันเพลิงลุกลามหรืออพยพออกจากพื้นที่
- จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิง เช่น ถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง สายน้ำดับเพลิง โฟม มาเตรียมไว้ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกรณีเหตุการณ์
- หากเป็นเพลิงขนาดเล็กให้ใช้ถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้งฉีดเข้าไปที่ปากทางเข้าของท่อลอด หรือปิดฝาเพื่ออัดอากาศ
- หากไม่สามารถดับได้ ให้ใช้ Mobile Monitor ฉีดโฟมเข้าไปที่ปากทางเข้าของท่อลอดจนกว่าไฟจะดับ
- ตรวจสอบให้มั่นใจว่าวาล์วระบายน้ำของคั่นกักน้ำมันของแนวท่อ FPT (FPT bund) อยู่ในตำแหน่งปิด เพื่อป้องกันน้ำโฟมไหลลงสู่แหล่งน้ำ

- ตรวจสอบคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์ โดยดูจาก SDS (Safety Data Sheet) โดยตรวจสอบผลกระทบต่อสุขภาพของบุคคล ความเป็นพิษ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คำแนะนำในการป้องกันและคำแนะนำในการจัดการ
- ในกรณีที่น้ำมันหรือฟิโอมปนเปื้อนลงดิน ให้ทำการขุดดินบริเวณที่ปนเปื้อนออกมาใส่ถังเก็บ พร้อมทั้งติดฉลากที่ถังเก็บ ให้เรียบร้อยว่าเป็นขยะชนิดไหน จำนวนเท่าไร เพื่อทำการส่งกำจัดให้ถูกต้อง และให้แจ้งไปยังผู้เชี่ยวชาญเรื่อง SWG (Soil and Ground Water) ของบริษัท ทั้งนี้เพื่อประเมินความเสี่ยงที่น้ำมันจะปนเปื้อนดินหรือน้ำใต้ดิน (Soil and Ground Water) และดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม
- เข้าตรวจสอบพื้นที่เกิดเหตุ จัดเก็บน้ำมันรั่วไหล และทำความสะอาดหลังจากควบคุมสถานการณ์ไว้ได้
- แจ้งเหตุการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

2.1.8. เพลิงไหม้ระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ โซลาร์เซลล์ (Solar Panel Fire)

- ผู้พบเห็นเหตุเพลิงไหม้ตะโกนแจ้งคนบริเวณรอบ “ไฟไหม้ ไฟไหม้ ไฟไหม้!!!”
- แจ้งเหตุฉุกเฉินผ่านการเปิดกระดิ่งสัญญาณไฟไหม้บริเวณห้อง Inverter หรือ กระดิ่งสัญญาณไฟไหม้ในบริเวณ
- ทำการปิดระบบไฟฟ้าทันทีตามลำดับดังนี้
 - a. การปิดสวิตช์หลักที่ใกล้ที่สุดของตู้ ACDB หรือที่ MDB เพื่อตัดกระแสไฟฟ้ากระแสหลัก
 - b. หากสามารถเข้าถึง Inverter ได้อย่างปลอดภัย การปิดระบบการผลิตไฟฟ้ากระแสตรง โดยการสับสวิตช์ได้อินเวอร์เตอร์ทุกตัว
- กรณีที่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ เช่น เกิดเหตุประกายไฟ หรือควันบริเวณห้อง Inverter หรือควันบริเวณแผงโซลาร์เซลล์โดยยังไม่มีไฟลุกไหม้บนหลังคา ใช้ถังดับเพลิงเคมีแห้งบริเวณใกล้เคียง ดับไฟที่ต้นตอของไฟที่เกิดจนหมดถัง และห้ามใช้น้ำในการดับไฟเป็นอันขาด
- กรณีไฟไหม้แผงโซลาร์บนหลังคาที่จ่อตรง หากสามารถทำได้อย่างปลอดภัย ให้นำบันไดที่จัดเตรียมไว้เคลื่อนไปยังจุดเกิดเหตุ และใช้ถังดับเพลิงเคมีแห้งดับไฟ
- กรณีไฟไหม้บนหลังโกดังสินค้าของโรงงานน้ำมันหล่อลื่น หรือ โกดังสินค้าของธุรกิจยางมะตอย หากสามารถทำได้ อย่างปลอดภัยให้ขึ้นบันไดไปยังหลังคา และใช้ถังดับเพลิงเคมีแห้งดับไฟ (บันไดที่ใช้งานจะถ้าเป็นบันไดที่มีล้อ จะต้องทำการล็อคล้อให้ไม่สามารถเคลื่อนตัวได้ถึงจะให้คนสามารถขึ้นไปได้)
- กรณีที่ไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ เช่น ไฟลุกไหม้บริเวณแผงโซลาร์เซลล์บนหลังคาอาคาร ซึ่งมีโอกาสสร้างความเสียหายแก่โครงสร้าง ห้ามทำการดำเนินการดับเพลิงด้วยตนเอง
- หากพิจารณาแล้วไม่สามารถควบคุมได้หรือเกิดเพลิงไหม้บนหลังคา ให้อพยพผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องในการผจญเพลิง ออกจากพื้นที่และไปรวมที่จุดรวมพล ประสานงานกับหน่วยงานดับเพลิงบริเวณใกล้เคียงและเรียกรถพยาบาลในกรณีที่พบเห็นผู้บาดเจ็บ

2.2. เพลิงไหม้ในพื้นที่ของโรงงานยางมะตอย (C&R Plant Fire)

กรณีเกิดเพลิงไหม้ยางมะตอย (Bitumen Fires)

ทีมผจญเพลิงจำเป็นต้องตระหนักถึงอันตรายของยางมะตอยเมื่อติดไฟ เนื่องจากยางมะตอยจะกลายสภาพเป็นไฮโดรคาร์บอนเหลวที่พร้อมจะไหลอย่างรวดเร็ว และทำให้ไฟลุกลาม เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขนาดใหญ่เป็นเรื่องยากที่จะควบคุมเนื่องจากมีความร้อนสูงสะสมอยู่ การใช้น้ำฉีดโดยตรงอาจทำให้เกิด Boil-over เนื่องจากน้ำจะเปลี่ยนสถานะจากของเหลวไปเป็นไออย่างรวดเร็ว ดังนั้นจะต้องไม่ฉีดน้ำเข้าไปโดยตรง แต่สามารถฉีดพ่นฝอยหรือเป็นหมอกได้ และมีความจำที่จะต้องฉีดน้ำหล่อเย็นโครงสร้างโดยรอบรวมถึงผนังของถังที่เกิดเพลิงไหม้ด้วยเพื่อลดอุณหภูมิให้ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ยางมะตอยที่ติดไฟจะทำให้เกิดควันดำและเขม่าซึ่งจะบดบังการมองเห็นในด้านใต้ลม ในกรณีเกิดเพลิงไหม้ยางมะตอยขนาดเล็ก อาจจะสามารถควบคุมได้โดยใช้ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง โฟม หรือสเปรย์น้ำแบบพ่นหมอก ในกรณีที่ไฟมีขนาดใหญ่ การสเปรย์น้ำอย่างถูกวิธีจะเป็นวิธีที่ดีที่สุดสำหรับการผจญเพลิง

การตอบสนอง (Responding)

ถ้ามีเหตุการณ์เกิดขึ้นสิ่งแรกที่ต้องคำนึงถึงคือความปลอดภัยทั้งของผู้ปฏิบัติงานและสาธารณะชน การปฏิบัติใดๆเพื่อตอบสนองเหตุการณ์ควรทำต่อเมื่อมั่นใจว่ามีความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติ ในช่วงเสี้ยวเวลาที่แรกเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการตัดสินใจว่าจะสู้ไฟหรือจะอพยพหนี ซึ่งสามารถประเมินและตัดสินใจได้ด้วยตนเอง โดยพิจารณาจากขีดความสามารถของตนเองและความพร้อมของอุปกรณ์ดับเพลิงที่มีอยู่ในขณะนั้น

2.2.1. เพลิงไหม้ถังเก็บยางมะตอย (Bitumen Storage Tank Fire)

ขั้นตอนนี้จะครอบคลุมเหตุการณ์ที่ถังเก็บยางมะตอยเกิดเพลิงไหม้ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุดังต่อไปนี้

- ระดับของยางมะตอยในถังเก็บต่ำกว่าตัวดูดความร้อน (Suction heater) หรือขดลวดร้อน (Heating coils) โดยไม่มีการตัดแยกแหล่งกำเนิดความร้อน ซึ่งทำให้ผิวสัมผัสของขดลวดมีอุณหภูมิสูงจนทำให้ยางมะตอยลุกไหม้ได้ด้วยตัวเอง
 - ไฟจากภายนอก เช่น เพลิงไหม้ในบัน (Bund fire) จาก ไฟผ่า หรือมาจากถังข้างเคียงที่กำลังเกิดเพลิงไหม้
- การปฏิบัติการเพื่อควบคุมเหตุ ให้ปฏิบัติตามข้อควรระวังอันตราย และให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้หลัก โดยมีข้อปฏิบัติเพิ่มเติมดังต่อไปนี้
- ปฏิบัติตามขั้นตอนการหยุดปฏิบัติงาน เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน
 - ให้แน่ใจว่าทุกคนที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงอันตรายของการเกิด Boil-over จากการที่น้ำสัมผัสยางมะตอยร้อน
 - ป้องกันสิ่งที่อยู่ใกล้กับถังที่กำลังเกิดเพลิงไหม้ เช่น ถังอื่นๆ อาคาร เป็นต้น

เผื่อระวังถึงที่เกิดเหตุไปอีก 24 ชั่วโมงเพื่อให้แน่ใจจะไม่เกิดการลุกไหม้ขึ้นอีก

2.2.2. เพลิงไหม้โรงเติมยางมะตอย (Bitumen Loading Gantry Fire)

เพลิงไหม้ที่โรงเดิมอาจมีสาเหตุมาจาก ประกายไฟจากไฟฟ้าสถิตย์ การทำงานที่เกิดประกายไฟ (Hot work) ในพื้นที่ โดยรอบโรงเดิม ท่อทำความร้อนในรถ อุปกรณ์ไฟฟ้าในรถชำรุด เป็นต้น เพื่อเป็นการลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากเพลิงไหม้และลดอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลให้มันน้อยที่สุด

- กดปุ่มหยุดฉุกเฉิน (ESD) เพื่อที่จะหยุดปั๊มจ่ายและปิดวาล์ววงเดิม
- กดสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ และแจ้งเหตุผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ให้ทราบ
- ย้ายยานพาหนะ ที่ไม่ได้ถูกเพลิงไหม้ออกไปจากพื้นที่ และไม่กีดขวางทางเข้าสำหรับรถดับเพลิงที่
- ตัดกระแสไฟฟ้าที่จ่ายให้โรงเดิม
- ปิดวาล์วของบัน (Bund) ทุกตัวรวมถึงวาล์วทางออกของบ่อดักไขมัน

หมายเหตุ: สำหรับเพลิงไหม้อย่างรวดเร็วทุกให้ปฏิบัติดังนี้

- ถ้ายังเริ่มจะมีควัน เพื่อความปลอดภัยควรย้ายรถบรรทุกออกจากโรงเดิม
- ทำการปฐมพยาบาลโดยใช้ถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง
- ฉีดน้ำเย็นปริมาณมากๆ เพื่อใช้ดับไฟ
- กดสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ และแจ้งเหตุผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ให้ทราบ
- เผื่อระวังจนกว่าจะแน่ใจว่าไฟดับสนิท

รายละเอียดอื่นๆ ของเหตุฉุกเฉินในพื้นที่ของโรงงาน Bitumen และ Specialities สามารถดูได้จาก CNS Specialities Plant Emergency Response Plan และ Cns Bitumen Plant Emergency Response Plan

2.3. เพลิงไหม้ในพื้นที่ของโรงงานน้ำมันหล่อลื่น (LSC Plant Fire)

เมื่อเกิดเพลิงไหม้ในพื้นที่ของโรงงานน้ำมันหล่อลื่นให้ปฏิบัติตาม Pr-Incident Plan ที่ได้เตรียมไว้สำหรับเหตุการณ์ ดังต่อไปนี้

- Boiler – Trench fire
- Diesel storage tank
- Pool Fire within Storage room of Tank BI-19/20

รายละเอียดอื่นๆ ของเหตุฉุกเฉินในพื้นที่ของโรงงานน้ำมันหล่อลื่น สามารถดูได้จาก LSC Thailand Emergency Response Plan

2.4. น้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ (Oil Spill on Water)

ครอบคลุมเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- ท่อยางสูบน้ำน้ำมันรั่ว (Hose Failure)

- ท่อรับหรือจ่ายน้ำมันรั่ว (Terminal Cargo Line Failure)
- เรือชนกัน (Collision)
- เรือเกยตื้น (Vessel Grounding)
- น้ำมันเชื้อเพลิงเรือรั่วไหล (Bunker Leak or Oil Spill)
- ให้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan) ระดับที่ 1

2.5. น้ำมันรั่วไหลบนดิน (Oil Spill on Land)

ครอบคลุมเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- การรั่วไหลขนาดเล็กจากกระบวนการปฏิบัติงานและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น ท่อ จุดเดรนน้ำมัน หน้าแปลน หรือจากงานซ่อมบำรุง แนวท่อจ่ายน้ำมันไป FPT เป็นต้น (Small leaks from process equipment such as tank truck piping, sampling system stations, tubing/instrument fitting failure, flange joints and sight glass)
- การรั่วไหลจากภาชนะบรรจุ ถัง 200 ลิตร ถึงไอบีซี บรรจุภัณฑ์ที่ถูกกระแทกจากรถโฟล์คลิฟท์ (LOPC from a Drum/IBC/Tote or packaging by a fork lift)
- การรั่วไหลจากท่อวางสูบน้ำมัน (Hose failure at jetty, truck loading)
- การรั่วไหลจากปั๊มจ่ายน้ำมัน (Pump seal failure)
- น้ำมันล้นจากรถบรรทุกน้ำมัน (Overflow of tank truck)
- น้ำมันล้นจากถังเก็บ (Storage tank over fill)

การรั่วไหลของน้ำมันบนดินมักจะมีสาเหตุเกิดจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานหรือจากอุปกรณ์ในกระบวนการรับ เก็บรักษาและจัดจ่าย เช่นน้ำมันล้นขณะเติมลงรถบรรทุก ปะเก็นแตกเนื่องจากน้ำมันขยายตัวจากความร้อน น้ำมันรั่วไหลเนื่องจากอุปกรณ์ชำรุด เป็นต้น โดยปกติปริมาณน้ำมันที่รั่วไหลทางบกมักมีปริมาณน้อยและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไม่มากนักเมื่อเทียบกับอุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลทางเรือ ยกเว้นในกรณีการรั่วไหลเนื่องจากน้ำมันล้นถังเก็บหรือตัวถังจึกขาดซึ่งอาจมีปริมาณมาก เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทั้งเรื่องสิ่งแวดล้อม เพลิงไหม้ และสุขภาพอนามัย

แนวทางปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหล

2.5.1. น้ำมันหรือ LNG รั่วไหลบริเวณโรงเติมน้ำมันหรือบริเวณจุดรับน้ำมันทางรถยนต์

- หยุดการรั่วไหลทันทีถ้าทำได้ เช่น กดปุ่มสวิตช์ฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดการรับ-จ่ายน้ำมัน ปิดวาล์วสกัด เป็นต้น
- แจ้งเหตุน้ำมันหรือ LNG รั่วไหลต่อผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน (TOS) หรือผู้จัดการคลังน้ำมัน
- ให้พนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันปิดวาล์วเดิม เก็บวงเดิมเข้าที่ ปิดฝาแมนโฮล ถอดสายดิน ห้ามสตาร์ทเครื่องยนต์ แล้วรอพนักงาน

- ห้ามทำการใดๆที่จะทำให้เกิดประกายไฟ
- ควบคุมการรั่วไหลให้อยู่ในขอบเขตจำกัด ใช้ทรายหรือวัสดุดูดซับน้ำมันกันไม่ให้ น้ำมันขยายแผ่กว้าง
- ปิดวาล์วระบายน้ำของบ่อดักคราบน้ำมัน (Oil Interceptor) ควบคุมไม่ให้น้ำมันไหลลงสู่แหล่งน้ำหรือออกสู่ภายนอก คลังน้ำมัน
- กันบริเวณ ควบคุมผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไม่ให้เข้ามาในพื้นที่เกิดเหตุ
- ประเมินเหตุการณ์และหาวิธีการการจับเก็บที่เหมาะสม
- ตรวจสอบคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์ โดยดูจาก SDS (Safety Data Sheet) ก่อนดำเนินการจับเก็บ โดยตรวจสอบผลกระทบต่อสุขภาพของบุคคล ความเป็นพิษ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คำแนะนำในการป้องกันและคำแนะนำในการจัดการ
- จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิง เช่นถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง สายน้ำดับเพลิง มาเตรียมไว้ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการประเมินเหตุการณ์
- สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) อย่างเหมาะสมก่อนดำเนินการจับเก็บ
- ดำเนินการถ่ายเทน้ำมัน จับเก็บและทำความสะอาดพื้นที่ให้เรียบร้อย
- จัดการกับน้ำมัน ที่เก็บได้ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการจับเก็บและใช้ทำความสะอาด รวมถึงชุดป้องกันภัยส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม
- กรณีเป็นเอทานอล (Ethanol) ซึ่งสามารถละลายน้ำได้ดี ต้องป้องกันไม่ให้ไหลลงในระบบระบายน้ำของคลังน้ำมัน ควรใช้วัสดุซับน้ำมัน (Sorbent) แทนการฉีดล้างด้วยน้ำ
- ต้องระมัดระวังในการจับเก็บ ต้องหลีกเลี่ยงการสัมผัสโดยการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) อย่างเหมาะสมตามที่กำหนดใน SDS และบรรจุน้ำมันที่จับเก็บได้ในภาชนะปิดและติดฉลากแสดงรายละเอียดให้ชัดเจน
- ทำการป้อนข้อมูลเหตุการณ์ใน Sphera เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการอ้างอิงต่อไป

2.5.2. น้ำมันรั่วไหลบริเวณลานถังเก็บน้ำมัน บัมเฮาส์ และแนวท่อน้ำมัน

- หยุดการรั่วไหลทันทีถ้าทำได้ เช่น กดปุ่มสวิทช์ฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดการรับ-จ่ายน้ำมัน ปิดวาล์วสกัด วาล์วหน้าถัง เป็นต้น
- แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลต่อผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน (TOS) หรือผู้จัดการคลังน้ำมัน
- ห้ามทำการใดๆที่จะทำให้เกิดประกายไฟ
- ควบคุมการรั่วไหลให้อยู่ในขอบเขตจำกัด ใช้ทรายหรือวัสดุดูดซับน้ำมันกันไม่ให้ น้ำมันขยายแผ่กว้าง
- ปิดวาล์วระบายน้ำของบ่อดักคราบน้ำมัน (Oil Interceptor) ควบคุมไม่ให้น้ำมันไหลลงสู่แหล่งน้ำหรือออกสู่ภายนอก คลังน้ำมัน

- ตรวจสอบให้มั่นใจว่าวาล์วของคันกักน้ำมันของลานถัง (Tank Farm Bund Wall Valve) หรือวาล์วสัดระหว่างคันกักน้ำมัน (Intermediate Bund Valve) อยู่ในตำแหน่งปิด
- กั้นบริเวณ ควบคุมผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไม่ให้เข้ามาในพื้นที่เกิดเหตุ
- ประเมินเหตุการณ์และหาวิธีการการจับที่เหมาะสม
- ตรวจสอบคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์ โดยดูจาก SDS (Safety Data Sheet) ก่อนดำเนินการจับ โดยตรวจสอบผลกระทบต่อสุขภาพของบุคคล ความเป็นพิษ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คำแนะนำในการป้องกันและคำแนะนำในการจัดการ
- จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิง เช่นถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง สายน้ำดับเพลิง มาเตรียมไว้ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเมินเหตุการณ์
- สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล (PPE) อย่างเหมาะสมก่อนดำเนินการจับ
- ดำเนินการถ่ายเทน้ำมัน จับเก็บและทำความสะอาดพื้นที่ให้เรียบร้อย
- ในกรณีที่น้ำมันปนเปื้อนลงดิน ให้ทำการขุดดินบริเวณที่ปนเปื้อนออกมาใส่ถังเก็บ พร้อมทั้งติดฉลากที่ถังเก็บให้เรียบร้อยว่าเป็นขยะชนิดไหน จำนวนเท่าไร เพื่อทำการส่งกำจัดให้ถูกต้อง และให้แจ้งไปยังผู้เชี่ยวชาญเรื่อง SWG (Soil and Ground Water) ของบริษัท ทั้งนี้เพื่อประเมินความเสี่ยงที่น้ำมันจะปนเปื้อนดินหรือน้ำใต้ดิน (Soil and Ground Water) และดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม
- จัดการกับน้ำมัน ที่เก็บได้ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการจับและใช้ทำความสะอาด รวมถึงชุดป้องกันภัยส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม
- กรณีเป็นเอทานอล (Ethanol) ซึ่งสามารถละลายน้ำได้ดี ต้องป้องกันไม่ให้ไหลลงในระบบระบายน้ำของคลังน้ำมัน เปิดวาล์วให้ไหลลงไปใน Ethanol bund ควรใช้วัสดุซับน้ำมัน (Sorbent) แทนการฉีดล้างด้วยน้ำ
- ต้องระมัดระวังในการจับ ต้องหลีกเลี่ยงการสัมผัสโดยการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) อย่างเหมาะสมตามที่กำหนดใน SDS และบรรจุน้ำมันที่จับเก็บได้ในภาชนะปิดและติดฉลากแสดงรายละเอียดให้ชัดเจน
- ทำการป้อนข้อมูลเหตุการณ์ใน Sphera เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการอ้างอิงต่อไป

2.5.3. น้ำมันรั่วไหลบริเวณท่าเรือรับ-จ่ายน้ำมัน

เมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลจากการรับ-จ่ายน้ำมันทางเรือ น้ำมันรั่วไหลบริเวณท่าเรือ ให้พนักงานปฏิบัติการคลังน้ำมัน ปฏิบัติดังนี้

- หยุดการรั่วไหลทันทีถ้าทำได้ เช่น กดปุ่มสวิทช์ฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดการรับ-จ่ายน้ำมัน ปิดวาล์วสัด วาล์วหน้าท่า เป็นต้น
- แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลต่อผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน (TOS) หรือผู้จัดการคลังน้ำมัน

- กรณีน้ำมันรั่วไหลจากท่อรับน้ำมันทางเรือ จากเรือ ให้แจ้งทางเรือให้หยุดสูบน้ำมันทันที
- ห้ามทำการใดๆที่จะทำให้เกิดประกายไฟ
- ควบคุมการรั่วไหลให้อยู่ในขอบเขตจำกัด ใช้ทรายหรือวัสดุดูดซับน้ำมันกันไม่ให้ น้ำมันขยายแผ่กว้าง
- ปิดวาล์วระบายน้ำของบ่อดักคราบน้ำมัน (Oil Interceptor) ควบคุมไม่ให้น้ำมันไหลลงสู่แหล่งน้ำหรือออกสู่ภายนอก คลังน้ำมัน
- กั้นบริเวณ ควบคุมผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไม่ให้เข้ามาในพื้นที่เกิดเหตุ
- ประเมินเหตุการณ์และหาวิธีการการจัดเก็บที่เหมาะสม
- ตรวจสอบคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์ โดยดูจาก SDS (Safety Data Sheet) ก่อนดำเนินการจัดเก็บ โดยตรวจสอบผลกระทบต่อสุขภาพของบุคคล ความเป็นพิษ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คำแนะนำในการป้องกันและคำแนะนำในการจัดการ
- จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิง เช่นถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง สายน้ำดับเพลิง มาเตรียมไว้ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการประเมินเหตุการณ์
- สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล(PPE) อย่างเหมาะสมก่อนดำเนินการจัดเก็บ
- ดำเนินการถ่ายเทน้ำมัน จัดเก็บและทำความสะอาดพื้นที่ให้เรียบร้อย
- จัดการกับน้ำมัน ที่เก็บได้ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเก็บและใช้ทำความสะอาด รวมถึงชุดป้องกันภัยส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม
- ในกรณีน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan) ระดับที่ 1
- ทำการป้อนข้อมูลเหตุการณ์ใน Sphera เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการอ้างอิงต่อไป

2.5.4. น้ำมันรั่วไหลจากท่อส่งน้ำมันไปยัง FPT 02 ลงในท่อลอดใต้ถนน (Spill from pipeline to FPT into the culvert under public road)

- หยุดการรั่วไหลทันทีถ้าทำได้ เช่น กดปุ่มสวิตช์ฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดการรับ-จ่ายน้ำมัน ปิดวาล์วสกัดตรงแนวท่อ FPT วาล์วหน้าถัง เป็นต้น
- แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลต่อผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน (TOS) หรือผู้จัดการคลังน้ำมัน
- ห้ามทำการใดๆที่จะทำให้เกิดประกายไฟ
- ปิดกั้นบริเวณโดยรอบพื้นที่รั่วไหล และควบคุมผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไม่ให้เข้ามาในพื้นที่เกิดเหตุ หรืออาจพิจารณาปิดกั้นถนนหากมีความจำเป็น (ประสานงานกับการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่)
- แจ้งหน่วยงานโดยรอบ และขอความร่วมมือไม่ก่อให้เกิดประกายไฟ
- ควบคุมการรั่วไหลให้อยู่ในขอบเขตจำกัด ใช้ทรายหรือวัสดุดูดซับน้ำมันกันไม่ให้ น้ำมันขยายแผ่กว้าง

- ตรวจสอบให้มั่นใจว่าวาล์วระบายน้ำของคั่นกักน้ำมันของแนวท่อ FPT (FPT bund) อยู่ในตำแหน่งปิด
- ตรวจสอบคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์โดยดูจาก SDS (Safety Data Sheet) ก่อนดำเนินการจัดเก็บ โดยตรวจสอบผลกระทบต่อสุขภาพของบุคคล ความเป็นพิษ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม คำแนะนำในการป้องกันและคำแนะนำในการจัดการ
- จัดเตรียมอุปกรณ์ดับเพลิง เช่นถังดับเพลิงแบบผงเคมีแห้ง สายน้ำดับเพลิง มาเตรียมไว้ในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของเหตุการณ์
- ประเมินเหตุการณ์และหาวิธีการการจัดเก็บที่เหมาะสม เช่นใช้ Diaphragm pump ทำการดูดน้ำมันใส่ Fast tank หรือภาชนะที่จัดเตรียมไว้ เช่นถัง 200 ลิตร หรือ IBC ในกรณีที่มีน้ำมันรั่วไหลเป็นจำนวนมาก ให้ติดต่อขอรถบรรทุกน้ำมันเพื่อจัดเก็บน้ำมันที่สูบถ่ายได้
- สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล (PPE) อย่างเหมาะสมก่อนดำเนินการจัดเก็บ
- ดำเนินการถ่ายเทน้ำมัน จัดเก็บและทำความสะอาดพื้นที่ให้เรียบร้อย
- ในกรณีที่น้ำมันปนเปื้อนลงดิน ให้ทำการขุดดินบริเวณที่ปนเปื้อนออกมาใส่ถังเก็บ พร้อมทั้งติดฉลากที่ถังเก็บให้เรียบร้อยว่าเป็นขยะชนิดไหน จำนวนเท่าไร เพื่อทำการส่งกำจัดให้ถูกต้อง และให้แจ้งไปยังผู้เชี่ยวชาญเรื่อง SWG (Soil and Ground Water) ของบริษัท ทั้งนี้เพื่อประเมินความเสี่ยงที่น้ำมันจะปนเปื้อนดินหรือน้ำใต้ดิน (Soil and Ground Water) และดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม
- จัดการกับน้ำมัน ที่เก็บได้ วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเก็บและใช้ทำความสะอาด รวมถึงชุดป้องกันภัยส่วนบุคคลอย่างเหมาะสม
- ทำการป้อนข้อมูลเหตุการณ์ใน Sphera เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการอ้างอิงต่อไป

หมายเหตุ ให้แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลลงดินไปยังผู้เชี่ยวชาญเรื่อง SWG (Soil and Ground Water) ของบริษัทตามชื่อในเอกสารแนบที่ 10 ทั้งนี้เพื่อประเมินความเสี่ยงที่น้ำมันจะปนเปื้อนดินหรือน้ำใต้ดิน (Soil and Ground Water) และดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม

2.5.5. น้ำมันหรือแก๊สเช่น LNG รั่วไหล เกิดการระเหยและแพร่กระจายในบรรยากาศเป็นลักษณะกลุ่มก๊าซ

ความเข้มข้นสูง (Vapor Cloud) และเกิดการลุกติดไฟทำให้เกิดการระเบิด (Vapor Cloud Explosion, VCE)

- เพื่อระบุว่าได้เกิด Vapor Cloud ขึ้น ให้สังเกตสัญญาณจาก ตัวบ่งชี้ทางสายตา (Visual Indicators) เช่น การก่อตัวของกลุ่มควัน ไอที่ผิดปกติ (Unusual Cloud Formations) ให้สังเกตกลุ่มไอหรือก๊าซที่มีลักษณะแตกต่างจากสภาพบรรยากาศปกติ โดยเฉพาะถ้าอยู่ใกล้แหล่งที่อาจมีการรั่วไหล สำหรับกรณี LNG จะถูกเก็บไว้ที่อุณหภูมิต่ำมาก (ประมาณ -162°C หรือ -260°F) หากเกิดการรั่วไหลและสัมผัสกับพื้นผิวที่อุ่นหรืออากาศ จะระเหยอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดเสียง เช่น เสียงก้อง เสียงฟองแตก หรือเสียงฟู่ดัง เนื่องจากของเหลวเดือดกลายเป็นก๊าซ จุดรั่วไหลอาจมีน้ำแข็งหรือน้ำค้างแข็งเกาะ เพราะอุณหภูมิต่ำมาก สัญญาณเหล่านี้ ทั้งเสียงและภาพ สามารถช่วยระบุจุดรั่วไหลได้
- หยุดการรั่วไหลทันทีถ้าทำได้ เช่น กดปุ่มสวิตช์ฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดการรับ-จ่ายน้ำมัน ปิดวาล์วสกัด วาล์วหน้าถัง เป็นต้น สำหรับกรณี LNG การกดปุ่ม ESD เพื่อช่วยลดความเสี่ยงในการลุกลามของเหตุการณ์ แต่จะไม่สามารถหยุดการรั่วไหลได้ และต้องดำเนินการมาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัย
- กรณี LNG เกิดเพลิงไหม้แล้ว ห้ามดับเพลิงที่เกิดจากการรั่วไหลของแก๊สจนกว่าจะหยุดการรั่วไหลได้ ปล่อยให้เผาไหม้จนแก๊สหมดไป พร้อมป้องกันพื้นที่หรืออุปกรณ์ที่เสี่ยงได้รับความเสียหาย จนกว่าจะดับไฟได้เรียบร้อยแล้ว
- ห้ามทำการใดๆที่จะทำให้เกิดประกายไฟ
- ปิดกั้นบริเวณโดยรอบพื้นที่รั่วไหล และควบคุมผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไม่ให้เข้ามาในพื้นที่เกิดเหตุ หรืออาจพิจารณาปิดกั้นถนนหากมีความจำเป็น ระยะปลอดภัยจะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง สำหรับกรณีถึงเชื้อเพลิง LNG ของรถบรรทุก น้ำมันอ้างอิงปริมาณ 400 Kg รั่วไหล จะต้องกั้นบริเวณและอพยพคนอย่างน้อย 100 เมตรในทุกทิศทาง
- แจ้งหน่วยงานโดยรอบ และขอความร่วมมือไม่ก่อให้เกิดประกายไฟ
- ควบคุมการรั่วไหลให้อยู่ในพื้นที่จำกัด หากเหมาะสม ใช้ม่านน้ำ (Water Spray Curtain) เพื่อป้องกันพื้นที่หรืออุปกรณ์ที่เสี่ยงไฟลุกลาม แต่ห้ามฉีดน้ำตรงไปที่จุดรั่ว การฉีดน้ำตรงจุดรั่วอาจทำให้ไฟดับ ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดไอระเหยเพิ่มขึ้น ม่านน้ำมีไว้เพื่อป้องกันการลุกลามไปยังพื้นที่เสี่ยง ไม่ใช่เพื่อดับไฟที่จุดรั่ว การใช้น้ำอาจไม่ได้ผลกับ LNG เพราะมีคุณสมบัติเป็นสารเยือกแข็งและระเหยเร็ว ดังนั้นการป้องกันพื้นที่เสี่ยงจึงเป็นทางเลือกที่ดีกว่า
- แจ้งเหตุต่อผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน (TOS) หรือผู้จัดการคลังน้ำมัน

2.6. อุบัติเหตุทางเรือ (Marine Vessel Incident)

ครอบคลุมเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- เรือชนกัน (Collision)
- เรือเกยตื้น (Vessel Grounding)
- การอพยพฉุกเฉินจากเรือหรือท่าเรือ (Emergency Evacuation of Vessel Personnel from Vessel or Jetty)
- บุคคลพลัดตกลงไปในแม่น้ำ (A person falling into the river)

- เรือหลุดออกจากท่าเทียบเรือเนื่องจากสภาพอากาศแปรปรวน (Ship breakout from the berth due deteriorating weather conditions)

ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบของคลังน้ำมันให้ดำเนินการดังนี้

- แจ้งเหตุการณ์ต่อผู้จัดการคลังน้ำมันและผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัท เช่น กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand), Marine Technical Advisor และ Supply Operations Manager TH รวมไปถึง Marine Shore Officer เป็นต้น
- ต้องแน่ใจว่าบริษัทเรือที่เกิดเหตุ ได้มีการแจ้งเหตุและติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ราชการที่เกี่ยวข้อง
- ในกรณีที่มีการอพยพคนขึ้นจากเรือ ให้เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลของทางท่า เตรียมความพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ
- เมื่อได้รับการร้องขอจากทางเรือ ให้ทีมระงับเหตุเบื้องต้นของคลังน้ำมัน เข้าช่วยเหลือเมื่อมีความปลอดภัยเท่าที่จะสามารถทำได้
- ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางเรือและมีการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แม่น้ำ ให้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan) ระดับที่ 1 ของคลังน้ำมันช่องนนทรี

2.7. เพลิงไหม้เรือที่หน้าท่า (Marine Vessel on Fire, While at Berth)

ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบของคลังน้ำมันให้ดำเนินการดังนี้

- หยุดการสูบน้ำมันและหยุดปฏิบัติงานทั้งหมด
- ปิดวาล์วทางรับจ่ายของท่อน้ำมันและถังเก็บน้ำมัน
- ถอดท่อรับ-จ่ายน้ำมัน
- ป้องกันแหล่งกำเนิดประกายไฟ
- ให้ความช่วยเหลือเรือในการอพยพลูกเรือขึ้นจากเรือ
- นำทีมดับเพลิงพร้อมอุปกรณ์ไปยังจุดเกิดเหตุ
- แจ้งเหตุไปยังเรือที่เทียบท่าอื่นๆของคลังน้ำมัน (หากมี)
- ให้เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเตรียมพร้อมหากมีผู้บาดเจ็บ
- ติดต่อเรือ tug เพื่อดึงเรือใหญ่ออก (หากจำเป็น) โดยจะต้องได้รับการยินยอมจากนายเรือก่อนเท่านั้นถึงจะดึงเรือออกได้ เรือ tug จะสามารถมาถึงท่าได้ภายใน 10 นาที
- แจ้งเตือนไปยังชุมชนข้างเคียงหากเหตุการณ์ลุกลาม
- เข้าตรวจสอบพื้นที่เกิดเหตุ จัดเก็บน้ำมันรั่วไหล และทำความสะอาดหลังจากควบคุมสถานการณ์ไว้ได้

- แจ้งเหตุการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ
- หากมีการรั่วไหลของน้ำมัน ให้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan) ระดับที่ 1

2.8. ไฮโดรเจนซัลไฟด์ (Hydrogen Sulfide: H₂S)

ในกรณีที่มีก๊าซไฮโดรเจนซัลไฟด์ (H₂S) ในพื้นที่ของคลังน้ำมันซึ่งเครื่องวัดก๊าซสามารถตรวจจับได้และมีแนวโน้มจะสูงเกินกว่าค่ามาตรฐานความปลอดภัย (> 5 ppm) ให้ดำเนินการดังนี้

- ปิดแหล่งกำเนิดความร้อน/ ประกายไฟ หากมีความปลอดภัยเพียงพอที่จะทำได้
- ให้ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่นั้นๆทั้งหมดหยุดปฏิบัติงานและรีบไปยังจุดรวมพลหรือจุดที่ปลอดภัยที่กำหนด
- ตรวจนับจำนวนผู้ปฏิบัติงานทุกคนที่จุดรวมพล
- หากจำเป็นต้องใช้ปฏิบัติการกู้ภัย ต้องมั่นใจว่าทีมกู้ภัยมีอุปกรณ์ป้องกันภัยอย่างเพียงพอ และมีเครื่องวัดก๊าซ

ไฮโดรเจนซัลไฟด์ติดตัว โดยร้องขอความช่วยเหลือทีมกู้ภัยจากหน่วยงานภาครัฐที่มีความเชี่ยวชาญด้านการกู้ภัยฉุกเฉิน เช่น ทีมดับเพลิงของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

2.9. เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ (Medical Emergencies)

เมื่อมีเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ ให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ของคลังน้ำมัน (Medical Emergency Response Plan) ในเอกสารแนบ

สำหรับผู้รับโทรศัพท์ที่หมายเลขฉุกเฉินของคลังน้ำมัน (+66 2262 7333) ให้ปฏิบัติดังนี้

- สอบถามข้อมูลเบื้องต้นจากผู้แจ้งเหตุ เช่น โทรมาจากหน่วยงานใด ใครเป็นผู้โทร ได้รับบาดเจ็บจากเหตุอะไร อาการ เป็นอย่างไร โทรศัพท์ติดต่อกลับหมายเลขอะไร เป็นต้น และจดบันทึกไว้
- ให้รายงานต่อ TOS B1 หรือ B2 โดยทันที หากผู้รับโทรศัพท์เป็น CCTV Operator ของคลังขออนนตรี
- ให้ติดต่อผู้ที่เกี่ยวข้องตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ของคลังน้ำมัน (Medical Emergency Response Plan)
- หากได้รับแจ้งว่ามีผู้บาดเจ็บตั้งแต่ 3 คนขึ้นไป ให้ติดต่อขอรถพยาบาลเพิ่มอีก 1 คัน เพื่อให้มาเตรียมพร้อมไว้ที่คลังน้ำมัน
- จดบันทึกลำดับเหตุการณ์ไว้
- รายงานเหตุการณ์ให้ผู้จัดการคลังน้ำมันทราบ

2.10. การช่วยบุคคลที่แขวนอยู่กับเครื่องพยุงตัวนิรภัย (Rescue Suspended Person in Harness)

ในกรณีที่ผู้ปฏิบัติงานตกจากที่สูงขณะที่สวมใส่ชุดอุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูง (Safety Harness) ปฏิบัติงาน เช่น การปฏิบัติงานเติมน้ำมันแบบ Top loading การตรวจสอบระดับน้ำมันบนรถบรรทุกน้ำมัน การเติมน้ำมันบนรถบรรทุกน้ำมัน หรือจุดอื่นที่มีการใช้อุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูง (Safety Harness) ทั้งนี้เพื่อลดความเสี่ยงจากการที่จะได้รับอันตรายจาก

การรัดของชุด Safety Harness ที่สวมใส่ ขณะที่ถูกแขวนอยู่เหนือพื้นดิน ซึ่งการช่วยเหลือที่ไม่เหมาะสมและล่าช้าอาจทำให้มีผู้ที่ประสบเหตุได้รับบาดเจ็บและทำให้เลือดไหลเวียนไม่ดีและเกิดหมดสติได้ การช่วยเหลือให้ปฏิบัติตาม OD-W483) “การช่วยเหลือผู้ที่ตกจากที่สูงขณะสวมใส่ชุดอุปกรณ์ป้องกันการตกจากที่สูง(Safety Harness)”

สำหรับเหตุการณ์การช่วยชีวิตอื่นๆ เช่น การช่วยบุคคลจากที่อับอากาศ การช่วยบุคคลจากบนโครงสร้างหรือถังเก็บน้ำมัน การช่วยบุคคลที่แขวนบนแนวท่อหรือสิ่งที่ยึดกันโดยแขวนกับเครื่องพยุงตัวนิรภัยบนที่สูง ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายต่อทีมระงับเหตุเบื้องต้น หรือมีข้อจำกัดด้านเครื่องมืออุปกรณ์ในการให้ความช่วยเหลือ หรือเกินกว่าขีดความสามารถของทีมระงับเหตุเบื้องต้นและเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลของคลังน้ำมัน การให้ความช่วยเหลือจะต้องร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่มีความเชี่ยวชาญด้านการกู้ภัยฉุกเฉิน เช่น ทีมดับเพลิงของสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

หมายเหตุ: สำหรับงานที่ไม่ใช่งานประจำ(Non-Routine Work) เช่น งานโครงการ(Project) และงานซ่อมบำรุง(Maintenance) ของแผนกวิศวกรรม แผนการช่วยชีวิต(Rescue Plan) จะเป็นส่วนหนึ่งของใบอนุญาตทำงาน(Permit to Work) โดยผู้รับเหมา (Contractor) จะต้องจัดเตรียมแผนช่วยชีวิต อุปกรณ์ช่วยชีวิตและบุคคลากรที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดให้พร้อมก่อนขอใบอนุญาตทำงาน

2.11. การช่วยบุคคลที่พลัดตกลงไปในแม่น้ำ (A person falling into the river)

ในกรณีที่มีบุคคลพลัดตกลงไปในแม่น้ำขณะกำลังปฏิบัติงานรับเรือที่หน้าท่า หรือพลัดตกน้ำจากริมตลิ่งให้ผู้เห็นเหตุการณ์ดำเนินการดังนี้

- ร้องตะโกน “มีคนตกน้ำ” เพื่อขอความช่วยเหลือ
- โยนพวงชูชีพ (Life Buoy) ที่เตรียมไว้บริเวณหน้าท่าลงไปในน้ำให้ใกล้ผู้ตกน้ำที่สุด
- ในกรณีที่บุคคลที่พลัดตกลงไปในแม่น้ำยังมีสติและสามารถว่ายน้ำได้ ให้พิจารณาสภาพแวดล้อมว่ามีความปลอดภัยเพื่อว่ายน้ำขึ้นฝั่งที่ บันไดฉุกเฉินบริเวณพุททั้ง 2 ฝั่งของท่าเรือ หรือ บริเวณชายฝั่งที่ใกล้ที่สุดจากจุดที่ตกน้ำ
- แจ้งนายท่า (Shore Officer) หรือผู้ควบคุมงานคลังน้ำมัน
- เรียกเรือจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Boat) หรือ เรือกู้ภัย (Rescue boat) ให้นำเรือออกมาช่วยคนตกน้ำ
- ให้เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลเตรียมความพร้อมให้ความช่วยเหลือ
- รายงานเหตุการณ์ให้ผู้จัดการคลังน้ำมันทราบ
- ในกรณีที่ไม่สามารถช่วยเหลือคนตกน้ำได้ ให้แจ้งขอความช่วยเหลือจากสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรุงเทพมหานคร

2.12.เหตุการณ์เรือหลุดออกจากท่าเทียบเรือ (Vessel Break Away from Jetty)

1	สถานการณ์	เรือหลุดออกจากท่าเทียบเรือเนื่องจากสภาพอากาศแปรปรวน		
2	สถานที่เกิด	ท่า 24 A, 24 B , ท่า 7 และ ท่า 5 ของคลังน้ำมันช่องนนทรี		
3	บุคลากรที่ ต้องการ	อย่างน้อย 8 คน (ผู้บัญชาการเหตุการณ์, หัวหน้าทีมระงับเหตุฉุกเฉิน, ทีมปฏิบัติการฉุกเฉิน / เจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือ (Vessel operators), ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินบนเรือ)		
3	สารที่พบ	ปริมาณ	ความเสี่ยง	เครื่องมือดับเพลิงที่ต้องการ
	ไฮโดรคาร์บอน	N/A	เชือกผูกเรือ/ สภาพอากาศ	N/A
4	อุปกรณ์ฉุกเฉินที่ ต้องการ	เรือลากจูง, เจ้าหน้าที่รับเชือก, วิทยุสื่อสาร, เรือขจัดคราบน้ำมัน		
5	แผนการณ์	<p>เรือที่จอดเทียบในสภาพอากาศที่แย่หรือแปรปรวน อาจก่อให้เกิดปัญหาตามมา ให้ปฏิบัติดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> หยุดปฏิบัติการสูบน้ำมันทั้งหมด/ กดปุ่ม ESD ถ้าเป็นการจ่ายน้ำมันลงเรือ แจ้งนายท่าทางวิทยุสื่อสารหรือโทรศัพท์ และเรียกเจ้าหน้าที่รับเชือก หากเป็นไปได้ ให้ปิดวาล์วทั้งหมด โดยจะต้องปิดวาล์วที่หน้าท่าเรือก่อน ปลดท่ออย่างสูบน้ำมัน และเอาบันไดที่พาดกับเรือ (gangway) ลง เนื่องจากความอันตรายที่จะเกิดจากน้ำมันรั่วไหลลงแม่น้ำ และมีความเป็นไปได้ที่ท่ออาจจะกระแทกกับท่าเรือเป็นเหตุให้เกิดประกายไฟ นายท่าจะต้องทำความเข้าใจกับนายเรือก่อนที่จะทำการปลดเชือกปล่อยเรือออกจากท่า แจ้งให้นายเรือติดต่อเรือลาก เพื่อช่วยเหลือลากจูงเรือออกจากท่า ให้มีการควบคุมที่เหมาะสมตลอดการปฏิบัติการปล่อยเรือออกจากท่า และไม่อนุญาตให้นายเรือออกจากท่าโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายท่า การนำเรือออกจากท่า ต้องดำเนินการด้วยอย่างปลอดภัยโดยเร็วที่สุด และที่สำคัญเจ้าหน้าที่รับเชือกจะต้องเตรียมพร้อมก่อนการปล่อยเรือออกจากท่า นายท่าหรือเจ้าหน้าที่ประจำท่าเรือจะต้องอยู่ที่ท่าในระหว่างการจอดเทียบท่า และมีหน้าที่รับผิดชอบดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมการปล่อยเชือกเรือตามคำแนะนำของนายเรือหรือเจ้าหน้าที่รอง - ตรวจสอบให้แน่ใจว่าการปล่อยเชือกเรือเป็นไปตามแผนที่จัดเตรียมไว้ก่อนการออกจากท่า - ตรวจสอบการปฏิบัติการโดยรวมเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีการบาดเจ็บ ไม่มีความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับปฏิบัติการปล่อยเรือออกจากท่าแบบฉุกเฉิน ให้นายท่ารายงานทันทีต่อผู้จัดการคลังน้ำมัน (TM), Marine Technical Advisor, Supply Operation Manager และผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ตามความจำเป็น <p>ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในระหว่างการปฏิบัติการนี้ เนื่องจากสภาพอากาศที่รุนแรงอาจทำให้เชือกผูกเรือขาด หรือดึงเรือออกจากท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเชือกผูกเรือหย่อน</p>		

2.13. พายุฝนฟ้าคะนอง (Tropical Storm)

เมื่อมีพายุเขตร้อน เช่นพายุดีเปรสชันหรือพายุโซนร้อน อาจสร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินและชีวิตได้หากไม่มีการเตือนภัยหรือเตือนล่าช้า หรือมีการประเมินความรุนแรงต่ำกว่าความเป็นจริง ถึงแม้ว่าจะมีโอกาสเกิดพายุเขตร้อนระดับชั้นรุนแรงในประเทศไทยค่อนข้างน้อย แต่หากเกิดขึ้นแล้วอาจสร้างความเสียหายให้แก่คลังน้ำมันได้ จึงควรเตรียมการดังนี้

- ติดตามข่าวสารพยากรณ์อากาศว่าพายุจะเคลื่อนตัวผ่านพื้นที่ไหน เมื่อไหร่ เป็นต้น
- ตรวจสอบวัสดุอุปกรณ์ที่ไม่มั่นคงแข็งแรงและอาจปลิวไปตามแรงลมได้ แล้วปรับปรุงแก้ไขให้มั่นคง
- จัดทำสิ่งป้องกันน้ำท่วมพื้นที่สำคัญ เช่นสำนักงาน โรงสูบน้ำสูบน้ำมัน เป็นต้น
- ให้ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินเตรียมพร้อมปฏิบัติงาน
- ตัดแยกระบบไฟฟ้าที่อาจได้รับผลกระทบ เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ไปยังที่ปลอดภัย และป้องกันอุปกรณ์ที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้
- หากพายุเคลื่อนตัวผ่านพื้นที่คลังน้ำมันและอาจเกิดความไม่ปลอดภัย ให้พิจารณาหยุดปฏิบัติงานและอพยพผู้ปฏิบัติงานไปยังพื้นที่ปลอดภัย
- ต้องมั่นใจว่าระบบติดต่อสื่อสารสามารถใช้งานได้
- เตรียมความพร้อมของอุปกรณ์สำหรับกู้คลึงน้ำมันหลังจากพายุเคลื่อนตัวผ่านไปแล้ว เช่นเครื่องสูบน้ำ กำลังคน เป็นต้น
- จัดเตรียมแผนการจัดส่งน้ำมันจากคลังน้ำมันอื่นไปยังลูกค้า
- จัดเตรียมแผนสำหรับกรณีต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานภายนอก
- จัดเตรียมเส้นทางสำรองหากเส้นทางถนนหลักของคลังน้ำมันถูกน้ำท่วม

2.14. น้ำท่วม (Flood)

เมื่อเกิดเหตุน้ำท่วม ให้ปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในการเฝ้าระวังและกรณีมีน้ำท่วมเข้าคลังน้ำมัน (Flood Prevention Plan) ตามเอกสารแนบ

2.15. แผ่นดินไหว (Earthquake)

เมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหว ให้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการโดยมีลำดับขั้นตอน ดังนี้

1. ระหว่างเกิดแผ่นดินไหว: การตอบสนอง (DURING EARTHQUAKE: RESPONSE)

1.1 สงบสติอารมณ์ (REMAIN CALM)

1.2 ให้ตอบสนองเบื้องต้นโดยการหลบและรอคอยอยู่ในที่ปลอดภัย ตามกรณีต่างๆดังนี้

1.2.1 กรณีอยู่ภายในอาคารสำนักงาน (INSIDE)

- DROP: คุกเข่าลง มือยันพื้น เพื่อป้องกันการหกล้มจากการสั่นสะเทือน และลดโอกาสที่จะถูกกระแทกจากสิ่งของที่ร่วงหล่นและลอยไปมาจากแผ่นดินไหว

COVER: ป้องกันศีรษะและคอด้วยมือและแขน คลานเข้าไปหมอบอยู่ใต้โต๊ะหรือเฟอร์นิเจอร์ที่มีความแข็งแรง อยู่ให้ห่างจากกำแพงส่วนรอบนอกอาคาร หน้าต่าง อุปกรณ์ที่หนักและสูงที่อาจจะหล่นหรือล้มลงมาทับได้

HOLD ON: หมอบอยู่ใต้โต๊ะโดยใช้แขนป้องกันศีรษะและคอจนกว่าแผ่นดินไหวจะหยุด โดยมือข้างหนึ่งจับขาโต๊ะไว้และพร้อมที่จะขยับตามถ้าโต๊ะมีการเคลื่อนตัว

- ในกรณีที่ไม่สามารถหาโต๊ะหรือเฟอร์นิเจอร์เพื่อหลบข้างใต้ได้ ให้คุกเข่าลงและป้องกันศีรษะและคอด้วยมือและแขน และคลานเข้าไปใกล้กำแพงภายในอาคารหรือเฟอร์นิเจอร์ใดๆ ถ้านั่งอยู่บนเก้าอี้และไม่สามารถคุกเข่าลงไปที่พื้นได้ ให้ก้มตัวให้ต่ำและป้องกันศีรษะและคอด้วยมือและแขน

- รอจนกว่าจะได้รับคำแนะนำว่าปลอดภัยที่จะใช้บันได จึงสามารถใช้บันไดได้

- รอรับคำสั่งอพยพออกจากอาคารจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ฉุกเฉิน

1.2.2 กรณีอยู่นอกอาคาร (OUTSIDE)

- หากกำลังปฏิบัติงาน ให้หยุดการปฏิบัติงานทันที เคลื่อนตัวให้ออกห่างจากสิ่งของที่อาจตกลงมาได้

- ให้เคลื่อนตัวออกห่างตัวอาคาร หน้าต่าง บ้าย เสาไฟฟ้า ต้นไม้ หรือสิ่งของที่อาจจะลอยมาจากด้านข้างหรือหล่นลงมาทำอันตรายได้

- สำหรับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการคลัง เมื่อสามารถทำได้อย่างปลอดภัย กดปุ่มหยุดฉุกเฉิน ESD หากมี แจ้งหยุด การสูบน้ำถ่ายผลิตภัณฑ์และแจ้งเรือที่เทียบท่าหากมี
- เพิ่มเติมกรณีทำงานอยู่บนที่สูง เช่น บนหลังถังเก็บน้ำมัน บนกระเช้าหรือบนนั่งร้าน อย่าเคลื่อนตัวลงจากที่สูงทันที แต่ให้จับยึดจุดที่แข็งแรง เช่น ราว กันตก ท่อ หรือโครงสร้าง เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงจากที่สูง รอ จนการสั่นสะเทือนสิ้นสุดลงจึงทำการเคลื่อนย้ายลงจากที่สูงเมื่อปลอดภัย
- เพิ่มเติมกรณีทำงานที่หน้าท่าเรือ ให้เคลื่อนตัวให้ห่างจากบริเวณริมน้ำเพื่อป้องกันเหตุการณ์บุคคลตกน้ำ รอ จนการสั่นสะเทือนสิ้นสุดลงจึงทำการเคลื่อนย้ายออกจากบนท่าเรือเพื่อให้อยู่บริเวณบนฝั่ง
- สำหรับงานที่ไม่ใช่งานประจำ(Non-Routine Work) เช่น งานโครงการ(Project) และงานซ่อมบำรุง (Maintenance) ของแผนกวิศวกรรม หากเกิดเหตุภัยพิบัติขณะทำงานลักษณะอื่นๆ ให้ปฏิบัติตามคำแนะนำ ของผู้รับเหมา (Contractor) หรือผู้ควบคุมงานสำหรับงานนั้นๆ
- แจ้งหัวหน้างาน หรือผู้ควบคุมงาน และปฏิบัติตามคำแนะนำต่อไป

1.2.3 ขณะขับรถ (DRIVING)

- ให้นำรถจอดเข้าข้างทางและดึงเบรกมือ หลีกเลียงบริเวณใกล้สะพาน บ้าย เสาไฟฟ้า ต้นไม้ หรือสิ่งของที่ อาจหล่นลงมาทำอันตรายได้
- ให้อยู่ภายในตัวรถจนการสั่นสะเทือนหยุดลงแล้วทำการออกรถอย่างระมัดระวังโดยหลีกเลี่ยงรอยแยกและ ถนนที่เสียหาย

1.3 รอคำสั่งจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander) โดยผู้บัญชาการจะต้องประเมินสถานการณ์ แผ่นดินไหวว่าสมควรสั่งอพยพทันทีหรือไม่ โดยมีแนวทางดังนี้

เมื่อใดที่ควรพิจารณาสั่งอพยพทันที:

- เมื่ออาคารได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงหรือเสี่ยงต่อการพังทลาย
- เมื่อมีอันตรายที่ทราบแน่ชัด เช่น ไฟไหม้ แก๊สรั่ว หรือสารอันตราย
- เมื่อหน่วยงานรับมือเหตุฉุกเฉินสั่งการอพยพ

เมื่อใดควรพิจารณาขอและให้ทุกคนอยู่กับที่:

- เมื่ออาคารยังคงมีโครงสร้างแข็งแรงและไม่มีภัยคุกคามในทันที โดยประเมินสภาพ ณ ขณะนั้น
- เมื่อเส้นทางอพยพถูกปิดกั้นหรือไม่ปลอดภัย
- หากไม่มีความเสี่ยงหรืออันตรายอื่นคุกคามอื่นๆ การอยู่กับที่ในขณะเกิดแผ่นดินไหวจะมีความปลอดภัยกว่า

1.4 สงบสติอารมณ์และให้คาดการณ์ไว้ก่อนว่าอาจเกิด อาฟเตอร์ช็อก คือ การสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นหลังจาก แผ่นดินไหวหลัก (EXPECT AFTERSHOCKS)

2. หลังแผ่นดินไหว: การตอบสนอง (AFTER EARTHQUAKE: RESPONSE)

- 2.1 ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander) พิจารณาออกคำสั่งให้ทำการอพยพไปยังจุดรวมพล โดยออกคำสั่งให้สั่งสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ให้ทำงานเพื่อแจ้งเตือนทั่วทุกบริเวณและทุกอาคารให้อพยพไปยังจุดรวมพล รวมถึงแจ้งผ่านวิทยุ โดนให้ปฏิบัติตามขั้นตอนแผนอพยพที่ได้กำหนดไว้ในหัวข้อ 8. การแจ้งเตือนการอพยพ และการตรวจนับจำนวนคน
- 2.2 สิ่งใช้งานแผนฉุกเฉินและทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันเพื่อปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้
- ประเมินสถานการณ์และตรวจสอบระบุน้ำมันตรายและความเสี่ยงที่เกิดขึ้นของสภาพพื้นที่ต่างๆในคลังน้ำมันหลังเกิดเหตุ เช่น ไฟไหม้ การรั่วไหลของผลิตภัณฑ์, อุปกรณ์ไฟฟ้า/สายไฟที่เสียหาย สิ่งของบนที่สูงที่อาจร่วงหล่นลงมา
 - หยุดการปฏิบัติงานที่ยังหยุดไม่เรียบร้อยหากมี พิจารณาตัดแยกพลังงานไฟฟ้าหรือน้ำมันหากจำเป็นและสามารถทำได้อย่างปลอดภัย เช่น สั่งปิดระบบจ่ายไฟฟ้าหากมีความเสี่ยงอันตรายจากไฟฟ้า สั่งปิดวาล์วสกัดหากพบน้ำมันรั่ว เป็นต้น
 - ตรวจสอบรายชื่อพนักงานและผู้รับเหมา รวมถึงการปฐมพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์
 - ประสานงานกับโรงงานน้ำมันหล่อลื่นและจารบี โรงงานยางมะตอยและคอมโพสิต เพื่อยืนยันการหยุดการปฏิบัติงานเป็นที่เรียบร้อย และประสานคำสั่งต่างๆจากผู้บัญชาการเหตุการณ์เหตุการณ์ไปยังโรงงาน
 - ตรวจสอบสื่อข้อมูลข่าวสารของเหตุการณ์ฉุกเฉินจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หากทำได้ โดยอาจเช็คในสื่อออนไลน์ หรือโทรสอบถาม หรือรับข้อมูลจากช่องทางที่ภาครัฐได้จัดเตรียมไว้ เพื่อหาข้อมูลความปลอดภัยและคำแนะนำจากภาครัฐหรือหน่วยงานต่างๆ เช่น โอกาสเกิดอาฟเตอร์ช็อกและประมาณการเวลาคำแนะนำเพื่อให้ปฏิบัติ เป็นต้น สำหรับประเทศไทย มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว กรมอุตุนิยมวิทยา, ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.)
 - เจ้าหน้าที่ห้องควบคุมให้ทำการตรวจสอบระดับของอุปกรณ์อ่านค่าระดับน้ำมันในถัง (ATG) ในขณะที่หยุดการปฏิบัติงานดังกล่าว ทุกความถี่ตามที่ผู้บัญชาการกำหนด เพื่อเฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงของระดับผลิตภัณฑ์ในถัง ซึ่งอาจหมายถึงการรั่วไหลของผลิตภัณฑ์จากถังน้ำมันหรือจากท่อ โดยให้รายงานข้อมูลต่อ TM/TOS และประเมินร่วมกับแผนก Engineering ถึงการดำเนินการที่จำเป็นต่อไป
 - เมื่อผู้บัญชาการได้ประเมินว่าสถานการณ์ได้กลับสู่ปกติและมีความปลอดภัยแล้ว ให้สั่งการยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉิน และส่งอนุญาตให้สามารถเริ่มดำเนินการปฏิบัติงานได้ตามปกติ
 - สำหรับอาคารสำนักงาน ให้ทำการตรวจสอบเบื้องต้นว่าโครงสร้างอาคารมีความปลอดภัย จึงสามารถกลับเข้าไปปฏิบัติงานได้

เหตุเกิดนอกพื้นที่คลังน้ำมัน (Off-Site Incidents)

2.16.เพลิงไหม้บริเวณพื้นที่ข้างเคียงคลังน้ำมัน (Fire at Adjacent Area)

จากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งเกิดเพลิงไหม้ในบริเวณข้างเคียงคลังน้ำมันรวมไปถึงชุมชนและสถานีสูบน้ำ FPT 02 จึงเป็นภาระหน้าที่ของคลังน้ำมันที่จะต้องทำให้มั่นใจว่า คลังน้ำมันได้ตระหนักและได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ดังกล่าว เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้นในบริเวณข้างเคียงคลังน้ำมัน ควรปฏิบัติดังนี้

- หยุดการปฏิบัติงานที่อาจได้รับผลกระทบจากเหตุเพลิงไหม้
- สั่งการให้ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินเตรียมความพร้อม
- เปิดระบบน้ำสปริงเกอร์ถึงเก็บน้ำมันด้านที่ติดกับบริเวณเพลิงไหม้ ตามความจำเป็น
- ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด
- เข้าช่วยระงับเหตุหรือให้ความช่วยเหลือตามความจำเป็น
- กรณีเป็นเหตุเพลิงไหม้สถานีสูบน้ำ FPT 02 ให้เดินเครื่องสูบน้ำดับเพลิงเพื่อจ่ายให้ทาง FPT 02 และฉีดน้ำหล่อเลี้ยงแนวท่อจ่ายน้ำมันของคลังชองนนทรีที่อยู่ติดกับ FPT 02

2.17.เหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ (Product Emergency Case)

ในกรณีที่มีโทรศัพท์จากภายนอกคลังน้ำมัน เรื่องมีเหตุฉุกเฉินเกิดการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากผลิตภัณฑ์ของบริษัท เช่น การกลืนกินเข้าไป ผลิตภัณฑ์หกวางร่างกาย เข้าตา เป็นต้น หรือเป็นการขอข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์น้ำมัน ให้ผู้รับโทรศัพท์ปฏิบัติดังนี้

- สอบถามข้อมูลเบื้องต้นจากผู้แจ้งเหตุให้มากที่สุดตามแบบฟอร์มรับโทรศัพท์ฉุกเฉินจากภายนอกตามเอกสารแนบ เช่น โทรมาจากที่ใด ใครเป็นผู้โทร เหตุฉุกเฉินเป็นเรื่องอะไร โทรศัพท์ติดต่อกลับ หมายเลขอะไร เป็นต้น จดบันทึกไว้และให้แจ้งว่าจะมีเจ้าหน้าที่ติดต่อกลับ พยายามสอบถามข้อมูลให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้
- หากผู้รับโทรศัพท์เป็นหัวหน้าทีมฉุกเฉิน (K1 : ER Lead) ของคลังชองนนทรี เมื่อรับโทรศัพท์แล้ว ให้รายงานต่อ TOS B1 หรือ B2 โดยทันที

- ให้ TOS B1 หรือ B2 แจ้งเหตุฉุกเฉินไปยังผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานนั้นๆ ตาม Response procedure flow diagram หากไม่สามารถติดต่อได้ ให้แจ้งผู้จัดการคลังน้ำมัน

Appendix 16- การบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน โดยใช้หลักการ Hierarchy of Controls.

[อ้างอิงจากเอกสารโดย Shell Emergency Management (SEM)]

1. การบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน โดยใช้หลักการ Hierarchy of Controls.

1.1 กำหนดแนวทางสำหรับการควบคุมความเสี่ยงในภาวะฉุกเฉิน และขออนุมัติในการจัดการความเสี่ยงตาม Alternative Risk management policies for Emergencies โดยพิจารณาตามลำดับขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 พิจารณากำจัดความเสี่ยงที่เกิดขึ้น หรือปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆสำหรับภาวะปกติ เช่น การปฏิบัติตาม LSR และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยต่างๆ

ขั้นตอนที่ 2 พิจารณาการใช้เครื่องมือ หรือการควบคุมทางวิศวกรรมเพื่อลดความเสี่ยง เช่น ระบบดับเพลิงอัตโนมัติ

ขั้นตอนที่ 3 ปฏิบัติตาม recognized international/national alternative Risk management policies for Emergency Response operations/training ซึ่งได้รับอนุมัติจาก Shell Emergency Management (SEM) หรือ Oil Spill Expertise Centre (OSEC) ในกรณีการหกรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ เช่น งานที่ต้องการ PtW ในภาวะปกติ อาจถูกทดแทนด้วยวิธีการตามที่กำหนดในแผนฉุกเฉินนี้ หรือตามกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบในกรณีฉุกเฉินตาม ICS form 204 work assignments

สำหรับการตอบโต้ภาวะฉุกเฉิน Incident Commander จะต้องพิจารณา

ระดับความเสี่ยง

ความรวดเร็วในการลุกลามของเหตุการณ์

ประเภทของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

ความรู้ความสามารถของทีม

ประสบการณ์ของทีม

ขั้นตอนที่ 4 Incident Commander และ Safety Officer มีหน้าที่รับผิดชอบขั้นตอนที่ 4 ใน Hierarchy of Control.

การปฏิบัติตาม alternative Risk management policies for Emergency Response ซึ่งได้รับอนุมัติจาก Incident Commander and Safety Officer ในระหว่างการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน และถูกพิจารณาว่าเป็นไปตามหลักการ ALARP หากมีการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆสำหรับภาวะปกติ เช่น LSR และข้อกำหนดเรื่องความปลอดภัยต่างๆ จะต้องนำข้อบกพร่องเหล่านี้มาพิจารณาภายหลังจากสิ้นสุดเหตุการณ์ และสื่อสารไปยัง SEM หรือ OSEC (ในกรณีการหกรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ) เพื่อประเมินความเป็นไปได้ในการกำหนดเป็นแนวทางปฏิบัติใน alternative HSSE Controls for Emergencies

2. เอกสารนี้มีจุดประสงค์เพื่อให้มีความเข้าใจในการจัดการความเสี่ยงในขั้นตอนที่ 3 ของ Hierarchy of Controls และเพื่อให้เข้าใจ recognize international/national alternative Risk management policies for Emergency Response operations/training.

กฎ Life-saving rules จะต้องถูกบังคับใช้เสมอในกรณีต่อไปนี้

ต้องมีการป้องกันการตกจากที่สูงในทุกกรณี โดยจะต้องมีการระบุพื้นที่และกรณีที่มีความเสี่ยงจากการปฏิบัติงานบนที่สูง และจัดเตรียมอุปกรณ์ที่เหมาะสมไว้

ต้องมีการวัดก๊าซตามลักษณะงานที่กำหนด โดยทีมฉุกเฉินต้องวัดก๊าซและแจ้งผลให้กับ the Incident Commander หรือ Operations Manager โดยอาจไม่ต้องบันทึกลงในแบบฟอร์มหรือใบอนุญาตทำงาน

ต้องตรวจสอบการกั้นแยกอันตรายก่อนเริ่มงาน โดยใช้อุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม โดยเฉพาะในกรณีที่ฉีดน้ำหรือโฟมบนอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือแผงควบคุม ต้องมีการสื่อสารไปยังผู้ปฏิบัติงานและผู้ที่เกี่ยวข้อง การกั้นแยกอันตรายเป็นความรับผิดชอบของ IC, Safety officer หรือ operations manager ในการระบุวิธีการกั้นแยกที่เหมาะสม

ห้ามสูบบุหรี่นอกบริเวณที่จัดไว้ให้

ห้ามปฏิบัติงานภายใต้ฤทธิ์แอลกอฮอล์และยาเสพติด


ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ



ทีมฉุกเฉินจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี (ปฏิบัติตามข้อยกเว้นข้างต้น)



มาตรการบริหารจัดการความเสี่ยงไม่ได้จำกัดเฉพาะกรณีที่กล่าวไว้ข้างต้นเท่านั้น ทาง asset representative อาจพิจารณากรณีอื่นๆและมาตรการป้องกันเพิ่มเติมได้ โดยต้องขออนุมัติจาก SEM


เจ้าของพื้นที่และทีมปฏิบัติการฉุกเฉิน มีหน้าที่ในการควบคุมการบริหารจัดการความเสี่ยง Incident Management Team จะต้องได้รับการอบรมเกี่ยวกับหลักการ hierarchy of controls และขั้นตอนที่ 3 ของ Hierarchy of Controls จะต้องได้รับอนุมัติจาก SEM

ข้อยกเว้นสำหรับปฏิบัติการฉุกเฉินและมาตรการควบคุม (CNS HIERARCHY OF CONTROLS FOR EMERGENCY RESPONSE)

CNS			
Managing the Risk of Emergency operations using the Emergency Response Hierarchy of Controls.			
Prepared by:	Approved by (Site GM / HSSE Man):	Approved by (SEM):	Date:
Operation / task that with require alternative HSSE controls	The HSSE rule that will potentially be breached	The addition risk associated with the rule breach	The risk reduction / mitigation controls. (examples) External Available Guidance
<p>ขับรถเกินความเร็วที่กำหนด 20 กม/ชม ภายในพื้นที่คลัง ในกรณีฉุกเฉิน</p>  <p>Driving at above the site speed limit to an incident to ensure a quick response.</p>	<p>ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถและไม่ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด</p> <p>Life-saving rule. While driving, do not use your phone and do not exceed speed limits.</p>	<p>- อาจเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ เฉี่ยวชนคนและยานพาหนะอื่นๆ</p> <p>- สูญเสียการควบคุม ทำให้รถ เฉี่ยวชนอุปกรณ์ในคลังรวมทั้งท่อ น้ำมัน</p> <p>Potential of a road traffic accident, collision with people, other vehicles.</p> <p>Loss of control of vehicle collision with process equipment including pipe tracks</p>	<p>- ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง</p> <p>- กำหนดความเร็วสูงสุดไม่เกิน 50 กม/ชม</p> <p>- เปิดไฟหน้ารถและสัญญาณไซเรนตลอดเวลา เมื่อขับรถเกินความเร็วที่กำหนด 20 กม/ชม</p> <p>- สร้างความตระหนักรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานในคลังต้องให้ทางแก่รถฉุกเฉิน</p> <p>- ให้เจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคงให้อำนวยความสะดวกสำหรับรถฉุกเฉิน</p> <p>- พนักงานขับรถฉุกเฉินต้องมีใบอนุญาตและได้รับการอบรมตามกฎหมาย</p> <p>Every vehicle shall be driven with care and consideration for other road users. At no time must it be driven recklessly or in a manner, or at a speed, likely to cause danger to another road user</p> <p>Maximum speed limit for emergency response driving is 50 km/h.</p> <p>Flash lights and siren to be used at all times when exceeding the speed limit.</p>

			<p>Site awareness to get out of the way of emergency vehicles using the flash lights / siren.</p> <p>Site security guard give signal and manage traffic for emergency vehicles.</p> <p>The driver of emergency vehicle must have permit and attended the training required by local regulation.</p>
<p>การเข้าพื้นที่อับอากาศโดยไม่มีใบอนุญาต</p>  <p>Entering a confined space without written authorization. Obtain authorisation before entering a confined space</p>	<p>ต้องได้รับอนุญาตก่อนเข้าทำงานในสถานที่อับอากาศ</p> <p>Life Saving Rule. Obtain authorisation before entering a confined space</p>	<p>ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินอาจได้รับบาดเจ็บจากการเข้าพื้นที่อับอากาศและไม่สามารถออกมาได้ด้วยตัวเอง</p> <p>Response personnel may enter a hazardous atmosphere and end up having to be rescued themselves.</p>	<p>- ตรวจสอบให้มั่นใจว่าสภาพพื้นที่มีความปลอดภัย ก่อนเข้าพื้นที่อับอากาศ โดยการตรวจวัดแก๊ส</p> <p>- สำหรับพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงให้ใช้ SCBA เท่านั้น</p> <p>Ensure atmosphere is safe to enter, eg other people are in the confined space with no effect, carry out a gas test.</p> <p>In high risk or dynamic situations where a gas test cannot be carried out, or there is no evidence to indicate the atmosphere is safe then self-contained breathing apparatus. Filter masks are not permitted as an alternative, SCBA only.</p>
<p>การทำงานตอบโต้ภาวะฉุกเฉินโดยไม่มีใบอนุญาตทำงาน เช่น การช่วยคนตกจากที่สูง</p> 	<p>ต้องมีใบอนุญาตทำงาน (permit to work) ตามแต่ลักษณะงาน</p> <p>Life-saving rule. Work with a valid work permit when required</p>	<p>ไม่มีการประเมินความเสี่ยง และ ไม่มีการตัดแยกอุปกรณ์อย่างสมบูรณ์</p> <p>Potential that equipment has not been isolated,</p>	<p>- ผู้บัญชาการเหตุฉุกเฉินเบื้องต้นประเมินความเสี่ยงร่วมกับทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลัง</p> <p>- ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังทำการตัดแยกอุปกรณ์ตามแผนฉุกเฉิน</p> <p>- ในกรณีที่มีการส่งต่อการบัญชาการเหตุฉุกเฉิน ให้ระบุนการตัดแยกในแบบฟอร์ม ICS 201</p>

Carrying out emergency response without a permit e.g. rescue from height, no isolation certificate for emergency work		that no risk assessment has been completed, that team members are accounted for	Initial incident commander will be competent to and will complete a dynamic risk assessment in association with the safety officer and senior operations person present – if available. Operation will isolate equipment as required in the emergency response plan / pre-incident plan. When possible within the first hour the incident commander will complete an ICS 201 form to state to document the risk assessment.
<p>การทำงานใต้สิ่งของที่แขวนไว้เหนือศีรษะ</p>  <p>Working under a suspended load</p>	<p>ห้ามเข้าใต้บริเวณพื้นที่ที่มีสิ่งของแขวนเหนือศีรษะ</p> <p>Life-saving rule. Do not walk under a suspended load.</p>	<p>ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินอาจเสียชีวิตจากสิ่งของหล่นทับ</p> <p>The ERT could be fatally injured as a result of the suspended load failing.</p>	<p>การเข้าใต้สิ่งของที่แขวนไว้เหนือศีรษะ จะต้องมีการเพิ่มเติม เพื่อป้องกันของหล่นทับ และอนุญาตให้เข้าได้ในกรณีช่วยชีวิตเท่านั้น</p> <p>It is not permitted to work under a suspended load without mitigation in place.</p> <p>Exposure of this nature is only permitted in life rescue situations and not for asset protection.</p>
<p>ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินและผู้บาดเจ็บอาจไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่รถเคลื่อนที่</p>  <p>Tending to a patient in an ambulance or other vehicle and not wearing a seat belt.</p>	<p>ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย</p> <p>Life-saving rule - Wear your seat belt.</p>	<p>ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินและเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลได้รับบาดเจ็บในกรณีรถเฉี่ยวชน</p> <p>The first aider could be injured if the vehicle is in a collision.</p>	<p>ขับรถด้วยความเร็วที่กำหนด ไม่เกิน 50 กม/ชม หรือความเร็วที่ปลอดภัยต่อผู้โดยสาร และต้องเปิดสัญญาณไฟไซเรนตลอดเวลา</p> <p>The ambulance is to be driven at a speed which is safe for all passengers and must not exceed 50 km/h.</p> <p>The ambulance will have its siren in operation when transporting a patient.</p>

<p>ใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ</p>  <p>Using a radio when driving to get information on the incident and location.</p>	<p>ห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ และไม่ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด</p> <p>Life-saving Rule. While driving, do not use your phone and do not exceed speed limits.</p>	<p>อาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุขณะขับรถ</p> <p>The potential of a road traffic accident is increased.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - เครื่องมือสื่อสารสามารถใช้ได้สำหรับการตอบรับเพียงสั้นๆ เท่านั้น - ในกรณีที่ต้องการให้ข้อมูลเพิ่มเติม หรือสื่อสารข้อความยาวๆ ให้จอดรถในที่ปลอดภัย <p>No conversations to be had, instructions only to be passed and confirmation of that the message has been received.</p> <p>EG wind direction and speed given over the radio, driver will confirm the information only.</p> <p>If a longer conversation is required, the driver must pull over.</p>
<p>การเข้าไปในอาคารขณะที่สัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้กำลังทำงาน</p> <p>Entering a building when fire evacuation alarms are activated</p>	<p>Safety procedures.</p>	<p>ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินเข้าไปในพื้นที่ความเสี่ยงสูง</p> <p>Responders accessing a high-risk area</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องได้รับคำสั่งจากผู้บัญชาการเหตุการณ์เท่านั้น และต้องรู้แน่ชัดว่าจุดเกิดเหตุอยู่บริเวณใด โดยดูจากแผงควบคุมสัญญาณ - ผู้เข้าไปในอาคารต้องมีอุปกรณ์สื่อสารติดตัวอยู่ตลอดเวลา <p>Trained responders only to enter building on the instruction of the incident commander. Awareness of the potential incidents and scenarios. Use the fire detection alarm panel to identify source of the alarm. IC to direct response to the building and complete a dynamic risk assessment.</p> <p>Responders must have radio communications</p>
<p>การใช้โทรศัพท์มือถือ กล้องถ่ายรูปและ AED</p> <p>Using a mobile phone, camera, and AED in terminal without written permit.</p>	<p>Safety procedures.</p>	<p>การใช้โทรศัพท์มือถือ กล้องถ่ายรูปและ AED ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง</p> <p>Using a mobile phone, camera, and</p>	<p>อนุญาตให้ใช้ที่จุดรวมพล สำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมความปลอดภัยใช้ติดต่อต่อเจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุมเหตุการณ์และบันทึกเหตุการณ์</p> <p>อนุญาตให้ใช้ที่ จุดบัญชาการ ณ พื้นที่เกิดเหตุ (Forward Command Post) สำหรับผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้นหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตใช้ติดต่อสื่อสารและบันทึกเหตุการณ์</p>

		AED in high risk area (hazardous area)	<p>อนุญาตให้ใช้ในพื้นที่classified area เป็น zone 2 เช่น ลานถังเก็บน้ำมัน (Tank Farm) ที่เป็นพื้นที่เกิดเหตุเพลิงไหม้สำหรับผู้บัญชาการเหตุการณ์ เบื้องต้นหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตใช้บันทึกภาพและเหตุการณ์เพื่อใช้รายงานสถานการณ์</p> <p>อนุญาตให้ใช้ที่ “จุดปฐมพยาบาล” ที่กำหนดหรือพื้นที่ปลอดภัย (Cold Zone) เพื่อติดต่อขอคำแนะนำในการช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ</p> <p>Mobile phone and camera can be used at command post for only Initial Incident Commander, at designated 'First Aider point' or "Cold Zone" in case of emergency. Other person must operate these devices on the instruction of the incident commander.</p> <p>If the hazardous area zone 2 (e.g. tank farm) is an incident location, Initial Incident Commander or his delegation may use these devices to record ore report situation.</p>
<p>ไม่จับราวบันไดฉุกเฉินขณะอพยพหนีไฟจากอาคาร</p> <p>Not holding a hand rail when using an evacuation chair on stairs</p>	HSSE safety procedures.	<p>ได้รับบาดเจ็บจากการตกจากบันได</p> <p>Fall down the stairs resulting in injury.</p>	<p>มีการฝึกซ้อมอพยพหนีไฟเป็นประจำ</p> <p>จัดให้มีผู้เฝ้าระวังและให้สัญญาณในระหว่างอพยพ</p> <p>Evacuation drills must be held annually.</p> <p>Spotter to be used to guide team an ensure safety.</p>

แผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan)

Trading & Supply Operation

CNS Oil Spill Response Plan Tier 1

Revision	Date	Prepared	Approved
18	15 Nov 2025	Thanida Leetanakul, Daranpop Panumasrusme	Ong-Artpan Posri

คำนำ (PREFACE)

แผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมันของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Oil Spill Response Plan) จะมีการตรวจสอบประจำปี (Annual Review and Update) เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน

การควบคุมเอกสาร (DOCUMENT CONTROL)

ประเภท (TYPE)	เจ้าของเอกสาร (OWNER)	ประเภทข้อมูลของเอกสาร (Classification)
Procedure	Terminal Manager – CNS/MR	Internal

การทบทวนเอกสารและการอนุมัติ (REVIEW AND APPROVAL)

จัดทำโดย (Prepared By)	
นางธนิดา ลีธนะกุล	Terminal Manager – CNS/MR
นายดริณภพ ภาณุมาศรัศมี	CNS TOS Lead (HSSE Ops)
ทบทวนโดย (Reviewed By)	
นายรัชตพงษ์ บุญวัตรสกุล	Country HSSE Manager
นางสาวจันทร์จิรา บางสมบุญ	HSSE Advisor Thailand
นายฤทธิรงค์ แยมวจิ	Maritime Technical Advisor
นายคชพงษ์ บัววัน	DOS Advisor
อนุมัติโดย (Approved By)	
นายองอาจพันธุ์ โพธิ์ศรี	Distribution Operations Manager Thailand

หมายเหตุ : เอกสารได้รับการทบทวนและอนุมัติทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Reviewed and Approved via e-mail)

บันทึกการปรับปรุงแก้ไขเอกสาร (Amendment Record)

ครั้งที่	วันที่	รายการปรับปรุง/แก้ไข
1 - 12	2008 - 2020	จัดทำเอกสารและแก้ไขประจำปีหรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสำคัญ
13	31 ธ.ค. 21	ปรับปรุง รายชื่อผู้ครอบครองเอกสาร (Controlled Copy Holders) ให้สอดคล้องกับ ERP ปรับปรุง แผนภาพที่ 3 การแจ้งเหตุเมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมัน (Oil Spill Notification) ปรับปรุงตารางที่ 3 แผนปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันเตาและน้ำมันเหนียวข้น (Black Oil Spill) และเพิ่มข้อกำหนดเรื่อง PPE ปรับปรุงตารางที่ 4 แสดงแผนปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันใส (White Oil Spill) ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 1 หน่วยปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1 ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 2 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในกรณีฉุกเฉิน ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Fast Facts) ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 5 รายการอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน ทบทวนเอกสารแนบที่ 6 พื้นที่อ่อนไหวของคลังช่องนนทรี ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 12 การขอใช้งานอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน IESG ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 13 T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS
14	31 ส.ค. 22	ปรับปรุง แผนภาพที่ 3 การแจ้งเหตุเมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมัน (Oil Spill Notification)
15	31 พ.ค. 23	ปรับปรุง เอกสารแนบที่ 2 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในกรณีฉุกเฉิน ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Fast Facts) ปรับปรุงเอกสารแนบที่ 12 การขอใช้งานอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน IESG
16	1 ม.ค. 24	หัวข้อที่ 3 อัปเดตชื่อ คณะกรรมการจัดการมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันและเคมีภัณฑ์ (กจน.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดการมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันและเคมีภัณฑ์ พ.ศ. ๒๕๖๕ เอกสารแนบที่ 2 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในกรณีฉุกเฉิน และรายละเอียดของทีมนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน เอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี อัปเดตข้อ 1.4 Information on Recent Incidents และ 1.5 ข้อมูลผู้ติดต่อ เอกสารแนบที่ 5 รายการอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน เพิ่มเติมอุปกรณ์ใหม่ เอกสารแนบที่ 8 อัปเดต ICS201 FORM เอกสารแนบที่ 12 การขอใช้งานอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน IESG : BASC ในส่วนของข้อมูลผู้ติดต่อและรายการอุปกรณ์ของ IESG
17	1 มี.ค. 25	- 1.4 ข้อมูลถังบรรจุน้ำมัน (Storage Tank Information) - 4.2 การแจ้งเหตุต่อศูนย์ฉุกเฉินของบริษัท (Notification to the Company's 24 hour Emergency line) อ้างอิง Casualty notification procedure Aug 2024

		<ul style="list-style-type: none"> - เอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี, อัปเดต CNS Initial Information/ Fast Facts - เอกสารแนบที่ 10 หมายเลขติดต่อฉุกเฉิน, ตารางแสดงรายชื่อผู้มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินปรับปรุงข้อมูล - เอกสารแนบ 11 ปรับปรุงข้อมูลอ้างอิงจาก Control framework เป็น SEAM Std. ER - เอกสารแนบที่ 12 การขอใช้งานอุปกรณ์จัดควบน้ำมัน IESG : BASC
18	15 พ.ย. 25	<ul style="list-style-type: none"> - 4.2 การแจ้งเหตุต่อศูนย์ฉุกเฉินของบริษัท (Notification to the Company's 24 hour Emergency line) อ้างอิง Casualty notification procedure Nov 2025 - เอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี, ข้อมูลถังบรรจุน้ำมัน (Storage Tank Information), T70 - Empty

รายชื่อผู้ครอบครองเอกสาร (Controlled Copy Holders)

Copy Number	Name/ Position of Copy Holder	Hard Copy	PDF e-copy
1	Distribution Operations Manager Thailand		X
2	Terminal Manager CNS	X	
3	Initial Control Room (Oil Movements Control Room)	X	
4	Alternative Initial Control Room (Dispatch Office)	X	
5	Incident Command Center (Chao Phraya room)	X	
6	LSC Plant Manager		X
7	Bitumen Plant Manager		X
8	Country HSSE Manager		X
9	CNS TOS Lead (HSSE Ops)		X
10	CNS TOS Lead (Ops)		X
11	CNS TOS Lead (Dispatch)		X

สารบัญ

ลำดับ	เรื่อง	
หน้า		
1.	วัตถุประสงค์ (PURPOSE)	5
2.	ขอบเขตและภารกิจ (SCOPE)	6
3.	องค์กรการขจัดคราบน้ำมันและความรับผิดชอบ (ORGANIZATION AND RESPONSIBILITY)	7
4.	การสื่อสาร (COMMUNICATION)	12
5.	กลยุทธ์ในการขจัดคราบน้ำมัน (OIL RESPONSE STRATEGY)	18
6.	การยุติการปฏิบัติการ (TRANSITION TO NORMAL OPERATION)	29
7.	การทดสอบแผนและอุปกรณ์ (TESTING OF OSRP AND EQUIPMENT)	30
8.	การส่งต่อการบัญชาการเหตุฉุกเฉิน (TRANSFER OF COMMAND)	30
	รายการเอกสารแนบ (APPENDICES)	31
	เอกสารแนบที่ 1 หน่วยปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1 (TIER 1 TERMINAL ORGANIZATION)	32
	เอกสารแนบที่ 2 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในกรณีฉุกเฉิน (EMERGENCY CONTACT NUMBER)	34
	เอกสารแนบที่ 3 แบบฟอร์มรับแจ้งเหตุ (OIL SPILL NOTIFICATION FORM)	41
	เอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS INITIAL INFORMATION/ FAST FACTS)	44
	เอกสารแนบที่ 5 รายการอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน (LIST OF OIL EQUIPMENT AND SUPPLIES)	51
	เอกสารแนบที่ 6 พื้นที่อ่อนไหวของคลังช่องนนทรี (CNS TERMINAL SENSITIVITY MAP)	55
	เอกสารแนบที่ 7 สมมติเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหล (OIL SPILL SCENARIO)	57
	เอกสารแนบที่ 8 INCIDENT BRIEFING (ICS201)	67
	เอกสารแนบที่ 9 ความเสี่ยงของการใช้เรือขจัดคราบน้ำมัน (RISK ASSESSMENT ON THE USE OF THE SPILL BOAT)	72
	เอกสารแนบที่ 10 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่ออย่างมะตอยรั่วไหล (GUIDELINES FOR SPILLS AND LEAKS OF BITUMEN)	74
	เอกสารแนบที่ 11 SEAM STANDARDS PRACTICE – EMERGENCY & SPILL RESPONSE PLANS AND EXERCISES REFERENCE	77
	เอกสารแนบที่ 12 การขอใช้งานอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน IESG : BASC	78
	เอกสารแนบที่ 13 T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS	83
	เอกสารแนบที่ 14 OIL SPILL RISK ASSESSMENT	84
	เอกสารแนบที่ 15 ขั้นตอนการใช้งานทุ่นกักเก็บคราบน้ำมัน (BOOM DEPLOYMENT)	91

1. วัตถุประสงค์ (PURPOSE)

บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด ได้ให้คำมั่นที่จะอนุรักษ์และคำนึงถึงการป้องกันสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดไว้ในปฏิญญาและนโยบายด้านสุขภาพอนามัย ความปลอดภัย ความมั่นคง สิ่งแวดล้อม และความรับผิดชอบต่อสังคม และมีความมุ่งมั่นที่จะปกป้องสิ่งแวดล้อมทางน้ำ โดยการป้องกัน ควบคุมและลดมลพิษทางน้ำอันเนื่องมาจากน้ำมัน คลังน้ำมันจึงได้จัดทำแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Plan) ขึ้น เพื่อให้มีมาตรการในการป้องกันและมีขั้นตอนการปฏิบัติการที่ปลอดภัยรวมถึงได้ประเมินโอกาสของเหตุการณ์ที่จะเกิดน้ำมันรั่วไหลขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินการที่จำเป็นและเหมาะสมในการแก้ไขและบรรเทาผลกระทบจากการรั่วไหลของน้ำมัน

แผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมันฉบับนี้ได้จัดทำขึ้น โดยยึดแนวทางปฏิบัติของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน และอ้างอิงจาก The International Petroleum Industry Environmental and Conservation Association (IPIECA) และแผนฉุกเฉินฉบับนี้ยังสอดคล้องกับแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ (National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan) ด้วย

วัตถุประสงค์หลักของแผนประกอบด้วย

1. เพื่อให้สามารถปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันได้โดยเร็วที่สุดและมีประสิทธิภาพมากที่สุด
2. เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดกับสภาพแวดล้อม แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยว ชุมชน พื้นที่อ่อนไหวและลดผลกระทบให้เหลือน้อยที่สุด
3. เพื่อลดความเสี่ยงด้านสุขภาพอนามัย ที่อาจเกิดกับผู้ปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมัน เนื่องมาจากการสัมผัสและสูดดมน้ำมัน

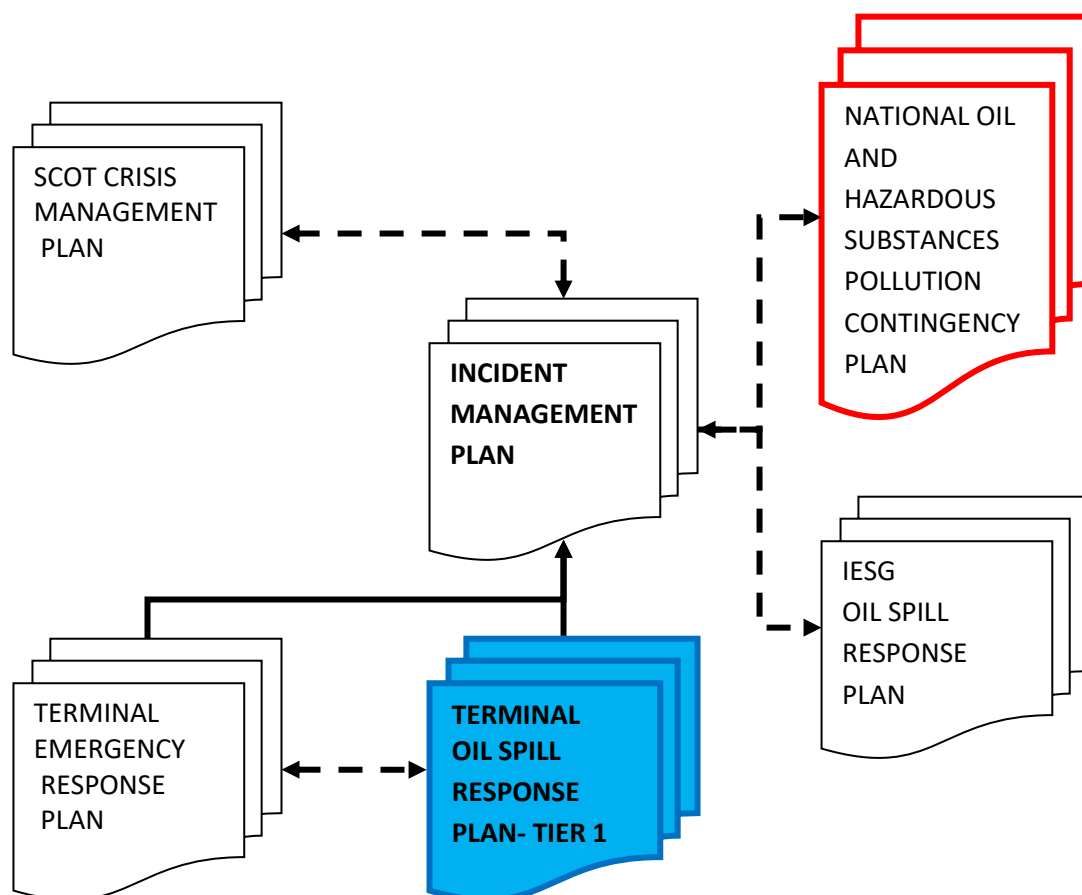
2. ขอบเขตและภารกิจ (SCOPE)

This oil spill removal contingency plan will only be used for Tier 1 oil spill removal operations. The amount of leakage into water bodies does not exceed 20 tons (Ton) and occurs in front of the jetty (with a radius of not more than 50 meters).

If the oil spill exceeds 20 tons but not more than 1,000 tons (Ton), or occurs in an area away from the jetty, such as in a river or in the sea, which exceeds the depot's own operational capacity, it will enter a Tier 2 spill. Under the direction of the Marine Department, which may require cooperation from various agencies, both public and private.

If the oil spill exceeds 1,000 tons (Ton) or Tier 3, oil spill removal operations must be carried out in accordance with the National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan under the supervision of the Marine Department and require additional support from abroad.

แผนภาพที่ 1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างแผนฉุกเฉินจัดการคราบน้ำมันของคลังกับแผนอื่นๆ



3. องค์การการจัดหาน้ำมันและความรับผิดชอบ (ORGANIZATION AND RESPONSIBILITY)

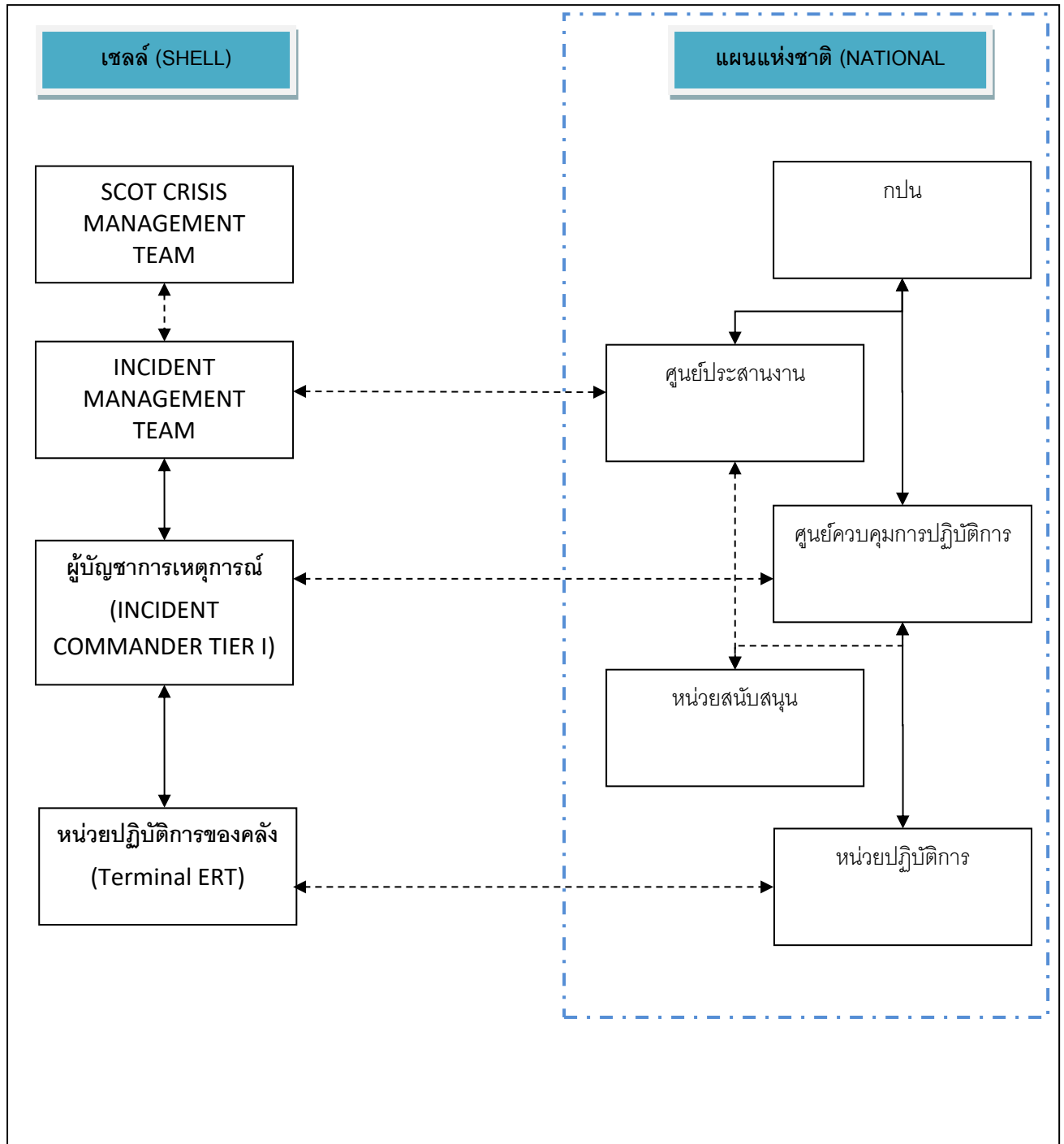
3.1. การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ (Integration of Shell into National Organization)

สำหรับประเทศไทย คณะกรรมการจัดการมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันและเคมีภัณฑ์ (กจน.) ซึ่งมีหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบในการจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน ได้จัดทำแผนป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติขึ้น โดยกำหนดให้มีศูนย์ประสานงาน ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ หน่วยปฏิบัติการ และหน่วยสนับสนุนภายใต้การดำเนินการของกรมเจ้าท่า โดยมีกองทัพรื้อ หน่วยงานราชการต่างๆและสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมันร่วมดำเนินการและสนับสนุน

เมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ มลพิษที่เกิดขึ้นอาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ จึงเป็นความรับผิดชอบของผู้ที่ก่อให้เกิดการรั่วไหล (Spiller) ในการจัดหาน้ำมัน ในกรณีการรั่วไหลของน้ำมันระดับที่ 1 (Tier 1) ผู้ที่ก่อให้เกิดการรั่วไหล ในที่นี้หมายถึงคลังน้ำมันจะต้องสามารถดำเนินการจัดหาน้ำมันได้ด้วยกำลังคนและอุปกรณ์ของตนเอง หากการรั่วไหลนั้นเกิดจากเรือที่เทียบอยู่ที่หน้าท่า จะถือว่าเรือนั้นๆเป็นผู้ที่ก่อให้เกิดการรั่วไหล (Spiller) อย่างไรก็ตามคลังน้ำมันจะต้องดำเนินการอย่างเต็มความสามารถในการควบคุมการรั่วไหลและจัดหาน้ำมัน โดยต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบในโอกาสแรก

เมื่อการรั่วไหลของน้ำมันเกินขีดความสามารถของคลังน้ำมันในการควบคุมและจัดได้ โดยเป็นการรั่วไหลระดับที่ 2 (Tier 2) หรือระดับที่ 3 (Tier 3) การดำเนินการในการจัดหาน้ำมันจะต้องดำเนินการตามแผนป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ โดยมีกรมเจ้าท่าเป็นผู้อำนวยความสะดวกประสานงานและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ แต่หากจุดเกิดเหตุเกิดขึ้นนอกเขตท่าเรือ ผู้แทนจากกองทัพรื้อจะทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวกประสานงานและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (รายละเอียดเพิ่มเติมดูได้จาก แผนป้องกันและจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ)

แผนภาพที่ 2 แสดงการประสานความร่วมมือระหว่างการบริหารจัดการน้ำมันของเชลล์กับแผนชาติ



3.2. หน่วยปฏิบัติการจัดการคราบน้ำมันของคลังน้ำมัน (Terminal Oil Spill Response Organization)

หน่วยปฏิบัติการจัดการคราบน้ำมันของคลังน้ำมัน มีหน้าที่ในการปฏิบัติการป้องกันและจัดการคราบน้ำมันเมื่อเกิดเหตุ น้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งประกอบไปด้วยสมาชิกต่างๆที่มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบแตกต่างกันไป โดยมีรายละเอียดดังเอกสารแนบที่ 1

3.3. หน้าที่และความรับผิดชอบ (Roles and Responsibilities)

เมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ ผู้ที่มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการจัดการคราบน้ำมันของคลังน้ำมันมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

3.3.1. ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander: IC)

- ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกแก่สถานการณ์เหตุฉุกเฉินน้ำมันรั่วไหล
 - พิจารณาสั่งการหยุดการปฏิบัติงานในกิจกรรมภายในคลังน้ำมันที่อาจได้รับผลกระทบ
 - แจ้งเหตุการณ์ด้วยวาจาและรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัท เช่น กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand), Marine Technical Advisor และ Supply Operations Manager เป็นต้น
 - แจ้งเหตุการณ์ด้วยวาจาและรายงานเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้ที่เกี่ยวข้องภายนอกบริษัท เช่นหน่วยงานเจ้าท่าพื้นที่ หน่วยงานราชการปกครองส่วนท้องถิ่น สมาชิกกลุ่ม IESG ในพื้นที่ หน่วยงานเอกชนและชุมชน ช่างเคียงที่อาจจะได้รับผลกระทบ เป็นต้น
 - ออกคำสั่งให้ปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินจัดการคราบน้ำมันระดับ 1
 - มอบหมายสั่งการให้บุคคลที่เกี่ยวข้องตามแผนฉุกเฉินจัดการคราบน้ำมันระดับ 1 ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในแผน
 - รายงานสถานการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัทเป็นระยะ
 - จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติการตามแผน รวมถึงค่าใช้จ่ายและบทเรียนจากการปฏิบัติ
- คุณสมบัติ
- ต้องผ่านการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานจัดการคราบน้ำมันระดับที่ 2 (IMO Level 2) หรือเข้าร่วมฝึก Oil Spill Tier 2

3.3.2. ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On-Scene Commander: OSC)

- ปฏิบัติหน้าที่แทนผู้บัญชาการเหตุการณ์เมื่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ไม่อยู่
- ประเมินสถานการณ์ ณ.จุดเกิดเหตุ
- ควบคุมการปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินต่างๆ ณ.จุดเกิดเหตุ
- จัดเตรียม รวบรวมอุปกรณ์จัดการคราบน้ำมันทุกชนิด และกำลังพล เพื่อปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉิน
- ต้องผ่านการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานจัดการคราบน้ำมันระดับที่ 2(IMO Level 2)หรือเข้าร่วมฝึก Oil Spill Tier 2

3.3.3. หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)

- ทำหน้าที่ขจัดคราบน้ำมันในแม่น้ำ
- ทำหน้าที่ขจัดคราบน้ำมันบนชายฝั่ง
- ติดต่อประสานงานกับผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (OSC) เพื่อรายงานสถานการณ์หรือร้องขอการสนับสนุนที่จำเป็นเพิ่มเติมสำหรับการขจัดคราบน้ำมัน เช่น อุปกรณ์ กำลังพล เครื่องมือ หรือคำแนะนำอื่นๆ

คุณสมบัติ

- ต้องผ่านการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงาน เข้าร่วมฝึก Oil Spill Drill

3.3.4. เจ้าหน้าที่รักษาความมั่นคง (Security Control Officer)

- ควบคุมทางเข้า-ออกของคลังน้ำมันทุกทาง และป้องกันมิให้บุคคลผู้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าพื้นที่คลังน้ำมันก่อนได้รับอนุญาต
- ควบคุมและจัดการจราจรในคลังน้ำมัน
- ควบคุมป้องกันทรัพย์สินของคลังน้ำมัน
- สนับสนุนการปฏิบัติงานของรพยบาล
- สนับสนุนการปฏิบัติการอื่นๆตามคำสั่งของผู้บัญชาการเหตุการณ์

3.3.5. หน่วยสนับสนุน (Support Team)

- จัดหาและสนับสนุนสิ่งของตามที่ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (OSC) ร้องขอมา เช่น เครื่องมือ อุปกรณ์ เสบียง อาหาร น้ำดื่ม และกำลังพลจากผู้รับเหมาช่าง เป็นต้น
- จัดหาและสนับสนุนสิ่งต่างๆ ตามที่ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (OSC) ร้องขอ

3.3.6. เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)

- แจ้งเหตุไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องภายในบริษัท
- ติดต่อแจ้งเหตุกับหน่วยงานภายนอกบริษัทที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานราชการ ชุมชนข้างเคียงที่อาจได้รับผลกระทบ เป็นต้น ตามที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์สั่ง
- จัดบันทึกลำดับเหตุการณ์และกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้น โดยใช้แบบฟอร์ม Unit Log ตามเอกสารแนบ 8
- สรุปสถานการณ์ที่กำลังดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง
- รับโทรศัพท์ที่โทรมาจากภายนอก และจัดบันทึกไว้
- ติดต่อรถพยาบาลให้ไปยังพื้นที่เกิดเหตุ หากคลังน้ำมันไม่มีรถพยาบาลหรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บมากกว่า 1 ราย ให้ติดต่อจากโรงพยาบาลคู่สัญญา
- ติดต่อประสานงานกับโรงพยาบาลคู่สัญญาหากจำเป็นต้องส่งตัวผู้ได้รับบาดเจ็บไปรักษายังโรงพยาบาล
- ติดต่อขอการสนับสนุนจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ผู้รับเหมา
- จัดเตรียม อาหาร เครื่องดื่ม วัสดุอุปกรณ์ ยานพาหนะ ที่จำเป็นสำหรับการปฏิบัติการ

3.3.7. เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (Designated First Aider)

- คลังน้ำมันจัดให้มีเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลอย่างน้อย 1 คนอยู่ในพื้นที่คลังน้ำมันตลอดเวลาที่มีการปฏิบัติงาน โดยผู้ที่ทำหน้าที่นี้จะต้องผ่านการอบรมจากสภาอากาศไทยหรือจากหน่วยงานที่ฝ่ายการแพทย์ของบริษัทรับรอง โดยรายชื่อของเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลของคลังน้ำมันมีรายละเอียดอยู่ในแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน (Terminal ERP)
- เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลจะต้องไปถึงผู้ได้รับบาดเจ็บภายใน 4 นาทีหลังจากเกิดเหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ และปฏิบัติตามคู่มือปฏิบัติการฉุกเฉินทางการแพทย์ (Medical Emergency Response Plan) ดังรายละเอียดในแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมัน (Terminal ERP)

3.4. การจัดการบุคลากรและการฝึกอบรม (Management of Manpower and Training)

พนักงานและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขจัดคราบน้ำมันทั้งหมดจะต้องได้รับการฝึกอบรมที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ การฝึกอบรมไม่ควรจำกัดขอบเขตอยู่แค่การปฏิบัติการในพื้นที่หน้าท่าของคลังน้ำมัน แต่ควรรวมถึงภารกิจที่ได้รับมอบหมายจาก Incident Management Team ด้วย นอกจากนี้จะต้องให้ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการจัดการคราบน้ำมันต่อผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอและจะต้องมีการฝึกปฏิบัติอย่างเหมาะสมตามแผนงาน Terminal HSSE Activities ประจำปีของคลังน้ำมัน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีความคุ้นเคยกับอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันต่างๆ การติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องรวมถึงการรับมือกับสื่อมวลชน

4. การสื่อสาร (COMMUNICATION)

4.1. การแจ้งเหตุภายใน (Incident Notification-Internal)

คลังน้ำมันจะต้องแจ้งเหตุการณ์รั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ ต่อพนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในข้อที่ 4.2 ขั้นตอนการแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Emergency Notification Process) ของแผนฉุกเฉินคลังน้ำมัน (Terminal Emergency Response Plan) โดยมีขั้นตอนการแจ้งเหตุเมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมันดังรายละเอียดในแผนภาพที่ 3 ส่วนรายชื่อและหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังเอกสารแนบที่ 2

การแจ้งเหตุต่อผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ให้ปฏิบัติตาม T&S Notification and Investigation Process ตามเอกสารแนบที่ 13

4.2. การแจ้งเหตุต่อ STASCO (Notification to the Company's 24 hour Emergency line)

อ้างอิงตาม Casualty Notification Procedure ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander: IC) จะต้องรายงานเหตุการณ์ Serious Incident ตามที่กำหนดไว้ ต่อกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) โดยทันทีและดำเนินการแจ้งเหตุต่อ SHELL's STASCO ภายใน 1 ชั่วโมง ส่วนเหตุการณ์ฉุกเฉินอื่นๆที่ไม่เข้าข่าย Serious incident แต่ส่งผลให้เกิดความล่าช้า เปลี่ยนแปลงตารางเดินเรือเป็นเวลาไม่เกิน 3 ชั่วโมง ให้ดำเนินการแจ้งเหตุต่อ SHELL's STASCO โดยเร็วที่สุดที่สามารถทำได้ ในกรณีที่เหตุการณ์ของเรือ การรั่วไหลของน้ำมันเกิดขึ้นนอกพื้นที่รับผิดชอบของท่าเรือ การแจ้งเหตุต่อ STASCO เป็นหน้าที่ของ Supply Operations Manager



Shipping – Emergency Response

Casualty Notification Procedure for
STASCO Voyage Orders, Nov 2025



CASUALTY NOTIFICATION PROCEDURE

NOTIFICATION SHALL BE MADE IN THE FOLLOWING ORDER OF PRIORITY.

- **BY TELEPHONE: (+44)-207-934-7777, THE DEDICATED TELEPHONE NUMBER FOR CASUALTIES, (24 HOURS).**
- **BY EMAIL: casualtyalert@shell.com**

Only in the event of failure of the above telephone number, then the alternate number (+1) 844-577-7799 must be used.

IN THE EVENT OF A SERIOUS INCIDENT AS DESCRIBED BELOW, SHELL CASUALTY MUST BE NOTIFIED WITHIN ONE HOUR OF THE INCIDENT OCCURING:

- Collision with a fixed or floating object.
- Grounding or stranding.
- Structural failure.
- Fire.
- Explosion.
- A fatality or serious injury onboard the vessel.
- A fall overboard or person in water as a result of work or personnel transfer.
- Any condition that affects the safe operation of the vessel.
- A security incident, including a suspicious approach, piracy or cyber security event.
- Any unscheduled event to any vessel whose charter, cargo or berth involves a Shell company where the vessel is likely to be delayed for a period of more than 3 hours; or immediately where the safety of the vessel is considered to be at risk e.g. within territorial waters, a busy shipping lane or other hazards.

SHIPPING – EMERGENCY RESPONSE

- An uncontrolled release of oil, chemicals or hydrocarbons gas (liquid or vapour) owned by a Shell company or at a Shell facility, or from a vessel managed or chartered by a Shell company, specifically:
 - more than 100 litres of liquid hydrocarbon released to an external deck secondary containment.
 - any volume of liquid hydrocarbon released to water.
 - any volume of hazardous chemical release to water.
 - an uncontrolled venting or release of cargo from LNG/LPG/LH2/LCO2 vessel.
 - any uncontrolled release of hydrocarbons on deck when the vessel is in United States or Canadian territorial waters.
- An incident affecting the community that impacts on local authorities, nongovernmental organisations (NGOs), the general public or other credible body.
- An incident that has potential or actual media interest where the cargo is owned by a Shell company or at a Shell facility, or involving a ship managed or chartered by a Shell company.
- An emergency near to the vessel, which may impact the vessel, or any other situation that threatens the actual or potential safety of people, nearby facilities or the environment.

Any incident that does not meet the above criteria for a serious incident and results in a delay of less than 3 hours, change in the vessel schedule or other deviation to the voyage should be notified to your usual Shell Contact (if known) by phone and confirmed by email, as soon as possible after the incident to STASCoCasualtyTeam@shell.com.

Shell Casualty recognises that each vessel owner/operator will have their own casualty reporting requirements and the vessel may contact them immediately following an incident. Shell Casualty has no objection to the vessel owner/operator making this initial notification, provided the procedure as described is followed.

If the incident occurs within a port the agent must also be copied on all messages sent to Shell Casualty.

In any event, the Master should notify statutory and regulatory bodies, national and local government agencies, if required, and Vessel owners / operators and sub charterer using the fastest means possible.

SHIPPING – EMERGENCY RESPONSE

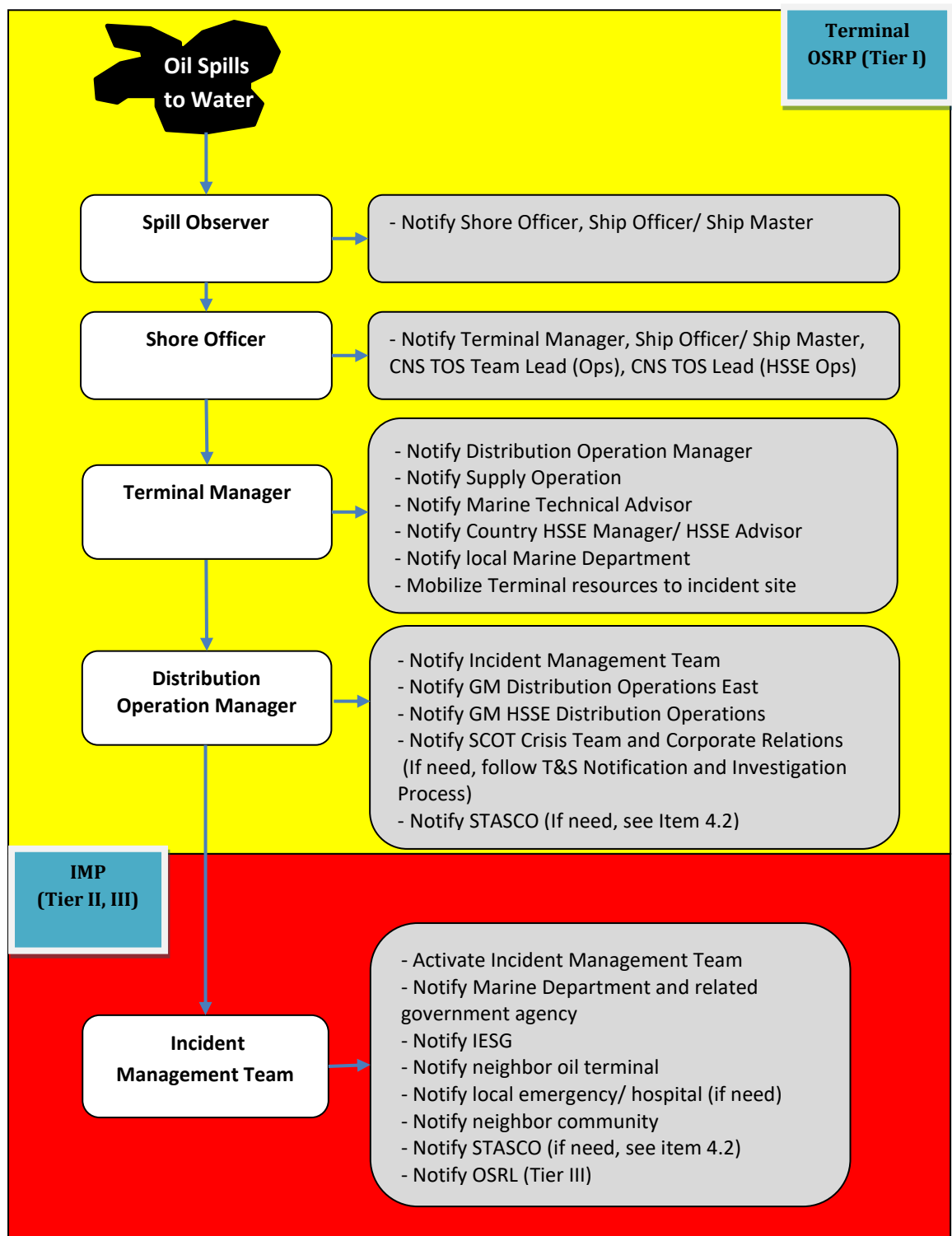
THE INITIAL NOTIFICATION SHOULD INCLUDE:

- AA. NAME OF THE VESSEL, IMO NUMBER
- BB. DATE AND LOCAL TIME INCIDENT OCCURRED
- CC. LOCATION COORDINATES: LATITUDE AND LONGITUDE/ NAME OF PORT OR TERMINAL/ DISTANCE TO NEAREST GROUNDING LINE
- DD. DESCRIPTION OF INCIDENT, DETAILS OF FATALITIES OR PERSONAL INJURIES, DETAILS AND EXTENT OF DAMAGE, EXTENT OF CARGO LOSS AND EXTENT OF ANY POLLUTION
- EE. IS THE VESSEL ABLE TO CONTINUE THE VOYAGE, EFFECT ON OPERATIONS, DELAYS TO THE VESSEL
- FF. AUTHORITIES NOTIFIED
- GG. 24 HR TELEPHONE AND EMAIL DETAILS OF COMPANY DPA
- HH. MAIN AND ALTERNATE TELEPHONE AND EMAIL DETAILS OF SUPERINTENDENT
This should be a contact from the vessel owner / operator that can be engaged on technical and operational issues directly.
- II. CARGO TYPE AND QUANTITY ON BOARD
- JJ. NAME OF SHELL CONTACT – IF KNOWN
- KK. TYPE OF SHELL CHARTER OR NAME OF SUB CHARTERER – IF KNOWN

IN THE EVENT OF AN OIL/CHEMICAL SPILL OR GAS RELEASE, THE MESSAGE MUST ALSO INCLUDE:

- LL. LOCAL TIME, DATE AND LOCATION OF SPILL, INDICATING NAME OF OWNER OF THE INSTALLATION (IF IN PORT) AND WHETHER AT A JETTY/CBM/SBM OR AT SEA.
- MM. TYPE OF OIL/GAS /CHEMICAL E.G. CRUDE/BLACK/WHITE/LUBES/BITUMEN ETC.
- NN. CAUSE IF KNOWN E.G. OVERFLOW HOSE BURST DEFECTIVE SHORE LINE HULL DEFECT ETC.
- OO. ESTIMATED QUANTITY SPILLED
- PP. ESTIMATE OF RATE OF SPILL IF CONTINUING
- QQ. WHETHER CLEAN-UP HAS BEEN ATTEMPTED, EITHER BY SHIP OR THIRD PARTY, ANY ATTEMPT TO CONTROL SOURCE OF SPILL
- RR. ANY OTHER RELEVANT COMMENTS

แผนภาพที่ 3 การแจ้งเหตุเมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมัน (Oil Spill Notification)



4.3. การแจ้งเหตุต่อหน่วยงานราชการ (Incident Notification-Local Authorities)

แจ้งเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ต่อหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องด้วยวาจาและเป็นลายลักษณ์อักษร ตามที่กฎหมายกำหนด เช่น แจ้งเหตุน้ำมันรั่วไหลต่อเจ้าท่าพื้นที่โดยทันที เป็นต้น แบบฟอร์มเอกสารสำหรับการแจ้งเหตุต่อหน่วยงานราชการมีรายละเอียดดังเอกสารแนบที่ 3

4.4. การยกระดับเหตุฉุกเฉิน (Crisis Escalation Process)

หากการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำมีจำนวนเกินกว่า 20 ตัน (Ton) หรือเกิดในพื้นที่ห่างจากหน้าท่าเทียบเรือ เช่นในแม่น้ำหรือในทะเล ซึ่งได้มีการประเมินสถานการณ์แล้วว่าเกินกว่าขีดความสามารถในดำเนินการขจัดคราบน้ำมันโดยทรัพยากรของคลังน้ำมันเอง จะยกระดับเข้าสู่ระดับการรั่วไหลที่ 2 (Tier 2) หรือ 3 (Tier 3) ขึ้นอยู่กับขนาดและความรุนแรงของเหตุการณ์ การดำเนินการจะเป็นไปตามการควบคุมสั่งการของ Incident Management Team ซึ่งผู้บัญชาการเหตุการณ์ระดับที่ 1 (Incident Commander Tier 1) มีหน้าที่ประเมินสถานการณ์และรายงานต่อกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand)

การปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันในระดับที่ 1 ยังคงต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องแม้ว่าจะมีการยกระดับการรั่วไหลของน้ำมันไปสู่ระดับที่สูงขึ้นแล้วก็ตาม โดยคลังน้ำมันอาจจะต้องร้องขอทรัพยากรจากคลังน้ำมันของบริษัทน้ำมันอื่นๆที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ทั้งอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน กำลังพล เรือขจัดคราบน้ำมัน และอื่นๆที่จำเป็น โดยเฉพาะจากสมาชิกของสมาคมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของกลุ่มอุตสาหกรรมน้ำมัน (IESG) หรือจากกรมเจ้าท่า กองทัพเรือหรือหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ตามแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ โดยมีรายชื่อหน่วยงานและหมายเลขติดต่อดังรายละเอียดในเอกสารแนบที่ 2 สำหรับการติดต่อกับ IESG ให้ดูรายละเอียดในเอกสารแนบที่ 12

4.5. การจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการให้ข่าวต่อสื่อมวลชน (Stakeholder Management, Including Media)

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ (Corporate Relations)ของบริษัท มีหน้าที่ในการให้ข่าวกับผู้สื่อข่าว โดยการประสานงานข้อมูลของเหตุการณ์กับผู้บัญชาการเหตุการณ์ โดยให้ปฏิบัติตามหัวข้อ 4.4 ในแผนปฏิบัติการฉุกเฉินคลังน้ำมัน

5. กลยุทธ์ในการขจัดคราบน้ำมัน (OIL RESPONSE STRATEGY)

5.1. เหตุที่อาจทำให้เกิดน้ำมันรั่วไหล (Probable Sources of Oil Spill)

เนื่องจากคลังน้ำมันมีกิจกรรมต่างๆที่หลากหลายทั้งการรับ จัดเก็บรักษา และจัดจ่าย ดังรายละเอียดในเอกสารแนบที่ 4 ซึ่งจากกิจกรรมต่างๆเหล่านั้นอาจเกิดเหตุการณ์รั่วไหลของน้ำมันได้ ในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะเหตุที่อาจทำให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำจากการปฏิบัติงานสูบน้ำมันที่ทำเรือหรือจากการขนส่งน้ำมันทางเรือ โดยมีสาเหตุดังต่อไปนี้

5.1.1. ท่อยางสูบน้ำมันรั่ว (Hose Failure)

การปฏิบัติงานสูบน้ำมันที่ทำเรือทั้งจากการสูบน้ำมันจากเรือสู่ท่า(Unloading) หรือการจ่ายน้ำมันจากท่าลงเรือ>Loading) จะมีการใช้ท่อยาง (Hose) สำหรับสูบน้ำมัน ซึ่งท่อยางเหล่านั้นอาจเสื่อมสภาพจากการใช้งานหรือจากสภาพแวดล้อม หรือชำรุดจากการหักงอหรือโดนวัตถุมีคมบาด ซึ่งเป็นสาเหตุให้ท่อยางฉีกขาดและน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งเมื่อเกิดเหตุขึ้น จะต้องพยายามควบคุมการรั่วไหลโดยทันที โดยการหยุดสูบน้ำมัน ปิดวาล์วทั้งเรือและท่า หากเป็นน้ำมันเตาหรือน้ำมันเหนียวหนืดให้กักเก็บโดยการล้อมบูม หากเป็นน้ำมันแก๊สโซลีนให้ควบคุมพื้นที่ไม่ให้มีแหล่งกำเนิดประกายไฟ(Ignition Source)

5.1.2. ท่อรับหรือจ่ายน้ำมันรั่ว (Terminal Cargo Line Failure)

น้ำมันอาจรั่วไหลจากท่อรับหรือจ่ายน้ำมัน (Cargo Line) ในระหว่างการสูบน้ำมัน ซึ่งอาจเกิดท่อรับหรือจ่ายน้ำมันมีสภาพไม่ดี ขาดการซ่อมบำรุง หรืออาจเกิดจากการฉีกขาดของปะเก็นอันเนื่องมาจากการขยายตัวของน้ำมันจากความร้อนทำให้ความดันในท่อสูง ปริมาณน้ำมันที่รั่วไหลขึ้นอยู่กับปริมาณน้ำมันภายในท่อรับหรือจ่ายน้ำมันจากจุดที่สามารถปิดวาล์วสกัดได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดและความยาวของท่อจากจุดสกัด ซึ่งเมื่อเกิดเหตุขึ้นจะต้องพยายามควบคุมการรั่วไหลโดยทันที หากเกิดขณะทำการสูบน้ำมันจะต้องหยุดสูบน้ำมันทันที ปิดวาล์วทั้งเรือและท่า หากเกิดจากการขยายตัวจากความร้อนให้เปิดระบายความดันภายในท่อแล้วค่อยปิดวาล์วสกัด หากเป็นน้ำมันเตาหรือน้ำมันเหนียวหนืดให้กักเก็บโดยการล้อมบูม หากเป็นน้ำมันแก๊สโซลีนให้ควบคุมพื้นที่ไม่ให้มีแหล่งกำเนิดประกายไฟ(Ignition Source)

5.1.3. เรือโดนกัน (Collision)

ในการขนส่งน้ำมันทางเรือมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันจะโดนกันกับเรือลำอื่น ทั้งในขณะเดินทางหรือเทียบอยู่ที่ท่า หรือเรือโดนกับท่าขณะกำลังเข้าเทียบท่า ซึ่งเป็นเหตุให้ตัวเรือได้รับความเสียหายและน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ หากเกิดเหตุที่ทำเรือของคลังน้ำมันให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1 (Tier 1) แต่หากเกิดในแม่น้ำหรือทะเลที่ห่างจากท่าหรือมีปริมาณการรั่วไหลเป็นจำนวนมาก ให้ยกระดับการปฏิบัติการเข้าสู่การรั่วไหลระดับที่ 2 หรือ 3 (Tier 2 or 3)

5.1.4. เรือเกยตื้น (Vessel Grounding)

ในการขนส่งน้ำมันทางเรือนั้นมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเรือบรรทุกน้ำมันเกยตื้น ทั้งในขณะเดินทางอยู่ในร่องน้ำ หรือขณะกำลังเข้าเทียบท่า ซึ่งเป็นเหตุให้ตัวเรือได้รับความเสียหายและน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ หากเกิดเหตุที่บริเวณท่าเรือของคลังน้ำมันให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1 (Tier 1) แต่หากเกิดในแม่น้ำหรือทะเลที่ห่างจากท่าเรือมีปริมาณการรั่วไหลเป็นจำนวนมาก ให้ยกระดับการปฏิบัติการเข้าสู่การรั่วไหลระดับที่ 2 หรือ 3 (Tier 2 or 3)

5.1.5. น้ำมันเชื้อเพลิงเรือรั่วไหล (Bunker Leak or Oil Spill)

เมื่อมีการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือทั้งจากการสูบน้ำจากท่าหรือจากเรือบังเกอร์ มีโอกาสที่จะเกิดน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำจากการชำรุดของท่อที่ใช้ในการสูบน้ำ หรือเกิดจากการที่น้ำมันล้นจากถังบังเกอร์ของเรือออกมาทางรูหายใจและรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ หากเกิดเหตุขึ้นให้หยุดการจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับเรือโดยทันที ล้อมนวมและให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1 (Tier 1) นอกจากนี้การถ่ายเทน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างถังบังเกอร์ภายในของเรือยังเป็นเหตุให้น้ำมันล้นออกมาทางรูหายใจและลงสู่แหล่งน้ำได้ด้วย

การประเมินความเสี่ยงเหตุน้ำมันรั่วไหล (Oil Spill Risk Assessment) สำหรับคลังน้ำมันเชลล์ของนนทรี ได้มีการประเมินตามรายละเอียดในเอกสารแนบที่ 14

5.2. ชนิดของน้ำมันที่อาจเกิดการรั่วไหล (Types of Relevant Oil Likely to be Spilled)

5.2.1. น้ำมันเตา (Fuel Oil)

5.2.1.1. คุณสมบัติ

- มีความหนาแน่นสูง เหนียวหนืด คงรูปมีน้ำหนักเบากว่าน้ำ (SG 0.985-0.995 ขึ้นอยู่กับประเภท)
- เมื่อเกิดการรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ มักจะแผ่กระจายบนผิวน้ำเป็นแผ่นหนา หรือจับตัวเป็นก้อนสีเข้ม
- การจับเก็บคราบน้ำมันโดยใช้สกิมเมอร์ (Skimmer) และปั๊มดูดสูญญากาศ (Vacuum Pump) จะเป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากน้ำมันเตากระจายตัวตามแนวตั้งจากผิวน้ำเพียงเล็กน้อยเท่านั้น
- ประเมินว่าน้ำมันปริมาณ 5-10% ระเหยไปเองในช่วงชั่วโมงแรกของการรั่วไหล
- คราบน้ำมันสามารถกระจายตัวไปจากจุดรั่วไหลหลายร้อยกิโลเมตรขึ้นอยู่กับกระแสลมและน้ำในรูปของ ทาร์บอล (Tar ball) ซึ่งมีขนาดแตกต่างกันไปตั้งแต่มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางหลายเมตรจนถึงระดับเซนติเมตรซึ่งยากต่อการสังเกตและติดตาม

5.2.1.2. กลยุทธ์ในการขจัด

- หยุดการรั่วไหลให้เร็วที่สุด
- ควบคุมการแพร่กระจายโดยใช้ทุ่นกักน้ำมันล้อมรอบหากทำได้
- เก็บคราบน้ำมันโดยใช้อุปกรณ์เช่นสกิมเมอร์ (Skimmer) หรือใช้วัสดุซับน้ำมัน (Absorbent)
- เผื่อระวังและติดตามคราบน้ำมันไม่ให้แพร่กระจายเข้าสู่บริเวณพื้นที่อ่อนไหว (Sensitivity Area)
- ห้ามใช้น้ำยาขจัดคราบน้ำมัน ยกเว้นได้รับอนุญาตจากกรมควบคุมมลพิษ

5.2.2. น้ำมันดีเซล (Diesel)

5.2.2.1. คุณสมบัติ

- มีความหนืดต่ำ (Low Viscosity)
- เมื่อมีการรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ เกือบทั้งหมดสามารถที่จะระเหยไปหรือสลายตัวไปตามธรรมชาติในเวลาไม่กี่วัน
- ยากต่อการจัดเก็บ เนื่องจากสามารถกระจายตัวไปบนผิวน้ำได้อย่างรวดเร็วจนเป็นฟิล์มบางๆ
- น้ำหนักเบากว่าน้ำ (SG 0.81)
- สามารถที่จะผสมเข้ากับน้ำและแขวนลอยอยู่ใต้ผิวน้ำได้
- ไม่จำเป็นต้องขจัดคราบน้ำมันบนชายฝั่ง เนื่องจากสามารถสลายตัวไปตามธรรมชาติได้
- มีความเป็นพิษเฉียบพลันสูง

5.2.2.2. กลยุทธ์ในการจัดการ

- หยุดการรั่วไหลให้เร็วที่สุด
- ควบคุมการแพร่กระจายโดยใช้ทุ่นกักน้ำมันล้อมรอบหากทำได้
- เก็บคราบน้ำมันโดยใช้อุปกรณ์เช่นสกิมเมอร์ (Skimmer) หรือใช้วัสดุซับน้ำมัน (Absorbent)
- ห้ามใช้น้ำยาขจัดคราบน้ำมัน ยกเว้นได้รับอนุญาตจากกรมควบคุมมลพิษ

5.2.3. น้ำมันก๊าดและน้ำมันเจ็ต เอ 1 (Kerosene and Jet A-1)

5.2.3.1. คุณสมบัติ

- มีลักษณะใส คล้ายน้ำมันดีเซล
- มีความหนืดต่ำ (Low Viscosity)
- น้ำหนักเบากว่าน้ำ (SG 0.84)
- สามารถที่จะผสมเข้ากับน้ำและแขวนลอยอยู่ใต้ผิวน้ำ
- สามารถสลายตัวไปตามธรรมชาติได้

5.2.3.2. กลยุทธ์ในการจัดการ

- หยุดการรั่วไหลให้เร็วที่สุด
- ควบคุมการแพร่กระจายโดยใช้ทุ่นกักน้ำมันล้อมรอบหากทำได้
- เก็บคราบน้ำมันโดยใช้อุปกรณ์เช่นสกิมเมอร์ (Skimmer) หรือใช้วัสดุซับน้ำมัน (Absorbent)
- ห้ามใช้น้ำยาขจัดคราบน้ำมัน ยกเว้นได้รับอนุญาตจากกรมควบคุมมลพิษ

5.2.4. น้ำมันแกโซลีน (Gasoline)

5.2.4.1. คุณสมบัติ

- สามารถระเหยได้ที่อุณหภูมิห้อง

- เป็นของเหลวไวไฟ
- ไม่ละลายในน้ำ สามารถละลายได้ในตัวทำละลายบางชนิด
- เบากว่าน้ำ (ความถ่วงจำเพาะ SG 0.8)

5.2.4.2. กลยุทธ์ในการขจัด

- หยุดการรั่วไหลให้เร็วที่สุด
- **ห้าม**ใช้ฟันทักน้ำมันล้น
- ควบคุมไม่ให้มีแหล่งกำเนิดประกายไฟเข้ามาในบริเวณที่มีคราบน้ำมัน
- ปลอ่ยให้ระเหยไปเองตามธรรมชาติ

5.2.5. น้ำมันหล่อลื่น (Lube Oil)

5.2.5.1. คุณสมบัติ

- เป็นของเหลวสีอำพัน (Amber) จนถึงสีเข้ม
- เบากว่าน้ำ (ความถ่วงจำเพาะ SG 0.884-0.904)

5.2.5.2. กลยุทธ์ในการขจัด

- หยุดการรั่วไหลให้เร็วที่สุด
- ควบคุมการแพร่กระจายโดยใช้ฟันทักคราบน้ำมัน (Boom) ล้อมรอบหากทำได้
- เก็บคราบน้ำมันโดยใช้อุปกรณ์เช่นสกิมเมอร์ (Skimmer) หรือใช้วัสดุซับน้ำมัน (Absorbent)
- เผื่อระวังและติดตามคราบน้ำมันไม่ให้แพร่กระจายเข้าสู่บริเวณพื้นที่อ่อนไหว (Sensitivity Area)
- ห้ามใช้น้ำยาขจัดคราบน้ำมัน ยกเว้นได้รับอนุญาตจากกรมควบคุมมลพิษ โดยใช้แบบฟอร์มขออนุญาตตามเอกสารแนบที่ 3

5.2.6. ยางมะตอย (Bitumen)

5.2.6.1. คุณสมบัติ

- หนักกว่าน้ำ (ความถ่วงจำเพาะ SG 1)
- อาจมีไอระเหยของไฮโดรเจนซัลไฟด์ (H_2S)
- ขณะรั่วไหลมีอุณหภูมิสูง เมื่อเย็นลงจะจับตัวเป็นก้อน

5.2.6.2. กลยุทธ์ในการขจัด

- หยุดการรั่วไหลให้เร็วที่สุด
- เผื่อระวังและติดตามคราบน้ำมันไม่ให้แพร่กระจายเข้าสู่บริเวณพื้นที่อ่อนไหว (Sensitivity Area)
- เก็บส่วนที่แข็งตัวโดยใช้อุปกรณ์การตักที่เหมาะสม (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบที่ 10)

ตารางที่ 1 อันตรายและความเสี่ยงจากน้ำมัน

ชนิดของน้ำมัน	อันตรายและความเสี่ยง
น้ำมันเตา (Fuel Oil)	ติดไฟและสามารถระเบิดได้ สลายตัวได้ยาก อาจมีไอระเหยของไฮโดรเจนซัลไฟด์ (H ₂ S)
น้ำมันดีเซล (Diesel)	ติดไฟและสามารถระเบิดได้
น้ำมันก๊าดและน้ำมันเจ็ต เอ 1 (Kerosene and Jet A-1)	ติดไฟและสามารถระเบิดได้
น้ำมันแกสโซลีน (Gasoline)	ไวไฟและสามารถระเบิดได้ มีส่วนประกอบของเบนซีน (Benzene) ซึ่งมีข้อมูลบ่งชี้ว่าเป็นสารก่อมะเร็ง
น้ำมันหล่อลื่น (Lube Oil)	สลายตัวได้ยาก
ยางมะตอย (Bitumen)	สลายตัวได้ยาก หนักกว่าน้ำ

5.3. การกระจายตัวของน้ำมันที่รั่วไหล (Probable Fate of Spilled Oil)

เมื่อพิจารณาจากคุณสมบัติ น้ำมันแกสโซลีน น้ำมันก๊าด น้ำมันเจ็ต เอ 1 และน้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันที่สามารถระเหยได้ และสามารถสลายตัวได้อย่างรวดเร็ว โดยปกติจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกักเก็บหรือทำความสะอาด น้ำมันชนิดเบาสามารถที่จะกระจายตัวและสลายตัวไปในระยะเวลาอันสั้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณการรั่วไหลและสภาวะคลื่นลมของแหล่งน้ำที่รั่วไหลนั้นๆ

สำหรับน้ำมันเตา และน้ำมันหล่อลื่น ซึ่งมีความเหนียวข้น มีการระเหยต่ำ สลายตัวได้ช้ามักลอยแผ่ปกคลุมผิวน้ำหรือจับตัวเป็นทาร์บอล (Tar Ball) จำเป็นต้องได้รับการจัดการที่เหมาะสม

ตารางที่ 2 คุณสมบัติการระเหยและการกระจายตัวของน้ำมัน

ชนิดของน้ำมัน	% การระเหย (Evaporated)	% การกระจายตัว (Dispersed)
น้ำมันเตา (Fuel Oil)	น้อยมาก	ต่ำมาก
น้ำมันดีเซล (Diesel)	25	75
น้ำมันก๊าดและน้ำมันเจ็ต เอ 1 (Kerosene and Jet A-1)	70	30
น้ำมันแกสโซลีน (Gasoline)	99.4	0.5

5.4. อุปกรณ์จัดการคราบน้ำมันและการจัดหา (Oil Spill Equipment and Supplies)

คลังน้ำมันได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์จัดการคราบน้ำมันไว้เพื่อให้มีความพร้อมสำหรับตอบสนองเหตุฉุกเฉินน้ำมันรั่วไหล เพื่อให้เหมาะสมกับความเสี่ยงทั้งด้านสิ่งแวดล้อมและสภาพแวดล้อมโดยรอบ โดยประเมินจากปัจจัยที่สำคัญต่างๆ เช่น ชนิดของน้ำมันที่มีโอกาสรั่วไหล ชนิดของเรือที่ใช้บรรทุกน้ำมัน และความเปราะบางของสภาพแวดล้อมทั้งด้านกายภาพ

ชีวภาพ และชุมชนที่อยู่โดยรอบ โดยอุปกรณ์ต่างๆได้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอตามแผนงาน R&I ที่กำหนดไว้ โดยมีรายการอุปกรณ์จัดคราบน้ำมันดังเอกสารแนบที่ 5

ในขณะที่มีการสูบน้ำมัน จะต้องมั่นใจว่ามีเรือขจัดคราบน้ำมันและอุปกรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา หากคลังน้ำมันไม่มีเรือขจัดคราบน้ำมันของตัวเอง หรือมีแต่ไม่พร้อมออกปฏิบัติการ หรือไม่ได้อยู่ประจำที่ทำ คลังน้ำมันจะต้องจัดเตรียมเรือสำรอง เช่นเรือรับเชือกหรือเรือลากจูง (Tug) ที่พร้อมเรียกใช้งานได้ตลอดเวลา และสามารถปฏิบัติงานที่หน้าท่าได้ภายในเวลา 30 นาทีหลังจากได้รับแจ้ง โดยมีหมายเลขติดต่อดังเอกสารแนบ 2

สำหรับการจัดหาเรือจากภายนอกเพื่อใช้ในการปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันนั้นต้องมีการประเมินความเสี่ยงและต้องมั่นใจว่าเป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล หากเป็นเรือที่ใช้เครื่องยนต์เบนซินจะต้องไม่ใช้ในพื้นที่ที่มีไอน้ำมัน

5.5. การปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมัน (Oil Spill Response Procedures)

เมื่อมีการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่แหล่งน้ำ น้ำมันที่รั่วไหลอาจเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนได้ ทั้งนี้ความเสียหายขึ้นอยู่กับชนิดและปริมาณของน้ำมัน ตลอดจนลักษณะของสภาพแวดล้อมในบริเวณนั้น ซึ่งต้องมีการประเมินและดำเนินการตามกลยุทธ์ที่เหมาะสม โดยต้องมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ชนิดของน้ำมัน ปริมาณการรั่วไหล ทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำ กระแสนลม สภาพอากาศ กำลังคน และอุปกรณ์ที่มี การเลือกใช้ยุทธวิธีในการขจัดคราบน้ำมันนั้นสามารถเลือกใช้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ โดยมีลำดับความสำคัญของการปฏิบัติดังนี้

1. เพื่อความปลอดภัยของชีวิต (Safe Life)
2. เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันแผ่ขยายมากขึ้น (Control Spread)
3. เพื่อลดมลพิษที่จะส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม (Protect the Environment)
4. เพื่อป้องกันพื้นที่อ่อนไหวในบริเวณนั้น (Protect the Sensitivity Area)

ทางเลือกในการขจัดคราบน้ำมัน สามารถเลือกวิธีหนึ่งวิธีใด หรืออาจใช้ร่วมกันหลายวิธีก็ได้ ซึ่งได้แก่

5.5.1. การเฝ้าติดตามและประเมินสถานการณ์ (Monitor and Evaluate or Leave Alone)

ติดตามการเคลื่อนตัวของคราบน้ำมัน หากการรั่วไหลเกิดในทะเล และทิศทางการเคลื่อนที่ของคราบน้ำมันมีแนวโน้มว่าจะไม่เคลื่อนตัวเข้าสู่ฝั่งหรือบริเวณที่มีความสำคัญทางสิ่งแวดล้อมหรือทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ต้องมีการติดตามอย่างเหมาะสมเพื่อให้มั่นใจว่าคราบน้ำมันได้ย่อยสลายไปตามกระบวนการทางธรรมชาติในทะเล ทั้งนี้จะต้องมีการปรึกษาหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

5.5.2. การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน (Use of Dispersant)

ใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน เพื่อให้คราบน้ำมันแตกตัวเป็นหยดเล็กๆ ซึ่งจะช่วยให้คราบน้ำมันสามารถถูกย่อยสลายไปโดยเร็วโดยกระบวนการทางธรรมชาติ การใช้สารเคมีนี้ ควรทำเมื่อการปฏิบัติการใช้ทุ่นกักคราบน้ำมันไม่ได้ผล หรือไม่ทันการณ์ซึ่งจะเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันจะได้ผลดีกับคราบน้ำมันหลัง

เกิดการรั่วไหลใหม่ ๆ ทั้งนี้การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันจะต้องไม่ใช้ในแหล่งน้ำที่มีระดับความลึกไม่เกิน 10 เมตร และจะต้องขออนุญาตจากกรมควบคุมมลพิษก่อนการใช้งาน

5.5.3. การกักและจัดเก็บ(Containment and Recovery)

กักด้วยทุ่นกักคราบน้ำมันและดูดคราบน้ำมันจากผิวน้ำ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ณ จุดเกิดเหตุ เพื่อลดการแพร่กระจายของคราบน้ำมันออกเป็นบริเวณกว้าง ทุ่นกักน้ำมันอาจวางสำหรับป้องกันพื้นที่สำคัญทั้งด้านสิ่งแวดล้อมหรือด้านเศรษฐกิจ เพื่อป้องกันมิให้คราบน้ำมันเข้าไปทำความเสียหายต่อบริเวณดังกล่าว ทั้งนี้ประสิทธิภาพของการปฏิบัติการด้วยทุ่นกักคราบน้ำมันและสกิมเมอร์ขึ้นอยู่กับปัจจัยแวดล้อม เช่น กระแสน้ำ กระแสลม คลื่น และสภาพอากาศ เป็นต้น

นอกจากนี้แล้ววัสดุดูดซับน้ำมัน (Absorbent) ยังสามารถใช้ในการขจัดคราบน้ำมันจากผิวน้ำ โดยเฉพาะเมื่อคราบน้ำมันมีปริมาณไม่มากนัก หรือใช้ในการทำความสะอาดในขั้นตอนสุดท้ายของการปฏิบัติการ

5.5.4. การย่อยสลายทางชีวภาพ (Biodegradation)

คือกระบวนการย่อยสลายคราบน้ำมันโดยแบคทีเรียและจุลินทรีย์ที่อาศัยอยู่ในแหล่งน้ำ เมื่อมีคราบน้ำมัน จุลินทรีย์กินคราบน้ำมันจะขยายตัวอย่างรวดเร็วโดยอาศัยคาร์บอนจากคราบน้ำมัน ทั้งนี้อัตราการย่อยสลายขึ้นอยู่กับชนิดของน้ำมัน ปริมาณออกซิเจนและสารอาหารในน้ำ ตลอดจนอุณหภูมิของแหล่งน้ำนั้นๆ

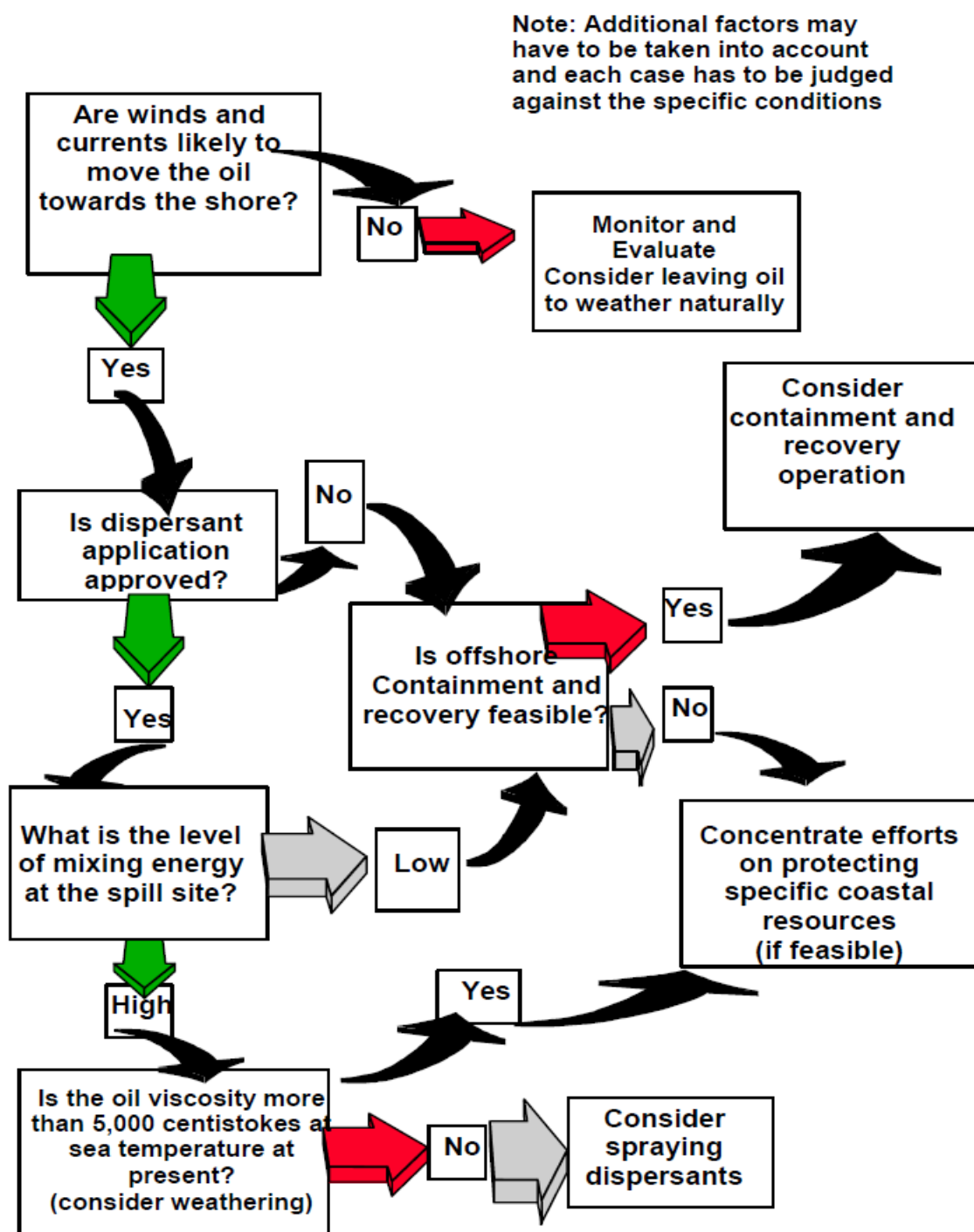
5.5.5. การบำบัดทางชีวภาพ (Bioremediation)

คือการเติมสารอาหารที่จำเป็นต่อการเจริญเติบโตของแบคทีเรียและจุลินทรีย์ลงบนคราบน้ำมันที่กักเก็บไว้ เพื่อเพิ่มอัตราการย่อยสลายทางชีวภาพ

คลังน้ำมันยังได้จัดทำแผนที่แสดงพื้นที่อ่อนไหว (Sensitivity Map) ซึ่งได้มีการประเมินพื้นที่สำคัญต่างๆ ที่อาจได้รับผลกระทบและจำเป็นจะต้องได้รับการป้องกันเมื่อเกิดเหตุน้ำมันรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ดังรายละเอียดในเอกสารแนบที่ 6

นอกจากนี้คลังน้ำมันยังได้สมมติเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลในสภาพแวดล้อมต่างๆ เช่นขณะน้ำขึ้นและขณะน้ำลง รวมไปถึงกรณีน้ำมันรั่วไหลขั้นวิกฤติ (Worst Case Scenario) เพื่อวางแผนการควบคุมและป้องกันพื้นที่ที่อาจจะได้รับผลกระทบได้มีประเมินไว้รวมถึงแผนการใช้ทุ่นกักน้ำมันในการป้องกันน้ำมันรั่วไหลดังรายละเอียดในเอกสารแนบที่ 7

แผนภาพที่ 4 General Spill Response Decision Guide



ตารางที่ 3 แผนปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันเตาและน้ำมันเหนียวข้น (Black Oil Spill)

แผนปฏิบัติการ	ผู้ปฏิบัติ
- สั่งหยุดการปฏิบัติงานสูบน้ำมันระหว่างเรือกับท่าทั้งหมด รวมถึงการทำ บัลลัสต์และดี-บัลลัสต์ของเรือ	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- ออกคำสั่งให้ปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์

	(Incident Commander)
- แจ้งเหตุเบื้องต้นไปยังกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ, MTA, Supply Operations Manager และหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
หมายเหตุ : ต้องให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นลำดับแรก และผู้ปฏิบัติงานต้องสวมใส่อุปกรณ์ PPE ให้เหมาะสม	
- นำอุปกรณ์จัดคราบน้ำมันทุกชนิด และกำลังพลไปยังจุดเกิดเหตุ	- ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On Scene Commander)
- กางพุนก้นน้ำมัน เพื่อจำกัดการแพร่กระจายของน้ำมันที่รั่วไหล กางพุนก้นน้ำมันเพิ่มเติมหรือปรับย้ายตำแหน่งตามสถานการณ์	- หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)
- นำอุปกรณ์จัดคราบน้ำมันวางในตำแหน่งที่กำหนดตามแผนกลยุทธ์	- หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)
- ดำเนินการจัดคราบน้ำมัน	- หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)
- แจ้งเหตุการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัท รวมถึงการร้องขอความช่วยเหลือ	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- ประเมินปริมาณของน้ำมันที่รั่วไหล และประเมินสถานการณ์ในการจัดคราบน้ำมัน	- ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On Scene Commander)
- บันทึกเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น	- เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)
- แจ้งยกระดับเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลเป็นระดับที่ 2 หรือ 3	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- แจ้งหน่วยงานราชการท้องถิ่นและพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ	- เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)
- รายงานสถานการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นระยะ	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (IC)

ตารางที่ 4 แสดงแผนปฏิบัติการจัดคราบน้ำมันใส (White Oil Spill)

แผนปฏิบัติการ	ผู้ปฏิบัติ
- สั่งหยุดการปฏิบัติงานสูบน้ำมันระหว่างเรือกับท่าทั้งหมด รวมถึงการทำบัลลัสต์และดี-บัลลัสต์ของเรือ	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- ออกคำสั่งให้ปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- แจ้งเหตุเบื้องต้นไปยังกรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ, MTA, Supply Operations Manager และหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
หมายเหตุ : ต้องให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นลำดับแรก และผู้ปฏิบัติงานต้องสวมใส่อุปกรณ์ PPE ให้เหมาะสม	

- ปิดกั้นพื้นที่บริเวณที่มีคราบน้ำมันและความคมไม่ให้มีแหล่งกำเนิดประกายไฟ รวมถึงติดป้ายเตือนอันตรายหากสามารถทำได้	- ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On Scene Commander)
- ตรวจสอบปริมาณไอระเหยที่สามารถติดไฟหรือระเบิดได้ในบริเวณที่ได้รับผลกระทบจากเหตุน้ำมันรั่วไหล เพื่อแจ้งเตือนอันตรายต่อประชาชนในพื้นที่นั้น	- เจ้าหน้าที่ตรวจวัดก๊าซ (Authorized Gas Tester)
- นำอุปกรณ์จัดคราบน้ำมันทุกชนิด และกำลังพลไปยังจุดเกิดเหตุ	- ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On Scene Commander)
- เคลื่อนย้ายผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการไปยังพื้นที่ปลอดภัย	- หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)
- นำอุปกรณ์จัดคราบน้ำมันวางในตำแหน่งที่กำหนดตามแผนกลยุทธ์	- หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)
- ดำเนินการจัดคราบน้ำมัน หรือเฝ้าติดตามและประเมินสถานการณ์	- หน่วยปฏิบัติการชายฝั่ง (Shore Response Team)
- แจ้งเหตุการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกบริษัท รวมถึงการร้องขอความช่วยเหลือ	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- ประเมินปริมาณของน้ำมันที่รั่วไหล และประเมินสถานการณ์ในการจัดคราบน้ำมัน	- ผู้สั่งการ ณ จุดเกิดเหตุ (On Scene Commander)
- บันทึกเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น	- เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)
- แจ้งยกระดับเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหลเป็นระดับที่ 2 หรือ 3	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)
- แจ้งหน่วยงานราชการท้องถิ่นและพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ	- เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)
- รายงานสถานการณ์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นระยะ	- ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander)

ผู้ปฏิบัติงานต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (PPE) ให้ครบถ้วนก่อนการปฏิบัติงาน นอกเหนือจาก PPE ขั้นพื้นฐานเช่น หมวกนิรภัย, รองเท้านิรภัย, แวนตานิรภัยและเสื้อสะท้อนแสงแล้ว PPE อื่นๆ จะต้องสวมใส่ให้เหมาะสมกับลักษณะงานเช่น

- สวมเสื้อชูชีพขณะปฏิบัติงานชายฝั่ง หน้าท่า หรือบนเรือจัดคราบน้ำมัน แนะนำขั้นต่ำเป็นเสื้อชูชีพ 150N Lifejacket หรือตามมาตรฐาน SOLAS
- สวมถุงมือกันสารเคมีหากจำเป็นต้องสัมผัสกับน้ำมัน เช่นถุงมือ Nitrile มาตรฐานขั้นต่ำจะเป็น Class 1 cut resistance สำหรับงานทั่วไปให้ใช้ถุงมือมาตรฐานขั้นต่ำจะต้องเป็น Class 3 cut resistance

- สวมชุดป้องกันสารเคมี หากจำเป็นต้องสัมผัสกับน้ำมัน
 - ควรสวมอุปกรณ์ป้องกันการเสี่ยง หากต้องทำงานกับอุปกรณ์ที่มีเสียงดังติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน เช่น power pack ของ skimmer
- ทั้งนี้ให้อ้างอิงถึง การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล (PPE) (OD-W454)

5.6. การจัดการน้ำมันที่จับเก็บได้และขยะปนเปื้อนคราบน้ำมัน (Oil and Waste Storage Disposal)

น้ำมันที่จับเก็บได้จะต้องมีการจัดการอย่างเหมาะสม โดยอาจจะถ่ายจาก fast tank ไปยัง slop tank หรือถัง 200 ลิตร เพื่อรอขั้นตอนการตรวจสอบและกำจัด สำหรับวัสดุดูดซับน้ำมันและสิ่งปนเปื้อนคราบน้ำมันอื่นๆ ให้รวบรวมบรรจุใส่ถัง 200 ลิตรและปิดสติกแสดงรายละเอียดให้ชัดเจนเพื่อรอการนำไปกำจัดต่อไป

บริษัทที่รับกำจัดขยะปนเปื้อนคราบน้ำมันจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการอย่างถูกต้องตามกฎหมายจากกรมโรงงานอุตสาหกรรม โดยบริษัทที่มีสัญญารับกำจัดขยะปนเปื้อนคราบน้ำมันกับคลังน้ำมันมีรายชื่ออยู่ในเอกสารแนบ 2

5.7. การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน (Equipment Mobilization)

ในการปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันที่รั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันจากพื้นที่จัดเก็บในคลังน้ำมันลงไปยังแม่น้ำหรือเรือขจัดคราบน้ำมัน ซึ่งการปฏิบัติการดังกล่าวมีความเสี่ยงจากการเคลื่อนย้ายและยกอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน รวมไปถึงสภาพพื้นที่ปฏิบัติการซึ่งอาจมีสภาพไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกำหนดพื้นที่และวิธีการให้ชัดเจน โดยคลังน้ำมันของนนทรีได้กำหนดพื้นที่สำหรับการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันดังนี้

1. ท่าเรือ 1 (24B)
2. ท่าเรือ 3 (24A)

การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันจากพื้นที่จัดเก็บให้วางอุปกรณ์ลงบนพาเลท (Pallet) ผูกมัดให้มั่นคงแล้วใช้รถโฟล์คลิฟท์หรืออุปกรณ์สำหรับยก ทำการยกขึ้นวางบนรถกระบะหรือรถขนส่งอื่นๆ แล้วเคลื่อนย้ายไปยังท่าเรือที่กำหนด เมื่อไปถึงแล้วให้ใช้รถโฟล์คลิฟท์ตักลงก่อนเคลื่อนย้ายไปยังหน้าท่า

ส่วนการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันจากหน้าท่าลงเรือขจัดคราบน้ำมัน ให้ใช้ตาข่ายสำหรับยกของ (Lifting net) ห่อหุ้มอุปกรณ์ ผูกมัดให้มั่นคง แล้วใช้รอกที่หน้าท่าในการเคลื่อนย้าย โดยให้ปฏิบัติตาม OD-W909 การใช้อุปกรณ์สำหรับยกอุปกรณ์ Lifting & Hoisting)

ในกรณีที่มีจำเป็นจะต้องเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันในพื้นที่อื่นๆ หรือด้วยวิธีการอื่นที่ไม่ได้กำหนดไว้ จะต้องมีการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) และมาตรการควบคุมป้องกัน (Mitigation) ก่อนปฏิบัติงาน

6. การยุติการปฏิบัติการ (TRANSITION TO NORMAL OPERATION)

ผู้บัญชาการเหตุการณ์เป็นผู้ออกคำสั่งให้หยุดปฏิบัติการ หากพิจารณาเห็นว่าการปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันสำเร็จ
ลุล่วงแล้ว หลังจากยุติการปฏิบัติการแล้ว สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไปคือ

- ทำความสะอาดอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันต่างๆ ทำการซ่อมบำรุง และนำเข้าที่เก็บ
- จัดหาวัสดุดูดซับน้ำมันและวัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ เพื่อทดแทนส่วนที่ได้ใช้ไป
- ทำความสะอาดและฟื้นฟูสภาพพื้นที่ปฏิบัติงานและพื้นที่ชั่วคราวที่ใช้จัดเก็บคราบน้ำมันและสิ่งปนเปื้อนน้ำมัน
- จัดเตรียมรายงานผลการปฏิบัติการ ซึ่งสามารถใช้อ้างอิงในการเรียกค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการและใช้เป็นข้อมูล
ในการทบทวนการปฏิบัติการและปรับปรุงแผนฉุกเฉิน

7. การทดสอบแผนและอุปกรณ์ (TESTING OF OSRP AND EQUIPMENT)

อุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันควรจะต้องได้รับการทดสอบการใช้งานเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้การฝึกซ้อมการขจัดคราบน้ำมันนั้น ไม่ควรจำกัดขอบเขตการฝึกซ้อมเฉพาะพื้นที่หน้าท่าเรือ แต่ควรพิจารณาให้ครอบคลุมไปถึงเหตุการณ์ที่อยู่นอกเขตหน้าท่าเรือด้วย โดยต้องพิจารณาองค์ประกอบของกระแสน้ำและสภาพแวดล้อมเพื่อให้การสมมติเหตุการณ์สมจริง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานขจัดคราบน้ำมันมีทักษะในการปฏิบัติกรอย่างเพียงพอ ทั้งนี้การฝึกซ้อมการขจัดคราบน้ำมันได้ถูกกำหนดไว้ในแผนงาน Terminal HSSE Activity ของคลังน้ำมัน

การทดสอบแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมันนั้นได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดใน SEAM Standards Practice – Emergency & Spill Response Plans and Exercises ในหัวข้อ Spill Exercise Frequency ดังนี้

	ระดับ1 (TIER 1)	ระดับ2 (TIER 2)	ระดับ3 (TIER 3)
Notification	6 เดือน	12 เดือน	12 เดือน
Tabletop	12 เดือน	24 เดือน	36 เดือน
Equipment Deployment	12 เดือน	24 เดือน	36 เดือน
Country/ Multi-country	N/A	N/A	36 เดือน

โดยการทดสอบแผนฉุกเฉินการขจัดคราบน้ำมันอ้างอิงตาม SEAM Standards Practice – Emergency & Spill Response Plans and Exercises Reference มีรายละเอียดในเอกสารแนบ 11

สำหรับการตรวจสอบและทดสอบอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในแผนงาน R&I plan ของคลังน้ำมัน

8. การส่งต่อการบัญชาการเหตุฉุกเฉิน (TRANSFER OF COMMAND)

เมื่อผู้บัญชาการเหตุการณ์ประเมินสถานการณ์แล้วเห็นว่า คลังน้ำมันไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ด้วยขีดความสามารถเฉพาะของคลังน้ำมัน ตามแผนฉุกเฉินนี้ และขอยกระดับภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่สูงขึ้น โดยการแจ้งให้กรรมการบริหารฝ่ายปฏิบัติการ (Distribution Operations Manager Thailand) จัดตั้ง Incident Management Team (IMT) ขึ้น ผู้บัญชาการเหตุการณ์ ต้องจัดเตรียมข้อมูลสรุปย่อเหตุการณ์ฉุกเฉินเพื่อสื่อสารและส่งต่อการบัญชาการให้กับ IMT

สาระสำคัญประกอบด้วย

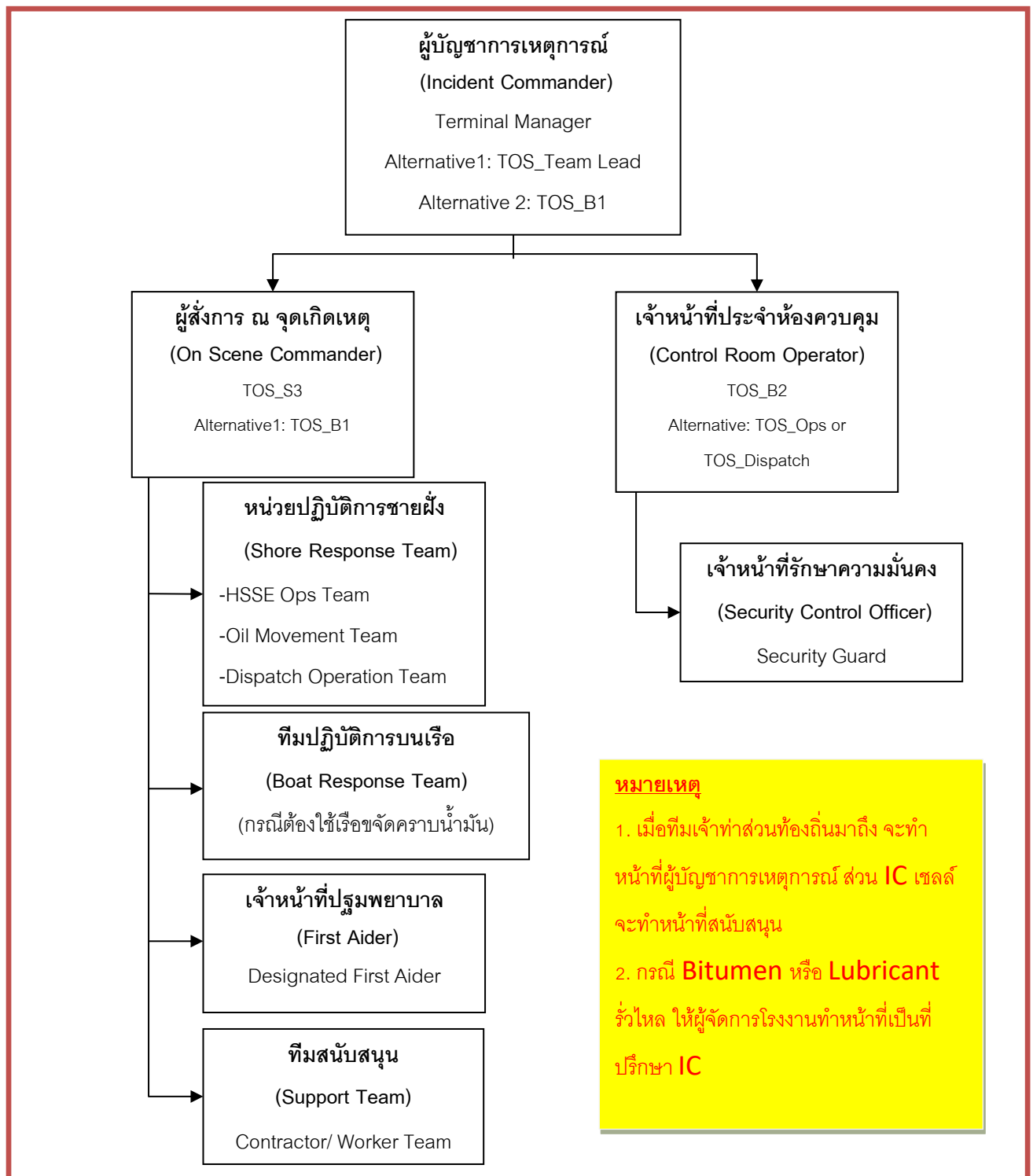
- เหตุและจุดที่เกิดเหตุ
- สถานการณ์ของเหตุฉุกเฉิน ณ เวลาที่รายงาน
- สิ่งที่ได้ทำไปแล้วในการควบคุมสถานการณ์
- แผนที่จะดำเนินการต่อไป

การส่งต่อการบัญชาการให้ใช้แบบฟอร์ม ICS 201

รายการเอกสารแนบ (APPENDICES)

เอกสารแนบ	ชื่อเอกสารแนบ
1	หน่วยปฏิบัติการจัดการคราบน้ำมันระดับที่ 1 (Tier 1 Terminal Organization)
2	หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในกรณีฉุกเฉิน (Emergency Contact Number)
3	แบบฟอร์มรับแจ้งเหตุ (Oil Spill Notification Form)
4	ข้อมูลคลังน้ำมันเบื้องต้น (Facility Information/ Fast Facts)
5	รายการอุปกรณ์จัดการคราบน้ำมัน (List of Oil Equipment and supplies)
6	พื้นที่อ่อนไหวของคลังขงนนทรี (CNS Terminal Sensitivity Map)
7	สมมติเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill Scenario)
8	ICS 201 Form
9	ความเสี่ยงของการใช้เรือจัดการคราบน้ำมัน (Risk Assessment On The Use Of The Spill Boat)
10	ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อขมดอยรั่วไหล (Guidelines for Spills and Leaks of Bitumen)
11	SEAM Standards Practice – Emergency & Spill Response Plans and Exercises Reference
12	การขอใช้งานอุปกรณ์จัดการคราบน้ำมัน IESG : BASC
13	T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS
14	OIL SPILL RISK ASSESSMENT

เอกสารแนบที่ 1 หน่วยปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1 (Tier 1 Terminal Organization)



ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินของคลังน้ำมันจะต้องมีสมาชิกอย่างน้อย 12 คน ในการระงับเหตุฉุกเฉินเบื้องต้น ซึ่งประกอบไปด้วย

- ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander) 1 นาย
- เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator) 1 นาย
 - TOS Oil Movement (B2) = 1 นาย
 - Additional TOS, TOA as available
- หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น (On Scene Commander) 1 นาย
- ทีมระงับเหตุเบื้องต้น (Response Team Shore/Boat) อย่างน้อย 7 นาย
 - Terminal Operation group operator = 3 นาย
 - CCTV monitoring group operator = 1 นาย
 - Automation Loading group operator = 1 นาย
 - TOA ALS (Yard) = 1 นาย
 - TOA Ops (C1) = 1 นาย
 - Additional TOS, TOA as available
- เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิง (Fire Pump Operator) 1 นาย
 - Terminal Operation group operator = 1 นาย
- เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (First Aider) 1 นาย
 - TOA Dispatch = 1 นาย

ทั้งนี้ทีมปฏิบัติการฉุกเฉินคือผู้ที่กำลังปฏิบัติงานในขณะนั้น ๆ การกำหนดตำแหน่งหน้าที่ให้ Commander เป็นผู้สั่งการ กรณีตำแหน่งมีผู้ปฏิบัติอยู่แล้วให้รายงานตัวกับ Commander เพื่อยืนยันตำแหน่งหน้าที่

เอกสารแนบที่ 2 หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อในกรณีฉุกเฉิน (Emergency Contact Number)

หมายเลขโทรศัพท์ภายในคลังขงนนทรี (CNS Internal Contact)

Position	Name	Internal No.	Mobile No.
	Emergency Call		
TOS (on duty)	TOS (on duty)		
Terminal Manager CNS	Thanida Leetanakul		
CNS TOS Lead (Ops)	Ketkanok Jiraborvornpongsa		
CNS TOS Lead (HSSE Ops)	Daranpop Panumasrusme		
CNS TOS Lead (Dispatch)	Tewanant Sritawan		
CNS TOS (HSSE Ops)	Somkiat Vongsilrthai		

หมายเลขโทรศัพท์ผู้บริหาร Trading & Supply (T&S LT Contact List)

Position	Name	Internal No.	Mobile No.
Distribution Operations Manager Thailand	Ong-Artpan Posri		
Road Transport Manager – TH	Akarawitch Leetanakul		
Terminal Manager – CNS/MR	Thanida Leetanakul		
Mgr. Distribution Ops Support Thailand	Rawee Wongkumpong		
Supply Operations Manager TH	Nopporn Wongsatitporn		
Mgr Supply Thailand	Charnchai Saereeporncharenkul		
Fuel PQ Excellence Lead	Sompop Srivannavit		
Pricing and Business Development Manager	Aruj Maekwatana		
HSSE Advisor Thailand	Janjira Bangsomboon		
Senior FA Mobility and Distribution TH	Pramote Phasayadet		
Senior Facility Engineer	Eakasak Rojanavichen		
Senior Maritime Technical Advisor	Bamrungrat Thongkam		
Maritime Technical Advisor	Rittirong Yamvajee		

หมายเลขโทรศัพท์ภายในอื่นๆที่สำคัญ (Other Contacts)

Position	Name	Internal No.	Mobile No.
HSSE Advisor			
Country HSSE Manager	Ratchatapong Boonwatsakul		
Professional Safety Officer	Krittaya Sansurat		
Health Manager	Thanawat Supanitayanon		
HSSE Advisor Thailand	Vasupon Chotirat		
Real Estate, Head Office			
RE Lead Thailand	Pradtana Tavisuwan		
Corporate Relations			
Head CR, Thailand	Srirajata Dhanarajata		
CR Advisor – Downstream Thailand	Sudarat Peetakanont		
CR Advisor – SP/SI Adviser	Rawiya Mahaweero		
Lubricant Supply Chain			
APAC HSSE & E2E Quality Manager	Boonlert Samerpark		
Plant Manager	Korakhot Nuntanoy		
HSSE Advisor – Thailand (LSC)	Anusorn Tassanaraphan		
Quality Manager	Kamol Manustrong		
Maintenance Manager	Narong Poontavee		
Construction and Road			
Bitumen Operations Manager - TH	Ananchai Sae-Jew		
Site Manager - Bitumen	Pha Supoo		
Site Manager - Composite	Prasath Chaiwirat		
Soil and Ground Water Specialist			
Program Manager, SGW	Pachareeporn Hanpong		
Facility Engineering			
Senior Project Manager	Supot Visuthranukul		
Senior Facility Engineer	Eakasak Rojanavichen		
Senior RI Engineer	Ratchanon Chootrakool		
Facility Engineer	Kevalin Patimeteeporn		
Project Manager	Arriya Hongsvinitkul		
Project Manager	Pasin Khampen		
Distribution Operation Support			
Mgr. Distribution Ops Support Thailand	Rawee Wongkumpong		
DOS Advisor	Pinporn Rounsuk-udom		

DOS Advisor	Kutchapong Buawan		
Facilities Contract Holder	Leelada Rattanavija		
Facilities Permits and License Holder	Athikarn Srfuengfung		
Facilities Reg. Compliance and SP Co.	Weerachad Subsinchai		
Sr. Operations Maintenance Coordinator	Charat Phucharat		
Operations Maintenance Coordinator	Thanavit Teachatrisorn		
Social Performance Coordinator			
Facilities Reg. Compliance and SP Co.	Weerachad Subsinchai		
Emergency Response Coordinator (ERC)			
DOS Advisor	Kutchapong Buawan		
Shell Notification System (SNS) Coordinator			
SNS initiator	Pinporn Tanthanasirikul		
SNS sub-initiator	Kutchapong Buawan		
SHELL's STASCO			
Company's 24hour Emergency Line	casualtyalert@shell.com		
International Oil Spill Resource Contact			
Oil Spill Response Limited			
No. 2, Jalan Samulun Singapore 629120			

หมายเลขโทรศัพท์ภายนอกที่สำคัญ(External Contact)

หน่วยงาน	หมายเลขโทรศัพท์
ศูนย์ความปลอดภัยทางน้ำ (สายด่วนกรมเจ้าท่า)	1199
สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	199
สถานีดับเพลิงคลองเตย	02 258 2094
สถานีดับเพลิงทุ่งมหาเมฆ	02 286 0140
สถานีดับเพลิงปิ่นเกล้า	02 251 1443 (อูรการ), 02 251 1157 (ห้องวิทยุ)
สถานีดับเพลิงบางรัก	02 234 8847, 02 234 8848
โรงพยาบาลพญาไท2 (Call Center Emergency)	02 270 0124 (รถพยาบาล), 02 270 1111 (แผนกฉุกเฉิน)
โรงพยาบาลพญาไท2 (Call Center)	1772
ศูนย์เฮอร์คิวลีส (ศูนย์เรนทร สำหรับต่างจังหวัด)	1669
สถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ	02 287 3004-6
สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ	02 249 8888
กองปราบปราม	1195
ตำรวจทางหลวง	1193

ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร	1197
สายด่วนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	1784
ศูนย์จราจรอุบัติเหตุ จส.100	1137
สายด่วนแผ่นดินไหว กองเฝ้าระวังแผ่นดินไหว	1182 กด 0 กด 4
ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ	02 399 4114
FPT 01 (ดอนเมือง)	02 929 5555, 02 574 6180
FPT 02 (สถานีสูบน้ำ)	02 240 0168
เรือรับเชื้อ	08 0732 0258
เรือทัก(Tug) ศรีสมบุญ	
เรือช่วยเหลือคนตกน้ำ / เรือจัดคราบน้ำมัน	
บริษัทรับกำจัดขยะปนเปื้อนน้ำมัน	
- SCI Eco Services Co., Ltd	
บริษัทขนส่ง ไฟลิ่งแดง	

หมายเลขโทรศัพท์ชุมชนรอบคลัง (Community Contact)

หน่วยงาน	ชื่อ	หมายเลขโทรศัพท์
ประธานชุมชนวัดคลองเตยใน 1		
ประธานชุมชนวัดคลองเตยใน 2		
ประธานชุมชนวัดคลองเตยใน 3		
วัดคลองเตยนอก		
วัดคลองเตยนอก		
วัดคลองเตยนอก		
วัดคลองเตยใน		
โรงเรียนวัดคลองเตย		
ประธานชุมชนคลองเตยนิเวศน์		
บางกอกโพสต์		
คอลเกต		

หมายเลขโทรศัพท์เพื่อขอกำลังสนับสนุน

หน่วยงาน	ชื่อผู้ติดต่อ	หมายเลขโทรศัพท์
หน่วยงานราชการ		
กรมเจ้าท่า (Marine Department) (สนับสนุนหน่วยปฏิบัติการตามแผนที่)	สายด่วน	1199 (24 ชั่วโมง)
	กองนำร่อง	0 2233 3790 (24 ชั่วโมง)
	สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ	0 2234 3832
กองทัพเรือ (Royal Thai Navy) (สนับสนุนหน่วยปฏิบัติการตามแผนที่)	ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือ	0 2475 4521 (24 ชั่วโมง)
	สายด่วน	1696
กรมควบคุมมลพิษ	สายด่วน	1650
	สำนักจัดการส่วนปฏิบัติการสารเคมี กากของเสีย และสารอันตราย	02 298 2386-87 (เวลาราชการ)
หน่วยงานภายในคลังน้ำมัน		
Srisarun Engineering (กำลังสนับสนุน 10-15 นาย)		
SDB (กำลังสนับสนุน 10-15 นาย)		
SPIE (กำลังสนับสนุน 3-5นาย)		
KMJ (กำลังสนับสนุน 10-15 นาย)		
Tantawan (กำลังสนับสนุน 3-5นาย)		

ตารางแสดงรายชื่อผู้มีหน้าที่ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน

รายชื่อตามแผนฉุกเฉิน	ตำแหน่ง	หมายเลขโทรศัพท์
ผู้บัญชาการเหตุการณ์เบื้องต้น (Initial Incident Commander)		
นางธนิตา ลีธนะกุล	Terminal Manager CNS	
นางสาวเกษกนก จีรวรรพงศา	CNS TOS Lead (Ops)	
นายดริณภพ ภาณุมาศรีศรีมี	CNS TOS Lead (HSSE Ops)	
นายเทวพันธ์ สีตะวัน	CNS TOS Lead (Dispatch)	
เจ้าหน้าที่ประจำห้องควบคุม (Control Room Operator)		
นางสาวมานิตา เวียงศรี	CNS TOS (Ops)	
นายพชรพล สุทธินันท์	CNS TOS (Ops)	
นายธเนศ หัสดีเทียนทอง	CNS TOS (Ops)	
นางสาวอัญมณี โกศัย	CNS TOS (Ops)	
นายกฤษณะ ลีลาจุ	CNS TOS (Ops)	
นางสาวไมลด์ วีระเกล้า	CNS TOS (Project)	
หัวหน้าทีมระงับเหตุเบื้องต้น (On Scene Commander)		
นายสมเกียรติ วงษ์ศิลาทัย	CNS TOS (HSSE Ops)	
นายนิรันดร์ ปานชัย	CNS TOS (Ops)	
นายสันต์ ดวงอรุณ	CNS TOS (Ops)	
นายพงศ์พีระ อักษรวรรณ	CNS TOS (Ops)	
นายพิเชษฐ์ คงจันทร์	CNS TOS (Ops)	
นายธีระ หงส์พิมลมาศ	CNS TOS (Ops)	
นายศนันท์ วัฒนพานิช	CNS TOS (Ops)	
ทีมระงับเหตุเบื้องต้น (Response Team)		
นายพัน มณีไธ	Terminal Operation group	
นายณพดล รวมสิน	Terminal Operation group	
นายธีระชัย ศรีนารักษ์	Terminal Operation group	
นายธนพัฒน์ รพีกรประภา	Terminal Operation group	
นายกำพล เทพสถิตย์	Terminal Operation group	
นายณพรัตน์ รักษ์ทองไทย	Terminal Operation group	
นายต้นศักดิ์ ผิวทอง	Terminal Operation group	
นายประมุข ศิริปราชญ์	Terminal Operation group	
นายธนาพร โทโท	Terminal Operation group	
นายอภิชาติ สุตาสุข	Terminal Operation group	
นายรังสรรค์ ปานม่วง	Terminal Operation group	
นายวิณัฐ ทองอ่อน	Terminal Operation group	

นายปริญญา บุญถึง	CCTV monitoring group	
นายกิตติศักดิ์ วงเทศ	CCTV monitoring group	
นายฉัตรเพชร พารารักษ์	CCTV monitoring group	
นายกำชัย กองสุข	Automation Loading group	
นายอุดม เคนชา	Automation Loading group	
นายพนม เกิดแก้ว	Automation Loading group	
นายณัฐพงศ์ คงทอง	Automation Loading group	
นายสุชวิทย์ เมืองคำ	Automation Loading group	
นายนิมิตร ละลายบาป	CNS TOA (Ops)	
นายไชยศ ชูไชยยัง	CNS TOA (Ops)	
นายปิยนัส มหเม็	CNS TOA (Ops)	
นายสมมาตร ละสุสละมา	CNS TOA (ALS)	
นายธีรยุทธ โพพร้อม	CNS TOA (ALS)	
นายอนุสรณ์ แก้ววิเศษ	CNS TOA (ALS)	
นางดารณี เงินพา	CNS TOA (ALS)	
นายปภากรณ์ มหัทธนะฤทธิ์	CNS TOA	
เจ้าหน้าที่ควบคุมเครื่องสูบน้ำดับเพลิง(Fire Pump Operator)		
นายโชคทอง อุดระโศกุล	Terminal Operation group	
นายสุชาติ ดาวแจ้ง	Terminal Operation group	
นายธนสาร สุขนา	Terminal Operation group	
นายเจตน์ โสกุล	Terminal Operation group	
นายวิรัช งามเพริศพิริ้ง	CNS TOS (HSSE Ops)	
นายวรวิทย์ อัสวฤทธิกุล	Maintenance HSSE	
ทีมสนับสนุน (Support Team)		
นางสาวรัชฎาภรณ์ ชัยมงคล	CNS TOA (HSSE Ops)	
นางสาวกฤษฐา จันทรศิริ	HSSE Operator	
นายดำรงศักดิ์ หลินน้อย	Warehouse Operator	
นายบุญมี เจสละ	Terminal Maintenance Group	
นายมนตรี เย็นมนัส	Terminal Maintenance Group	
นาย ธีระพงศ์ กิจภักมาส	Terminal Maintenance Group	
เจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาล (Designed First Aider)		
รายชื่อเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลให้อ้างอิงรายชื่อตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ MERP (Appendix 11)		
หมายเหตุ (Remark)		
การกำหนดตำแหน่งหน้าที่นอกเหนือจากนี้ให้ Commander เป็นผู้สั่งการ กรณีตำแหน่งมีผู้ปฏิบัติอยู่แล้วให้รายงานตัวกับ Commander เพื่อยืนยันตำแหน่งหน้าที่		

เอกสารแนบที่ 3 แบบฟอร์มรับแจ้งเหตุ (Oil Spill Notification Form)

แบบฟอร์มรับแจ้งเหตุของกรมเจ้าท่า (Marine Department Notification Form)

1. ชื่อผู้แจ้งเหตุ.....
2. หมายเลขโทรศัพท์.....
ที่อยู่ที่สามารถติดต่อกลับได้.....
.....
3. วันที่พบเห็นคราบน้ำมัน.....เวลา.....
วันที่เกิดเหตุ.....เวลา.....
ระยะเวลาที่รั่วไหล.....ชั่วโมง
4. พื้นที่ที่พบเห็นคราบน้ำมัน.....
สถานที่ที่พบคราบน้ำมัน.....ซอย.....ถนน.....
ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....
สิ่งสังเกตที่อยู่ใกล้ที่สุด.....
ละติจูด.....ลองจิจูด.....
5. ต้นเหตุของการรั่วไหล

<input type="checkbox"/> เรือชนกัน	<input type="checkbox"/> เรือรั่ว	<input type="checkbox"/> เรือจม
<input type="checkbox"/> คลื่นน้ำมัน	<input type="checkbox"/> แท่นขุดเจาะน้ำมัน	<input type="checkbox"/> ท่อส่งน้ำมัน
<input type="checkbox"/> ไม่ทราบสาเหตุ	<input type="checkbox"/> สาเหตุอื่น ๆ (ระบุ).....	
6. รายละเอียดเรือ
ชื่อเรือ.....ประเภทเรือ.....
ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ.....
ความเสียหายของเรือ.....
7. ชนิด ลักษณะและปริมาณของคราบน้ำมัน.....

<input type="checkbox"/> น้ำมันดิบชนิด.....ปริมาณ.....
<input type="checkbox"/> น้ำมันเตาชนิด.....ปริมาณ.....
<input type="checkbox"/> น้ำมันอื่น ๆ (ระบุ).....ปริมาณ.....

 ลักษณะของคราบน้ำมัน

<input type="checkbox"/> หนา สีดำ	<input type="checkbox"/> บาง สีดำหรือสีน้ำตาล
<input type="checkbox"/> บาง สีขุ่น/เงิน	<input type="checkbox"/> กระจายเป็นหย่อม ๆ
8. คราบน้ำมันครอบคลุมพื้นที่กว้าง.....เมตร ยาว.....เมตร
9. กระแสน้ำ ทิศทาง.....ความเร็ว.....

- กระแสดม ทิศทาง.....ความเร็ว.....
- สภาพอากาศและทัศนวิสัย.....
10. มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขสถานการณ์แล้วอย่างไรบ้าง.....
-
11. ผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
- ☐ มี จำนวนผู้เสียชีวิต.....คน
- ☐ จำนวนผู้บาดเจ็บ.....คน ลักษณะของการบาดเจ็บ.....
- ☐ ไม่มี
12. ต้องการความช่วยเหลือใดเป็นการเร่งด่วน.....
13. ผู้รับแจ้งเหตุ.....หน่วยงาน.....
- หมายเลขโทรศัพท์.....โทรสาร.....
- เวลา.....น.

แบบฟอร์มขออนุญาตใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน(Dispersant Usage Permit Form)

คพ01.

กรมควบคุมมลพิษ
คำขออนุญาตใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน

เขียนที่.....
 วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

เรียน อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ

หน่วยงาน.....
 ขออนุญาตใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันชนิด.....
 เพื่อขจัดคราบน้ำมันที่รั่วไหลจากสาเหตุ.....
 สถานที่เกิดเหตุ.....
 พิกัด.....
 วันที่เกิดเหตุ.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....
 ชนิดน้ำมันที่รั่วไหล.....ปริมาตร.....ลิตร.....
 น้ำมันรั่วไหลมาแล้ว.....วัน โดยทางหน่วยงานมีความประสงค์ในการใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันชนิดดังกล่าว
 ข้างต้นเพื่อขจัดคราบน้ำมันบริเวณ.....
 จำนวน.....ลิตร โดยวิธี.....

ลงชื่อ.....ผู้ยื่นคำขอ
 (.....)

ตำแหน่ง

สถานที่ติดต่อของผู้ยื่นคำขอ.....

โทรศัพท์.....โทรสาร.....

Pager.....e-mail.....

สถานที่ติดต่อกรมควบคุมมลพิษ

ในเวลาราชการ

นอกเวลาราชการ

กรมควบคุมมลพิษ 92 ซอยพหลโยธิน 7 ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2298-2241-2, 0-2298-2246 โทรสาร 0-2298-2202, 0-2298-2240 e-mail : marpol.m@pcd.go.th e-mail : marinepollution_pcd@yahoo.com	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ 0-2274-8275 / 0-1817-8080 รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ 0-2235-6536 / 0-1938-8019 รักษาราชการแทนผู้อำนวยการสำนักจัดการคุณภาพน้ำ 0-2552-8691 / 0-1825-4176 หัวหน้าส่วนแหล่งน้ำทะเล 0-2973-4088 / 0-1816-4280
--	---

เอกสารแนบที่ 4 ข้อมูลเบื้องต้นของคลังน้ำมันช่องนนทรี (CNS Initial Information/ Fast Facts)

Last Review: 25th April 2023

Introduction

The fast facts indicate our essential business and update existing information. We supply and distribute high-quality white oil, black oil, aviation turbine fuel (Jet A-1) and specific blending grades which give outstanding performance.

We are the fuel supplier of choice for corporate and distributing companies in many industries worldwide including transport, agriculture, manufacturing, power generation and construction.

We provide transport fuels, heavy fuel oils, new fuels and other innovative energy solutions that add value to customer's business, helping to improve the efficiency of operations and reduce environmental impact (use less and emit less).

For further information, please visit:

[Marine Industry | Shell Thailand](#)

[Technical Services | Shell Thailand](#)

[Our Activities | Shell Thailand](#)

Document Content

Introduction	1
1.1 Facility Overview & Background.....	2
1.2 Facility Statistics.....	2
1.3 Information Supporting the Statistics.....	3
1.31 Information on Vessel Types and products	3
1.32 Information on Vessel Handling	3
1.33 Information on Vessel Clearance.....	3
1.4 Information on Recent Incidents	4
1.5 Supporting Communications Details	4
1.6 Application of Maritime Fast Facts to Upstream Business Units	4
1.6.1 Information on Recent Incidents	4

1.1 Facility Overview & Background

Chong Nonsi (CNS) Terminal is located in Bangkok alongside the Chao Phraya river. This terminal is the largest and the most energetic. Head Office is also located in this area.

House Address: 10/1 Na Ranong Road, Klong toey, Bangkok 10110

Postal Address: P.O. Box 345, Bangkok 10501

Telephone: (66) 0 2262 6000

Fax: (66) 2 249-8393

Email: generalpublicenquiries-th@shell.com

Customer Service Telephone: (66) 0 2657 9888

Shell ClubSmart Call Center Telephone (66) 0 2697 5858, Monday – Saturday 9 am. – 7 pm.

Facility Parameters

Wharf		Product Handle	Displacement (MT)
Discharging	24A	Gas Oil, RBOB91&95, Jet A-1, Lubricant, Fuel Oil	25000
	24B	Gas oil, RBOB91&95, Jet A-1, Fuel Oil, Bitumen	12000
Loading	5	Gas Oil, Fuel Oil	1400
	7	Gas Oil, Fuel Oil	1500

1.2 Facility Statistics

Category	Products	Quantity (Million Lts.)
Products Receipt	Gasoil	234
310 Ships	RBOB91 & RBOB95	160
	Jet A-1	121
	Fuel Oil	89
	Lube Oil	93
	Bitumen	153
800 Trucks	Ethanol	18
	B100	17
Pipeline Delivery	Jet A-1	145
	RBOB91 & RBOB95	53
	Gasoil	37

1.3 Information Supporting the Statistics

1.31 Information on Vessel Types and Products

Products	Trips
----------	-------

Gas Oil	68 (Local 67, Imported 1)
RBOB91&RBOB95	53 (Local 51, Imported 2)
Jet A-1	28 (Local 27, Imported 1)
Lubricant	27 (Local 0, Imported 27)
Fuel Oil	65 (Local 65, Imported 0)
Bitumen	59 (Local 7, Imported 52)

1.32 Information on Vessel Handling

Terminal shall ensure acceptable vessel dimensions for each berth are determined and documented in the GMAS and TIB. The terminal performs a pre-arrival check 2-3 days to vessel arrival:

Availability of jetty and facility operability

Availability of tank space/ullage

Vessel security level

Communication between vessel and shore before arrival is required so that the Terminal and/or vessel's agent can make necessary arrangements such as the ordering of pilots, tugs and mooring gangs.

Once the vessel is moored, the terminal has the responsibility to:

Ensure that the vessel remains securely moored and in the correct position and ensure that any necessary corrective action is taken.

Monitor environmental conditions with regards to established operational limits and share relevant information with the vessel.

1.33 Information on Vessel Clearance

Supply scheduling positively vet vessel's compatibility with a berth via GMAS. Once vetted, an approved GMAS number is issued which shall be forwarded to terminal for acceptance. Terminal shall validate the GMAS clearance and perform a final berth fit evaluation prior to vessel arrival.

1.4 Information on Recent Incidents

Incidents	Description	Even Type
CNS_Asset damage from an earthquake with an epicenter approx. 1,000 km from the terminal	On 28th March 2025 at around 13:20, an earthquake with a magnitude of 7.7 struck central Myanmar, causing widespread tremors across Thailand, including at the CNS terminal, which is located approx. 1,000 km away from the epicenter of the earthquake. After confirming that conditions were safe, the team proceeded to visually inspect the facilities, including buildings, storage tanks, pipelines, and pumps. No major visual damage to the facilities or infrastructure was observed. However, the team reported a cracked window glass at the CNS clinic and a cracked concrete wall	Natural Disaster Incident (Asset damage)

	at the LSC tank farm. There was no LOPC, no injuries, and no further consequences.	
CNS_Retaining Wall Project (Barge crane hit jetty steel stair)	On 5th Mar 2025 at 09.30 hrs, while a contractor was mobilizing the barge crane to berthing at jetty1, working team found that the port side head of barge crane hitting the steel structure of jetty which resulting in the Steel structure (Access stair) was damaged (bending) then operation person and project team asked for re-adjust the barge direction by deploying the anchor to complete the berthing safely. No injury, only asset damaged (Access stair) after the safe berthing of barge, contractor stopped their work (install sheet pile) to check the condition of steel stair and barge with no impact and no damaged only jetty steel stair. The operation working on-site scrum with project team and emphasized contractor to follow the berthing process to safe position as per approval plan. The Site Engineer working at site informed to Construction Manager for site assessment and investigation. No further consequences found. More details and investigation will be further proceeded and will be updated to team.	Incident with Consequences (Asset damage)
CNS_Oil stain found during excavation work (Retaining Wall Improvement Project)	At 14:00 on January 20, 2025, while the project contractor was carrying out excavation work on the shore between Jetty 1 and Jetty 5 under the Retaining Wall Improvement Project, a bitumen-like stain was discovered in the soils and oil sheen suspecting as fuel oil was observed in the water. The contractor then reported the case to TOS and immediately stopped excavation activity and informed the concerned parties. For immediate action, the team deployed boom to contain the oil sheen in the water then recovered all oil sheen, and in consult with SGW SME the soils with bitumen-like stain being put on higher ground to avoid contact to water. The team also gathered samples and sent to lab for analyze the type of hydrocarbons. Until now, there's no further oil sheen found in the water and the project execution has continued.	Incident with Consequences (LOPC)
CNS_People falling into water during vessel mooring activity	On 4 Jan 2025 @ 11:40 hrs., while the vessel was berthing at CNS Jetty 24B, a jetty operator was standing on the bollard's platform, performing mooring activities with the mooring boat (the tide level was lower than the bollard platform at that time). When the mooring boat picked up the last ship's rope (3rd line) and handed it to the jetty operator to secure at the bollard, the jetty operator slipped and fell into the water. At that	Incident with Consequences (Minor People injury)

	<p>moment, his PFD was activated and inflated. The mooring boat came and helped pulling him up to the platform. The operator reported no injury on the incident date. On 9 Jan after the operator came back from his day off, he shared with the investigation team that he found a slight bruise on his knee but had already fully recovered. The investigation team consulted Health Manager and received advice that it is considered an immaterial injury.</p> <p>From the initial investigation, it was found that the platform structure is not flat and the yellow area becomes slippery when wet. The height from the platform to the ground is 1.40m, and the water level was 15 cm lower than the platform.</p>	
--	---	--

1.5 Supporting Communications Details

Distribution Operations Manager Thailand: K. Ong-Artpan Posri

Terminal Manager: K.Thanida Leetanakul

CNS TOS Lead (Ops): K. Ketkanok Jiraborvornpongsa

CNS TOS Lead (HSSE): K. Daranpop Panumasrusme

CNS TOS Lead (Dispatch): K. Tewanant Sritawan

1.6 Application of Maritime Fast Facts to Upstream Business Units

Not Applicable.

ข้อมูลถังบรรจุน้ำมัน (Storage Tank Information)

Tank No.	Product	Capacity at Max. Safe(L)
T19	Empty	3,927,462
T20	KEROSENE	5,530,996
T21	RBOB95	5,157,966
T22	RBOB91	6,563,193
T23	GOHD	6,488,432
T24	ETHANOL	1,597,011
T30	GO	7,193,410
T38	GO	5,358,403
T42	GTL (GO)	5,387,522
T43	GO	8,187,803
T48	GO 0.1%	8,603,015
T49	Empty	5,371,391
T50	GO	8,420,226
T51	FOA	5,567,696
T53	GO	8,745,512
T54	JET A-1	8,228,503
T55	FOC	8,898,327
T56	JET A-1	8,655,249
T57	LSFO 0.5%	8,757,181
T58	GOHD	8,915,639
T64	RBOB91	8,718,576
T65	RBOB91	8,598,884
T66	RBOB95	8,624,801
T67	JET A-1	13,494,463
T68	B100	2,222,438
T70	Empty	8,915,363
T72	RBOB95	8,877,901

Supporting Communications (CR)

<i>Name of Business</i> CR Focal Point:	Peetakanont, Sudarat SHLTHAI-CRI/ST	
<i>Name of Country</i> CR Focal Point:	Dhanarajata, Srirajata SHLTHAI-CRI/S	
<i>Name of Regional</i> CR Focal Point:	Sianipar, Sahala SEPL-CRI	
Telephone Numbers:	Work: +66 2262 7839	Mobile: +666 5727 4615
	Home: -	Other: -
Email Address:	sudarat.peetakanont@shell.com	

เอกสารแนบที่ 5 รายการอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน (List of Oil Equipment and supplies)

Category of Spill Response Equipment

Primary	Auxiliary	Support
Booms	Boats / Tugs	Aircraft
Skimmers	Pumps / Hoses	Communication
Sprayers	Tanks / Barges	Catering
Dispersants	Shovels	Housing
Sorbents	Drums	Utility Vehicles
	Truck Tankers	Control Room
	Vacuum Trucks	
	Plastic Sheeting	
	Protective Clothing	

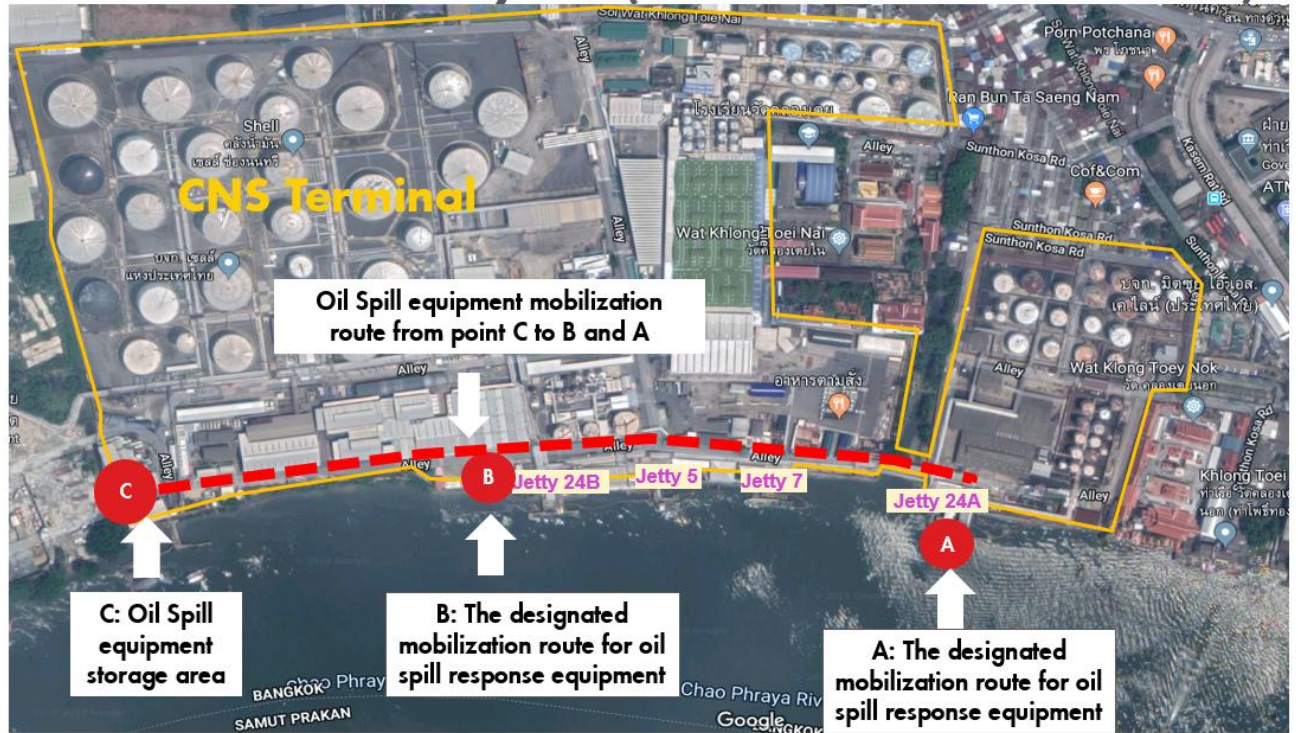
List of Oil Spill Response Equipment_ CNS Terminal

Equipment Description	QTY/ Unit/ Lot
1. Boom and Accessories	
Oil spill solid floatation boom provided at jetty 1(24B), 3 (24A), 5 and 7	Total 640 m
Oil spill solid floatation boom, store in container at jetty 3 (24A)	Total 250 m
Oil spill solid floatation boom, store in container at Jetty4 (24D)	Total 200 m
2. Skimmer and Accessories	
Disk Skimmer with Hydraulic Power Pack	1 set
Sea Mop Skimmer (Rope) with Hydraulic Power Pack	1 set
Brush Skimmer and Disc Skimmer with Hydraulic Power Pack	1 set
Weir Skimmer with Hydraulic Power Pack	1 set
3. Anti-Pollution Boat and Accessories	
Contracted Oil spill boat (Srisomboon tug)	1 boat
Contracted Mooring boat	1 boat
4. Oil Dispersant and Accessories	
Oil Dispersant (200 liters Drum)	10 drums

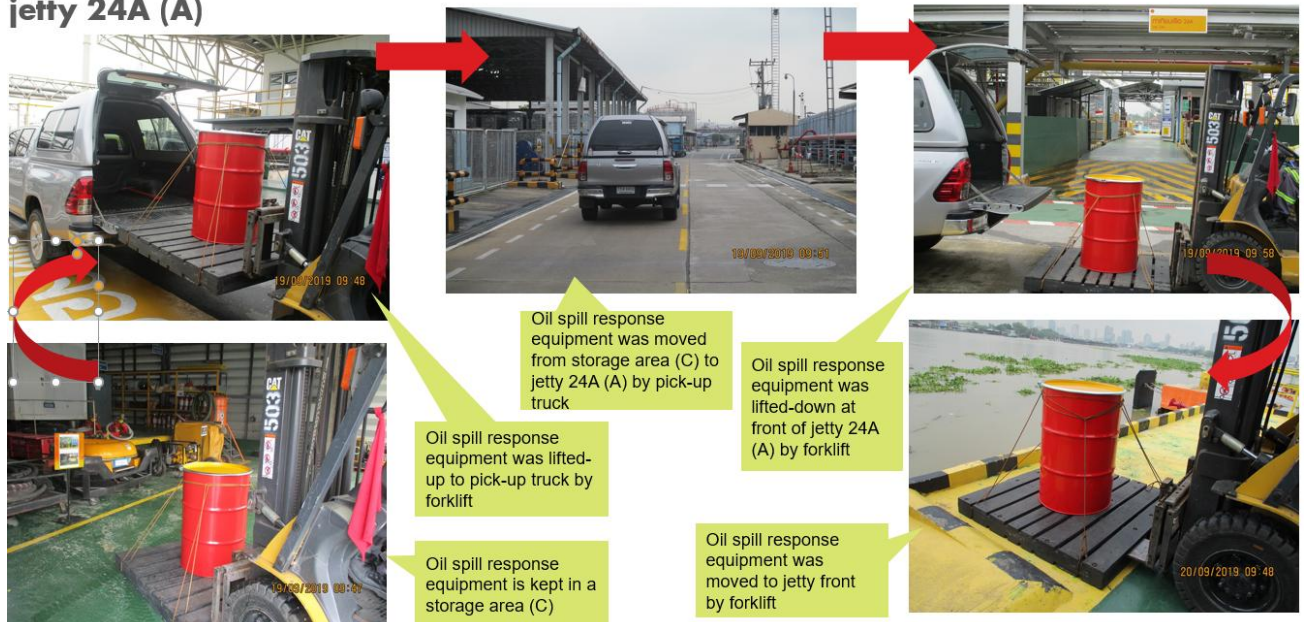
Oil Spill Dispersant pump, Boat Spray 100-TS	1 set
5. Vehicle and Accessories	
Pick up	2
Forklift for mobilizing oil spill equipment (request from additive warehouse)	1
6. Other Anti-Pollution Equipment and Accessories	
Vacuum Oil Recovery System, Vikoma	1
Fast Tank (10000 Liter)	1
Fast Tank (11400 Liter)	4
Black Oil Transfer Pump	1
White Oil Transfer Pump	1
Oil Spill kit at jetty 1 (24B)	1
Oil Spill kit at jetty 3 (24A)	1
Oil Spill kit at jetty 5	1
Oil Spill kit at jetty 7	1
Sorbent Roll	1 lot
Sorbent Pillow	1 lot
Sorbent Pad	1 lot
Oil Spill kit at FPT	1
Asphalt skimming net	4

การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน (Equipment Mobilization)

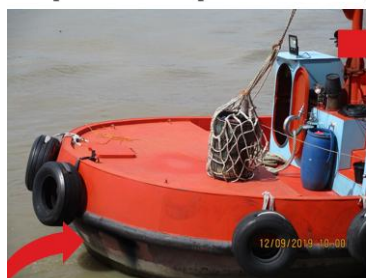
Pictures show CNS Lay-out (Mormal mobilization route)



Pictures show the equipment normal mobilization route from storage area (C) to jetty 24A (A)



Pictures show the original demobilization route to lift up equipment from oil spill response ship to shore (A) back to storage area (C)



Secured equipment by net prior lifting



Applied net for lifting equipment from ship
Copyright of Shell International



Lifted equipment by jetty pneumatic hoist which is capacity 2 tons



Put equipment on the pallet at jetty

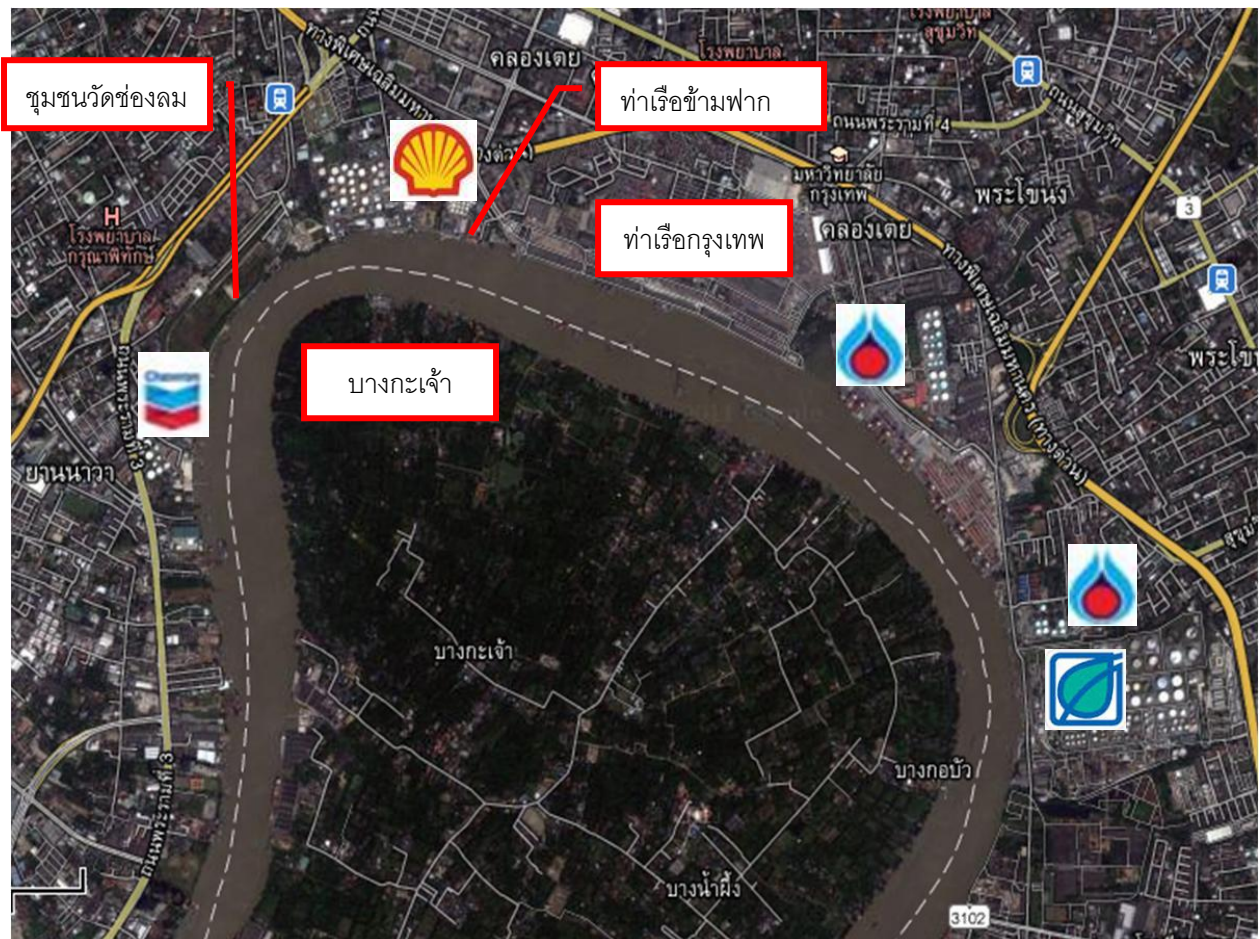


Tied equipment by ropes prior moved from the jetty front by forklift, then carried to storage area by pick-up truck

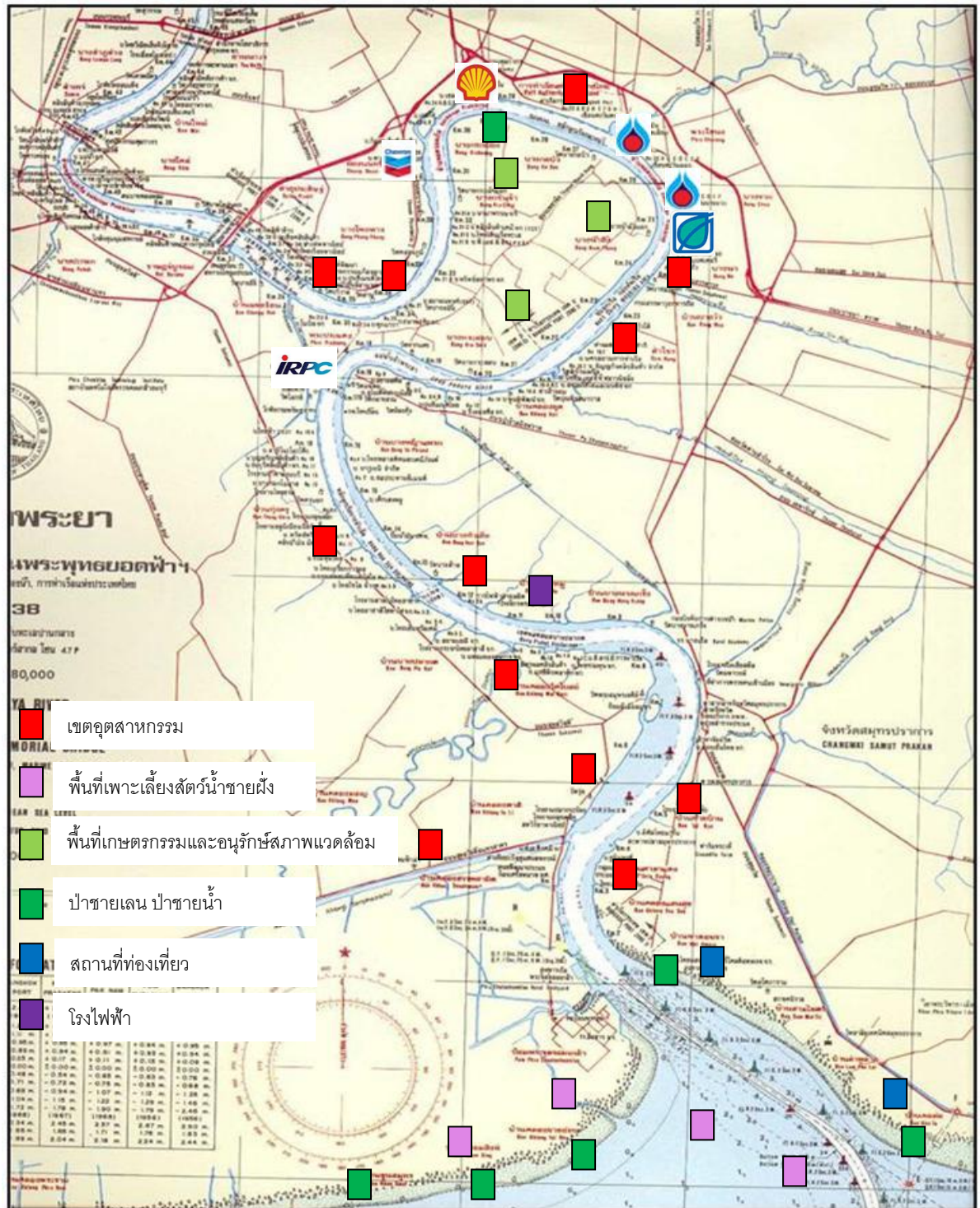
เอกสารแนบที่ 6 พื้นที่อ่อนไหวของคลังขงนนทรี (CNS Terminal Sensitivity Map)

ท่าเทียบเรือของคลังเซลล์ขงนนทรีตั้งอยู่บริเวณ กิโลเมตรที่ 29 ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และอยู่ในเขตท่าเรือที่ 2 ของท่าเรือกรุงเทพ ด้านท้ายน้ำต่อจากท่าเทียบเรือของคลังฯเป็นเขตท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ ส่วนฝั่งตรงข้ามเป็นพื้นที่สีเขียวซึ่งได้รับการอนุรักษ์ไว้ให้เป็นปอดของเมือง นอกจากนี้ตลอดสองฝั่งแม่น้ำยังมีชุมชน วัด โรงเรียน อุตสาหกรรม ท่าเรือ และแหล่งกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆตั้งอยู่อย่างหนาแน่น ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากเหตุน้ำมันรั่วไหล

รูปที่ 1 แสดงพื้นที่อ่อนไหวโดยรอบคลังขงนนทรี



รูปที่ 2 แสดงพื้นที่อ่อนไหวของคลังขออนนทริตั้งแต่คลังไปจนถึงปากแม่น้ำ



เอกสารแนบที่ 7 สมมติเหตุการณ์น้ำมันรั่วไหล (Oil Spill Scenario)

กรณีน้ำมันรั่วไหลขณะน้ำลง (Low Tide_ Oil Spill Scenario)

เนื่องจากท่าเทียบเรือของคลังน้ำมันของนนทบุรีตั้งอยู่ในบริเวณใกล้ปากแม่น้ำเจ้าพระยา จึงได้รับผลกระทบจากกระแสน้ำขึ้นและลง ซึ่งโดยปกติแล้วในช่วงน้ำลง กระแสน้ำในแม่น้ำจะไหลค่อนข้างแรงซึ่งขึ้นอยู่กับฤดูกาล และมีทิศทางไหลเข้าหาฝั่งหน้าท่าเรือของคลังฯ เนื่องจากแม่น้ำมีลักษณะเป็นคูก้นน้ำในช่วงที่ไหลผ่านหน้าท่าเรือของคลังฯ เนื่องจากพื้นที่ทำนบน้ำเป็นเป็นท่าเรือข้ามฟาก ถัดลงไปเป็นเขตท่าเรือกรุงเทพ และมีชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรมหนาแน่น หากมีเหตุรั่วไหลของน้ำมันจึงควรดำเนินการเพื่อควบคุมการรั่วไหลและลดผลกระทบดังนี้

- หากเป็นน้ำมันแก๊สโซลีนหรือน้ำมันใสรั่วไหล จะต้องแจ้งเตือนและกันไม่ให้เรือเล็กหรือเรือข้ามฟากเข้ามาในบริเวณที่น้ำมันรั่วไหล โดยใช้เรือรับเชือกหรือเรือขจัดคราบน้ำมัน
- ตรวจวัดไอระเหยของน้ำมันในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ
- หากเป็นน้ำมันเตาหรือน้ำมันเหนียวข้นรั่วไหล ให้ทำการล้อมบูมด้านท้ายน้ำบริเวณท่า 3 ซึ่งมีทุ่นกักน้ำมันยาว 150 เมตร จัดเตรียมไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ โดยใช้เรือรับเชือกลากบูมออกไป
- นำเรือขจัดคราบน้ำมันออกปฏิบัติการเพื่อตามกักและเก็บคราบน้ำมันที่หลุดลอยออกไป
- ใช้สก็มเมอร์ในการดูดคราบน้ำมันที่กักล้อมเอาไว้ได้
- หากคราบน้ำมันมีทิศทางไปยังฝั่งบางกะเจ้า ให้พิจารณาวางทุ่นกักคราบน้ำมันเพื่อป้องกันไม่ให้คราบน้ำมันพัดเข้าสู่ป่าชายน้ำและชุมชนริมน้ำ
- ตรวจสอบพื้นที่ทำนบน้ำที่อาจได้รับผลกระทบโดยส่งเรือรับเชือกออกไปสำรวจ และอาจร้องขอให้คลังน้ำมัน ปตท. หรือคลังน้ำมันบางจากช่วยตรวจสอบคราบน้ำมันที่อาจไหลผ่านหน้าคลังน้ำมันทั้ง 2
- เก็บคราบน้ำมันที่อยู่บริเวณชายฝั่งและทำความสะอาดชายฝั่ง

ลำดับความสำคัญของพื้นที่อ่อนไหว

- 1) ท่าเรือข้ามฟากวัดคลองเตยนอก
- 2) ท่าเรือกรุงเทพ
- 3) ป่าชายน้ำและชุมชนบางกะเจ้า

รูปที่ 3 แสดงท่าเรือข้ามฟากวัดคลองเตยนอก (1st priority)



รูปที่ 4 แสดงท่าเรือกรุงเทพ (2nd priority)



รูปที่ 5 แสดงท่าเรือปากน้ำฝางบางกะเจ้า (3rd priority)



รูปที่ 6 แสดงชุมชนชายน้ำฝั่งบางกะเจ้า (3rd priority)



กรณีน้ำมันรั่วไหลขณะน้ำขึ้น (High Tide_ Oil Spill Scenario)

ในช่วงน้ำขึ้นกระแสน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาจะไหลขึ้นอ่อนๆ ซึ่งความแรงของกระแสน้ำจะขึ้นอยู่กับระดับน้ำทะเลที่หนุนในช่วงเวลานั้นๆ และขึ้นอยู่กับฤดูกาลด้วย ซึ่งพื้นที่เหนือน้ำจากท่าเทียบเรือของคลังขึ้นไปจะเป็นคลังน้ำมันเชฟรอน และหากเลยขึ้นไปจะเป็นเขตพื้นที่ที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจริมฝั่งอย่างหนาแน่น หากมีเหตุรั่วไหลของน้ำมันจึงควรดำเนินการเพื่อควบคุมการรั่วไหลและลดผลกระทบดังนี้

- ต้องมั่นใจว่าบูมที่ล้อมรอบเรื่อน้ำมันแนบกับเรือสนิทและกักคราบน้ำมันไว้ในบูมได้
- หากเป็นน้ำมันแก๊สโซลีนหรือน้ำมันใสรั่วไหล จะต้องแจ้งเตือนและกันไม่ให้เรือเล็กหรือเรือข้ามฟากเข้ามาในบริเวณที่น้ำมันรั่วไหล โดยใช้เรือรับเชือก
- ตรวจวัดไอระเหยของน้ำมันในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ
- หากเป็นน้ำมันเตาหรือน้ำมันเหนียวข้นรั่วไหล ให้ทำการล้อมบูมด้านเหนือน้ำบริเวณท่า 4 ซึ่งมีทุ่นกักน้ำมันยาว 150 เมตร จัดเตรียมไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ โดยใช้เรือรับเชือกลากบูมออกไป
- ติดต่อเรือศรีสมบุญ (เรือขจัดคราบน้ำมันตามสัญญา) เพื่อให้มาปฏิบัติการกักและเก็บคราบน้ำมันที่เหลือตลอดออกไป
- ใช้สก็มเมอร์ในการดูดคราบน้ำมันที่กักล้อมเอาไว้ได้
- หากคราบน้ำมันมีทิศทางไปยังฝั่งบางกะเจ้า ให้พิจารณาวางทุ่นกักคราบน้ำมันเพื่อป้องกันไม่ให้คราบน้ำมันพัดเข้าสู่ป่าชายน้ำและชุมชนริมน้ำ
- ตรวจสอบพื้นที่เหนือน้ำที่อาจได้รับผลกระทบโดยส่งเรือรับเชือกออกไปสำรวจ และอาจร้องขอให้คลังน้ำมันเซฟรอนช่วยตรวจสอบคราบน้ำมันที่อาจไหลผ่านหน้าคลังน้ำมันดังกล่าว
- เก็บคราบน้ำมันที่อยู่บริเวณชายฝั่งและทำความสะอาดชายฝั่ง

ลำดับความสำคัญของพื้นที่อ่อนไหว

- 1) ชุมชนวัดช่องลม
- 2) คลังน้ำมันเซฟรอน
- 3) ป่าชายน้ำและชุมชนบางกะเจ้า (ดูรูปประกอบจากกรณีน้ำมันรั่วไหลขณะนำลง)

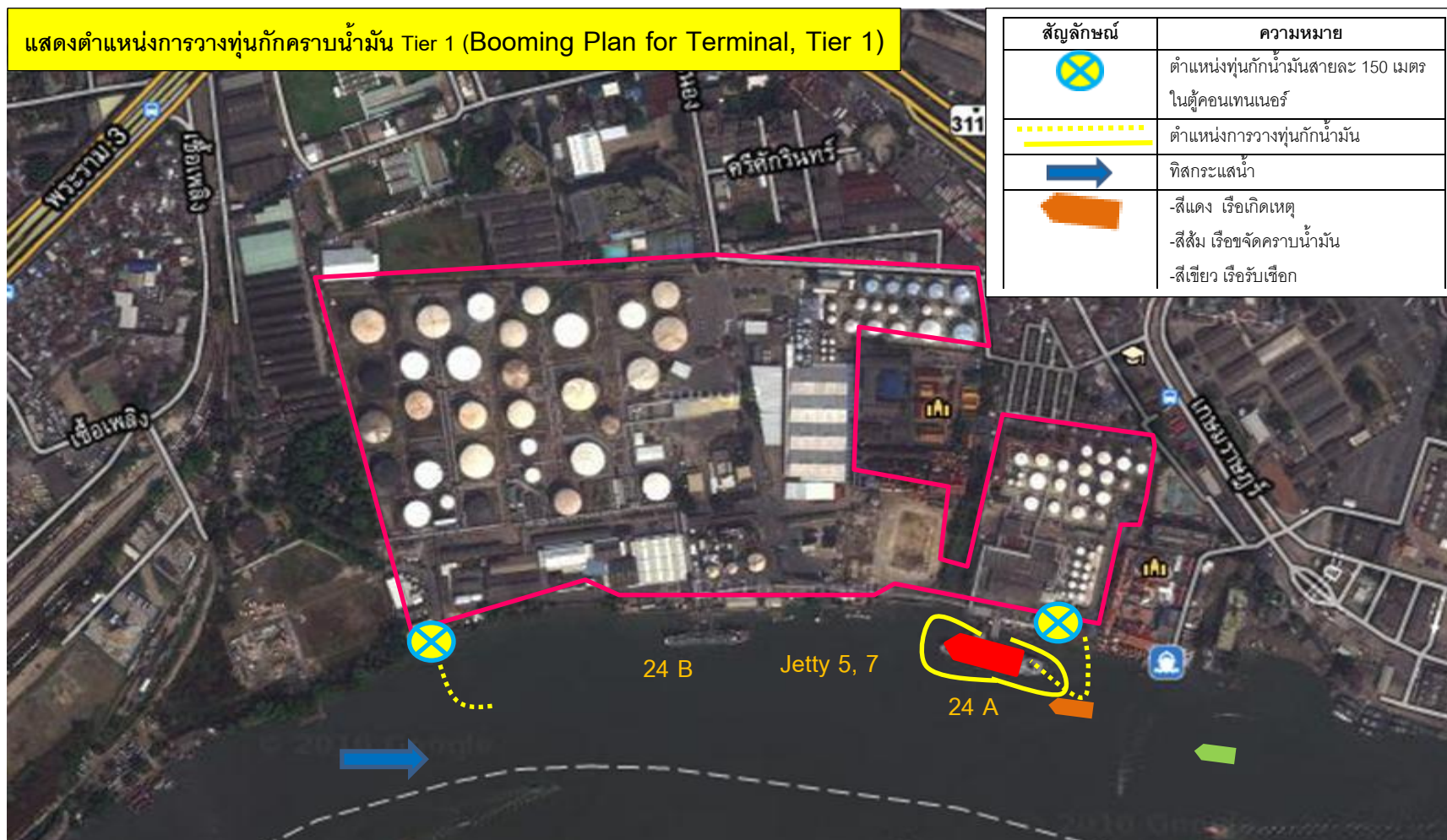
รูปที่ 7 แสดงชุมชนวัดช่องลม (1st priority)



รูปที่ 8 แสดงคลังน้ำมันเชฟรอน (2nd priority)



แสดงตำแหน่งการวางท่อนักครบน้ำมัน Tier 1 (Booming Plan for Terminal, Tier 1)



หมายเหตุ สกิมเมอร์จะถูกนำลงน้ำทางประตูฉุกเฉินหน้าท่าแล้วใช้เรือลากไปยังจุดที่กักน้ำมันไว้ โดยน้ำมันที่สกิมเมอร์จัดเก็บได้จะถูกสูบเข้า Fast tank ที่จัดวางไว้บริเวณใกล้ที่เก็บอุปกรณ์ จากนั้นจะสูบเข้าเก็บใน slop tank หน้าท่าต่อไป (กรณี Mogas จะล๊อมบูมเท่านั้น หากสามารถทำได้)

กรณี น้ำมันรั่วไหลขั้นวิกฤติ (Potential Worst Case Spill at Jetty)

เรือบรรทุกน้ำมัน MV ASSUME X เทียบที่ท่า 24 A เพื่อสูบน้ำมันเตา ซี (F/O C) ปริมาณ 4 ล้านลิตร ขณะที่กำลังสูบน้ำมันอยู่นั้น ได้มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่แล่นผ่านโค้งน้ำบางกะเจ้าเพื่อมุ่งหน้าออกทะเลได้เสียการควบคุม และมาโดนเรือ MV ASSUME X บริเวณกราบซ้ายอย่างแรง เป็นเหตุให้กราบซ้ายเรือได้รับความเสียหายอย่างมาก และมีน้ำมันรั่วไหลออกมาจากบริเวณช่องบรรทุกน้ำมัน 4P (4 port) เป็นจำนวนมาก โดยช่องน้ำมันดังกล่าวมีความจุ 450,000 ลิตร และในขณะที่เรือโดนกันนั้น เรือ MV ASSUME X เพิ่งเริ่มสูบน้ำมันไปได้ประมาณ 30 นาที และกระแสน้ำกำลังลงเต็มที่

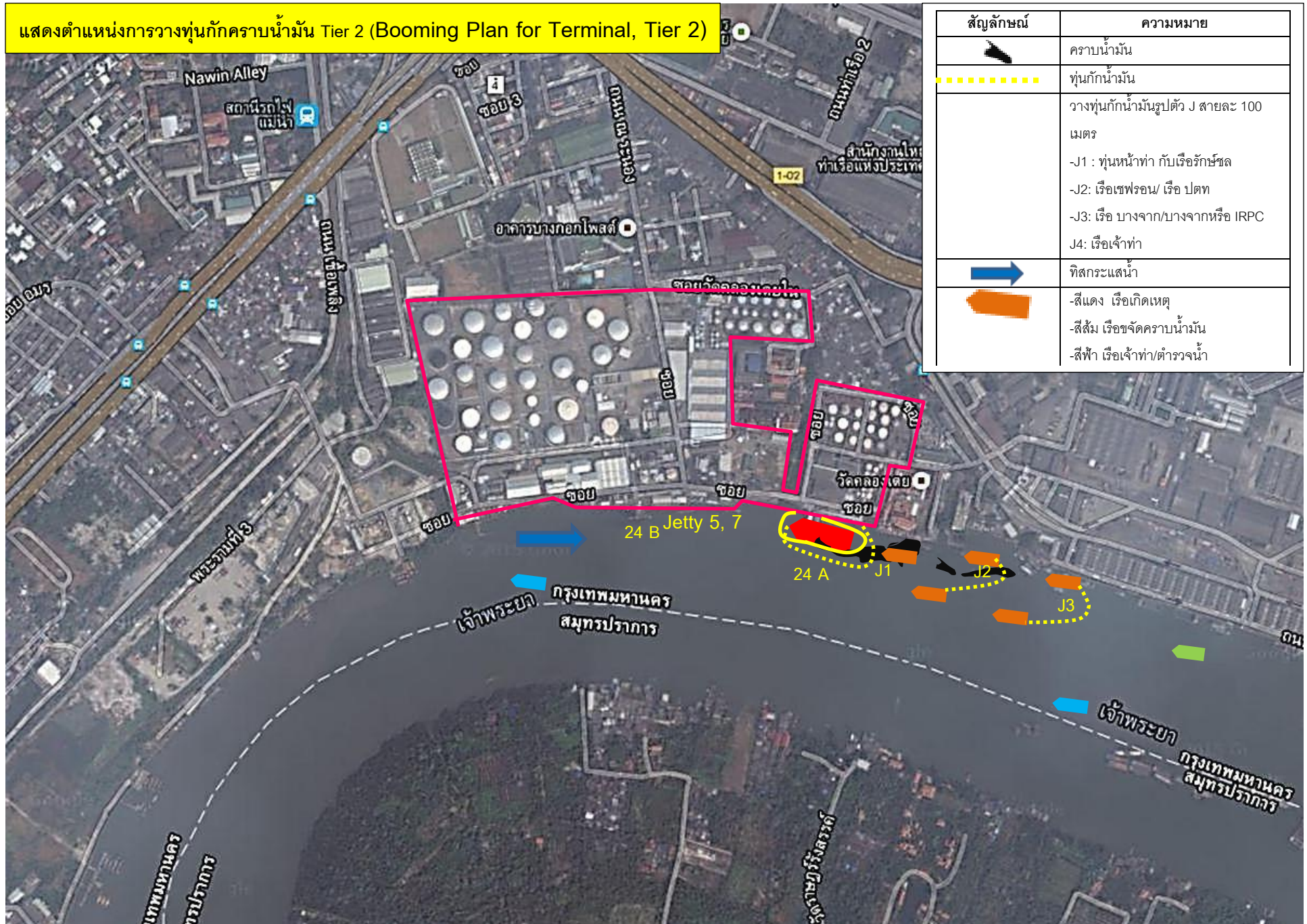
ทีมปฏิบัติการของคลังขนถ่ายได้เข้าระงับเหตุโดยการนำเรือขจัดคราบน้ำมันออกทำการล้อมบูมรอบลำเรือเพื่อกักเก็บน้ำมันไว้ แต่เนื่องจากมีคราบน้ำมันรั่วไหลออกมาจำนวนมาก ผู้บัญชาการเหตุการณ์ประเมินสถานการณ์แล้วเกินขีดความสามารถที่จะระงับควบคุมโดยทรัพยากรของคลังขนถ่ายเองได้ จึงได้แจ้งผู้จัดการใหญ่คลังน้ำมันเพื่อยกระดับเหตุฉุกเฉินจาก 1 เป็น 2 และขอให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการระงับเหตุฉุกเฉิน (IMT) เพื่ออำนวยความสะดวกประสานงานขอการสนับสนุนเรือ อุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันและกำลังคนจากกรมเจ้าท่า และสมาคม IESG เพื่อช่วยเหลือในการขจัดคราบน้ำมัน และแจ้งเหตุไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆทั้งภายในและภายนอกบริษัท การดำเนินการเพื่อระงับการรั่วไหลและการขจัดคราบน้ำมันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงควรดำเนินการดังนี้

การปฏิบัติการเพื่อขจัดคราบน้ำมัน

แผนปฏิบัติการ	ผู้ปฏิบัติ
Tier 1 (T1) เมื่อเกิดอุบัติเหตุและมีน้ำมันรั่วไหล	
สั่งหยุดการปฏิบัติงานสูบน้ำมันระหว่างเรือกับท่า รวมถึงการทำบัลลัสท์และดี-บัลลัสท์ของเรือ ปิดวาล์วหน้าท่า และวาล์วบนเรือ	Shore Supv.
ออกคำสั่งให้ปฏิบัติการตามแผนฉุกเฉินขจัดคราบน้ำมันระดับที่ 1	IC_T1
แจ้งเหตุเบื้องต้นไปยังผู้จัดการใหญ่คลังน้ำมัน, MTA, Supply Operation และหน่วยงานราชการท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง	IC_T1
นำอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมันทุกชนิด และกำลังพลไปยังจุดเกิดเหตุ และติดต่อเรือรับเชือกเพื่อช่วยทางทุ่นกักน้ำมัน	OSC_T1
ติดต่อเรือศรีสมบุญรอกเพื่อทางทุ่นกักน้ำมันล้อมรอบเรือโดยเฉพาะบริเวณรูรั่ว โดยลากบูมจากตู้เก็บที่ท่า 24A	SRT
ตรวจวัดปริมาณก๊าซก่อนเข้าปฏิบัติการในพื้นที่น้ำมันรั่วไหล	SRT
ประเมินปริมาณของน้ำมันที่รั่วไหลและสถานการณ์ในการขจัดคราบน้ำมัน แล้วรายงานต่อ IC_T1	OSC_T1
บันทึกเหตุการณ์ต่างๆที่เกิดขึ้น	CLO
สั่งการขอลำดับสนับสนุนภายในจากผู้รับเหมาช่าง และจากโรงงานน้ำมันหล่อลื่นและโรงงานยางมะตอยตามความจำเป็น	IC_T1
จัดรถพยาบาลและเจ้าหน้าที่ปฐมพยาบาลให้เตรียมพร้อมไว้ หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บ	CLO
ประเมินสถานการณ์ เข้าสู่เหตุฉุกเฉินระดับที่ 2 ขอดำเนินการประสานงานเหตุฉุกเฉิน (IMT)	IC_T1
Tier 2 (T2) เมื่อไม่สามารถควบคุมการรั่วไหลโดยใช้ทรัพยากรของคลังน้ำมันได้	
สั่งการให้ LNO เรียกสมาชิก IMT เข้าประจำศูนย์ประสานงานเหตุฉุกเฉิน หาก LNO ไม่สะดวก ให้ CLO เรียกแทน	IC
กำหนดวัตถุประสงค์ ลำดับความสำคัญ และพื้นที่อ่อนไหวที่ต้องปกป้องของการปฏิบัติการ	IC
สั่งการให้แจ้งสถานการณ์ไปยังผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องของบริษัททั้งภายในและภายนอกประเทศ และรายงานหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	IC
กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยของการปฏิบัติการ	SOFR
จัดเตรียมข้อความที่จะสื่อสารออกไปยังผู้ที่เกี่ยวข้องภายนอกบริษัท รวมถึงสื่อมวลชน	PIO
แจ้งกรมเจ้าท่าเพื่อแจ้งเหตุ และขอสนับสนุนเรือขจัดคราบน้ำมัน อุปกรณ์และกำลังคน และขอให้กรมเจ้าท่าประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อควบคุมการจราจรทางน้ำ	LNO
ติดต่อสมาคม IESG กลุ่มพื้นที่กรุงเทพฯ (BASC) โดยเฉพาะ เซฟรอน ปตท. และบางจาก เพื่อขอสนับสนุนเรือขจัดคราบน้ำมัน	LNO
ประสานงานกับ SP Coordinator เพื่อแจ้งชุมชนข้างเคียง	LNO
เมื่อเรือขจัดคราบน้ำมันของหน่วยงานต่างๆมาถึง ให้ดำเนินการประสานงานเพื่อควบคุมการรั่วไหลและขจัดคราบน้ำมัน ตามแผนการวางทุ่นกักน้ำมัน โดยวางแผนเป็นรูปตัว J ดังแผนภาพประกอบ	OSC

แผนปฏิบัติการ	ผู้ปฏิบัติ
ประเมินสถานการณ์ คาดการณ์ความเป็นไปได้ในกรณีที่มีการปฏิบัติการอาชญากรรม วางแผนการปฏิบัติงานสำหรับวันถัดไป จัดหาอุปกรณ์ให้เพียงพอสำหรับการปฏิบัติการตามที่ OSC ร้องขอ	PSC
ประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชน	ENVL
ดำเนินการเพื่อจัดหาอุปกรณ์ขจัดคราบน้ำมัน เรือ อาหารและน้ำดื่ม อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลให้เพียงพอ	LSC
ดำเนินการเพื่อสนับสนุนด้านการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง บันทึกค่าใช้จ่าย การประเมินความเสียหายเป็นตัวเงิน การเคลมค่าเสียหาย เป็นต้น	FSC
สั่งการให้เรือสูบน้ำมันในเรือขึ้นเข้าถึงเก็บหรือสูบน้ำมันไปยังเรือบาร์จ (Barge) หากมีความปลอดภัย เพื่อให้เรือลอยขึ้นและสามารถมองเห็นรูรั่วได้ชัดเจน	OSC
ปรับเปลี่ยนการปฏิบัติการตามทิศกระแสน้ำขึ้นและลง โดยตรวจสอบจากตารางน้ำประจำวัน	OSC
สั่งการให้เรือรับเชื้อเพลิงตรวจสอบระยะทางที่คราบน้ำมันลอยออกไป และจัดทีมออกไปจัดเก็บ	OSC
เมื่อเก็บคราบน้ำมันในน้ำได้แล้ว ให้ดำเนินการทำความสะอาดริมตลิ่ง	OSC
สั่งการให้นำคราบน้ำมันที่เก็บกักได้ให้สูบน้ำขึ้นฝั่ง บรรจุใส่ถัง 200 ลิตร เพื่อบรรจุตรวจสอบและส่งกำจัด	OSC
สั่งการให้นำขยะปนเปื้อนน้ำมันขึ้นฝั่ง บรรจุใส่ถัง 200 ลิตร เพื่อบรรจุกำจัด	OSC
สั่งการให้ตรวจสอบตรวจสอบความแข็งแรงของเรือ และท่าเรือ หากตัวเรือยังมั่นคงแข็งแรง ให้นำหรือลากเรือออกจากท่า	IC
สั่งการให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามแผน เพื่อบรรเทาฟื้นฟูชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบ หลังการปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันเสร็จสิ้น	IC
บันทึกและสรุปการปฏิบัติงานทั้งหมด	DOCL

แสดงตำแหน่งการวางทุ่นกักน้ำมัน Tier 2 (Booming Plan for Terminal, Tier 2)



เอกสารแนบที่ 8 Incident Briefing (ICS201)



Incident Briefing ICS 201

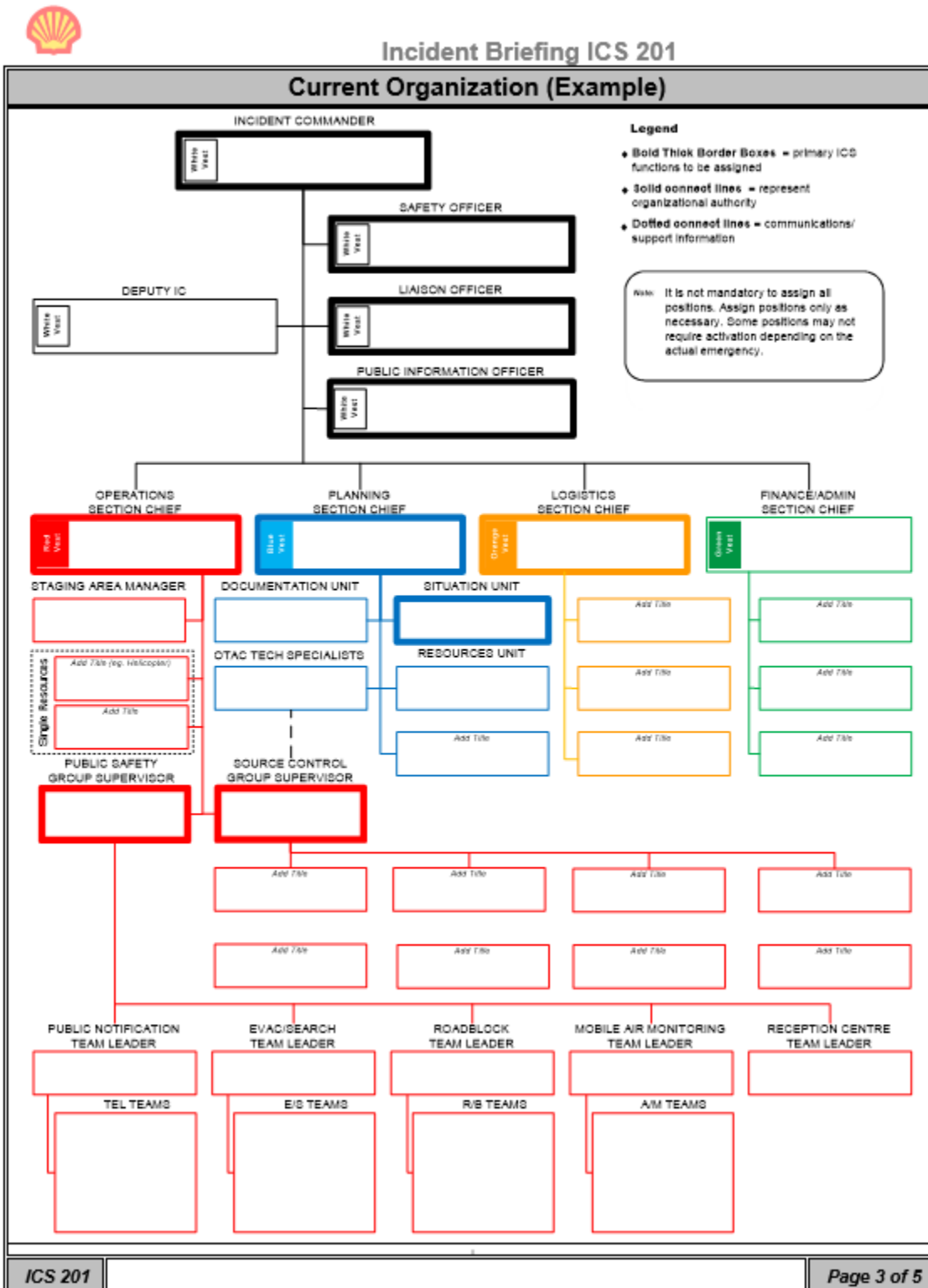
Incident Name: <input type="text"/>	Prepared by (name): <input type="text"/>	
Incident Case Number: <input type="text"/>	Prepared Date: <input type="text"/>	Prepared Time: <input type="text"/>
Incident Date: <input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> Alert <input type="checkbox"/> Level 1 <input type="checkbox"/> Level 2 <input type="checkbox"/> Level 3		
MAP / SKETCH And/or attach marked up ERP Map		
Include sketch showing the area of operations, the incident site/area, hazard zones, landmarks, impacted residences or other graphics depicting situation and response status		
INCIDENT SUMMARY		
<input type="text"/>		
<input type="text"/>		
<input type="text"/>		
<input type="text"/>		
<input type="text"/>		
<input type="text"/>		
<input type="text"/>		
ICS 201		Page 1 of 5



ERP Form A2

Incident Briefing ICS 201

Summary of Current Actions		
Response Priorities		
1. People	<input type="checkbox"/> Workers/ Responder Priority	<input type="checkbox"/> Priority Public Protection
2. Environment	<input type="checkbox"/>	
3. Asset Integrity	<input type="checkbox"/>	
4. Reputation		
OBJECTIVES (Non-prioritised)		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
Current Actions		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
Planned Actions		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
Incident Potential		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
Limitations and Constraints		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
ICS 201		Page 2 of 5



*OOS=Out of Service; AS'D=Assigned; AV.=Available



ERP Form A2

Incident Briefing ICS 201

Additional Incident Information (Optional)	
DESCRIPTION OF INCIDENT: Location: <input style="width: 100px;" type="text"/> What Happened: <input type="checkbox"/> Fire <input type="checkbox"/> Gas Release <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Spill <input type="checkbox"/> Medical <input type="checkbox"/> Other Comments: <input style="width: 100px;" type="text"/>	
WEATHER: <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Wind Speed: <input style="width: 100px;" type="text"/></div> <div>Wind Direction (winds from): <input style="width: 100px;" type="text"/></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Temperature: <input style="width: 100px;" type="text"/></div> <div>Precipitation (rain, snow, etc.): <input style="width: 100px;" type="text"/></div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div>Sunrise: <input style="width: 100px;" type="text"/></div> <div>Sunset: <input style="width: 100px;" type="text"/></div> </div>	
IMPACTS: <input type="checkbox"/> People / Community _____ <input type="checkbox"/> Environment / Land / Water _____ o Property _____ o Sensitive Areas Impacted or Threatened? Location? _____ <input type="checkbox"/> Incident Will Require Additional Resources (e.g., contractors, mutual aid) <input type="checkbox"/> Incident Will Likely Generate Significant Public Affairs/Community Relations Issues Explain: <input style="width: 100px;" type="text"/>	
SAFETY CONSIDERATIONS: refer to Site Safety Plan (ICS 208) <input type="checkbox"/> Injuries/Casualties/Unaccounted _____ <input type="checkbox"/> Chemical Hazards _____ <input type="checkbox"/> Physical Hazards _____ <input type="checkbox"/> Other (PPE / Equipment or Training / Competency) Explain: <input style="width: 100px;" type="text"/>	
ICS 201	
Page 5 of 5	

เอกสารแนบที่ 9 ความเสี่ยงของการใช้เรือขจัดคราบน้ำมัน (Risk Assessment On The Use Of The Spill Boat)

ลำดับ ที่	สถานการณ์ ที่เป็น อันตราย	ผลพวง	ระดับ RAM	ระดับ ความ เสี่ยง	การควบคุม
1	สภาพ อากาศ เลวร้าย	เรืออาจพลิก คว่ำได้ ลูกเรือ อาจจะตกลงน้ำ และจมน้ำได้	4B(P)	สูง	<ul style="list-style-type: none"> ห้ามใช้เรือในกรณีที่มีคลื่นสูง มากกว่า 1 เมตร และ ความเร็วลม มากกว่า 15 นอต ต้องสวมใส่เสื้อชูชีพระหว่างปฏิบัติงานบนเรือ ต้องมีการนำวิทยุกันระเบิดแบบพกพา ระหว่างการปฏิบัติงาน บนเรือ ห้ามใช้เรือโดยไม่ได้รับอนุญาตจากผู้จัดการคลัง (Terminal Manager) หรือตัวแทน
2	พื้นที่ อันตรายที่มี ก๊าซ	อาจเกิดเหตุ เพลิงไหม้และ ระเบิดได้	5B(P) 3C(A)	สูง	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการทดสอบก๊าซ ในพื้นที่ที่มีการรั่วไหล ก่อนที่จะสตาร์ทเครื่องยนต์เรือ ต้องมีการตรวจสอบสภาพอากาศ (atmosphere monitoring) อย่างต่อเนื่องระหว่างอยู่บนเรือ โดยใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซแบบพกพา (gas analyzer) ห้ามจอดเรืออยู่ในตำแหน่งใต้ลมของพื้นที่ที่มีการรั่วไหล ผู้ปฏิบัติงานบนเรือจะได้รับ เครื่องตรวจจับก๊าซ ส่วนบุคคล (gas detector) สำหรับตรวจจับก๊าซ H₂S ต้องมีการนำวิทยุ ที่ใช้ได้ในที่ปลอดภัย แบบพกพา ระหว่างการปฏิบัติงานบนเรือ ห้ามใช้เรือโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายคลัง (Terminal Manager) หรือตัวแทนนายคลัง
3	สูญเสียการ ควบคุม	เรืออาจพลิก คว่ำได้ ลูกเรือ อาจจะตกลงน้ำ และจมน้ำได้	5B(P) 4C(A)	สูง	<ul style="list-style-type: none"> ต้องปฏิบัติตามคู่มือการใช้งาน ผู้ที่ปฏิบัติการบนเรือต้องเป็นบุคลากรที่ผ่านการอบรมมาแล้วเท่านั้น ห้ามใช้เรือในกรณีที่มีคลื่นสูง มากกว่า 1 เมตร และ ความเร็วลม มากกว่า 15 นอต ต้องสวมใส่เสื้อชูชีพระหว่างปฏิบัติงานบนเรือ

					<ul style="list-style-type: none"> ■ ต้องมีการนำวิทยุ ที่ใช้ได้ในที่ปลอดภัย แบบพกพา ระหว่างการปฏิบัติงานบนเรือ ■ ห้ามใช้เรือโดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายคลัง (Terminal Manager) หรือตัวแทนนายคลัง
--	--	--	--	--	---

IMPORTANT: ห้ามใช้เรือที่ใช้น้ำมันเบนซินเป็นเชื้อเพลิงกับกรณีน้ำมันใส่รั่วไหล แต่หากจำเป็นจะต้องใช้งาน ให้ใช้ตารางข้างบนเป็นแนวทางในการประเมินความเสี่ยงก่อนใช้งาน

เอกสารแนบที่ 10 ขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อยางมะตอยรั่วไหล (Guidelines for Spills and Leaks of Bitumen)

กรณียางมะตอยล้นถังเก็บ (Bitumen Tank Overfill)

การปฏิบัติเพื่อหยุดยั้งการรั่วไหล (ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก เช่น โดนยางมะตอยร้อนลวก รั่วถังว่างยางมะตอยร้อนที่ไหลลงจากหลังถัง)

สาเหตุที่เกิดการรั่วไหลอาจเกิดจากการล้นถังเก็บ(overflow) ในระหว่างการสูบน้ำยางมะตอยระหว่างถัง หรือระหว่างการสูบน้ำจากเรือ ถังเก็บแต่ละใบจะมี H/H alarm ติดตั้งไว้ ซึ่งจะแจ้งเตือนโดยอัตโนมัติหากระดับยางมะตอยในถังเก็บสูงถึงค่าที่กำหนดไว้ก่อนเกิดการล้นถังเก็บ ในกรณีที่ยางมะตอยเกิดการล้นถังเก็บ สิ่งที่ต้องปฏิบัติมีดังนี้:

- กดปุ่มหยุดปั๊มฉุกเฉิน (ESD) (ในกรณีที่สามารถปิดได้อย่างปลอดภัย)
- ปิดวาล์วทุกตัวเพื่อหยุดการจ่าย/ไหล (ในกรณีที่สามารถปิดได้อย่างปลอดภัย)
- แจ้งทีมฉุกเฉินของคลังน้ำมัน เพราะถังเก็บมีความเสี่ยงที่จะเกิดเพลิงไหม้ได้
- แจ้งให้ผู้เกี่ยวข้องตามแผนฉุกเฉินทราบ
- ลดระดับของยางมะตอยถังเก็บให้อยู่ในระดับที่ปลอดภัยโดยการถ่ายเทไปยังถังอื่นหรือเติมลงรถบรรทุก
- ทำตามขั้นตอน 4C ในกรณีที่มีการมีล้นถัง

รถขนยางมะตอยเกิดการรั่วไหล/ เดิมล้นถัง / เกิด Boil-Over ที่โรงเติม (Bitumen Tanker Spill/ Overflow/ Boil-Over at Road Gantry)

การป้องกันการแพร่กระจาย (ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก เช่น โดนยางมะตอยร้อนลวก)

ในกรณีที่รถขนยางมะตอยหรือถังเก็บแบบไอเอสโอ เกิดการล้นในระหว่างการเติมที่โรงเติม สิ่งที่ต้องปฏิบัติคือ:

- กดปุ่มหยุดปั๊มฉุกเฉิน (ESD) เพื่อหยุดปั๊มจ่ายทันที ซึ่งจะป้องกันการไหลของยางมะตอยในท่อส่ง ถ้าในกรณีที่ยังมีการไหลของยางมะตอยในท่อ ให้ทำการปิดวาล์วสกัดที่หน้าถังจ่าย ห้ามสตาร์ทเครื่องยนต์โดยเด็ดขาด ควบคุมการแพร่กระจายของยางมะตอยที่รั่วไหลจากรถ
- ตรวจสอบว่าคนขับรถได้รับบาดเจ็บหรือมีแผลไหม้จากยางมะตอยหรือไม่ ถ้ามีการบาดเจ็บ ให้ทำตามขั้นตอนการรักษาพยาบาลตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์ เคลื่อนย้ายผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องไปในทิศทางเหนือลมเพื่อป้องกันไอระเหย
- หากการรั่วไหลเกิดจากมีน้ำปนในยางมะตอย ซึ่งจะทำให้ยางมะตอยมีการเดือดและกระจายตัวอย่างรุนแรง (Boil-Over) ไม่ควรเข้าใกล้จนกว่าเหตุการณ์จะสงบลง ถ้ามีความจำเป็นต้องเข้าใกล้ ต้องใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล (Bitumen PPE) ให้ครบ
- หยุดยั้งการแพร่กระจายโดยใช้ทรายและอุปกรณ์ป้องกันการกระจาย และต้องมั่นใจว่า วาล์วระบายที่ลานจ่ายปิดสนิท ทำตามขั้นตอน 4C ให้รดน้ำ/พรมน้ำบนพื้นบริเวณรอบๆที่มีเกิดรั่วไหล เพราะยางมะตอยจะไม่เกาะพื้นที่เปียกน้ำ ให้ทำการพ่นน้ำฝอยบนยางมะตอยเพื่อลดอุณหภูมิและทำให้แข็งตัว **ไม่ควรฉีดน้ำใส่ตรงๆ**
- แจ้งทีมฉุกเฉินของคลังน้ำมันให้ทราบ ในกรณีที่ไม่สามารถหยุดยั้งการแพร่กระจายได้
- ไม่ควรขยับรถขนยางมะตอยออกจากพื้นที่ในกรณีที่ยังมีรั่วไหลของยางมะตอยอยู่

ท่อยางมะตอยชำรุด (Failure of Bitumen Pipeline)

การป้องกันการแพร่กระจาย (ให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานเป็นหลัก เช่น โดนยางมะตอยร้อนลวก)

ในกรณีที่ท่อยางมะตอยเกิดการชำรุดหรือแตก อาจทำให้เกิดการรั่วกระจายของยางมะตอยหรือไหลซึมออกจากทางตัวฉนวนและอาจทำให้พนักงานได้รับบาดเจ็บหรือสร้างความเสียหายให้กับสภาพแวดล้อม สาเหตุหลักที่อาจทำให้เกิดการชำรุดของท่อมากจากการที่มีแรงดันภายในท่อเกิดค่ามาตรฐาน การเกิดการผุกร่อนตรงผนังท่อหรือหน้าแปลน

การปฏิบัติเพื่อหยุดยั้งการกระจายของยางมะตอย การควบคุมยางมะตอยไม่ให้กระจายไปที่อื่น และ การรักษาพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บ เป็นสิ่งสำคัญที่ควรพึงตระหนัก

- หยุดแหล่งกำเนิดแรงดันในท่อ
- หยุดปั๊มจ่าย
- ปิดวาล์วก่อนและหลังจุดรั่วให้เรียบร้อย อาจจำเป็นต้องรอให้อุปกรณ์เย็นตัวลงก่อน ก่อนที่จะทำการแก้ไข
- พิจารณาทำ Thermal Relief ตรงส่วนท่อที่ถูกปิดไว้
- ทำตามขั้นตอน 4C

การรั่วของท่อน้ำมันร้อน (Hot Oil Piping Leak)

ในกรณีที่เกิดการรั่วซึมของท่อน้ำมันร้อนจะทำให้เกิดการหยดหรือกระจายตามรูที่รั่ว/แตกซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการที่ ผนังท่อย้วยหรือเป็นรูและหน้าแปลนเกิดการเสียหาย อาจทำให้เกิดการบาดเจ็บได้ น้ำมันร้อน (น้ำมันที่มีอุณหภูมิติดไฟเกินจุดวาบไฟ) อาจลุกติดไฟได้หากอยู่ในบรรยากาศแบบเปิดและมีแหล่งกำเนิดประกายไฟ

- ปิดวาล์วต้นทางและปลายทางในส่วนของท่อที่เกิดรอยรั่ว เพื่อหยุดยั้งการรั่วไหล
- หยุดปั๊มจ่ายน้ำมันร้อน
- หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ให้ปฏิบัติตามแผนฉุกเฉินทางการแพทย์
- ต้องมั่นใจว่าแหล่งกำเนิดประกายไฟอยู่ห่างจากพื้นที่รั่วไหลอย่างน้อย 15 เมตร ทำการตัดกระแสไฟฟ้าของอุปกรณ์ต่างๆที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงโดยทำการปิดที่ตัวเบรกเกอร์หลัก แต่ต้องระวังว่าการตัดกระแสไฟฟ้าจะไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของปั๊ม วาล์ว หรือ อุปกรณ์ต่างๆ และต้องคำนึงถึงการขยายตัวจากความร้อน (Thermal Expansion) ด้วย
- หากการรั่วไหลของน้ำมันร้อนมีปริมาณมาก ให้ใช้สายน้ำดับเพลิงพ่นหมอก (Fog) เพื่อไล่อะไรระเหยของน้ำมันร้อนเพื่อป้องกันการลุกติดไฟ ห้ามฉีดน้ำตรงๆที่ตัวน้ำมันร้อนเด็ดขาด
- หลังจากน้ำมันเย็นตัวลงแล้ว ให้ทำความสะอาดพื้นที่ พิจารณานำน้ำมันกลับมาใช้ซ้ำหากสามารถทำได้ ในกรณีที่ต้องทิ้ง/กำจัด ให้ดำเนินการอย่างถูกต้องและไม่เป็นมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- อ้างอิงถึงขั้นตอน 4C

ยางมะตอยรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ (Bitumen Spill to Water)

ยางมะตอยรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำอาจเกิดจากเรือระหว่างการสตีม เรือโดนกัน ท่ออ่อนสำหรับสูบน้ำเข้าชำรุด หรือท่อรับ/จ่ายชำรุดขณะทำการสูบน้ำ เป็นต้น เมื่อมีการรั่วไหลเกิดขึ้นให้ดำเนินการขจัดเช่นเดียวกันกับการรั่วไหลของน้ำมันชนิดอื่นๆ

พฤติกรรมของยางมะตอยบนผิวน้ำ

พฤติกรรมของยางมะตอยร้อนเมื่อสัมผัสกับผิวน้ำจะแตกต่างจากน้ำมันชนิดอื่นๆ และขึ้นอยู่กับองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายประการ รวมไปถึงความเค็มของน้ำทะเล อุณหภูมิและความหนาแน่น โดยปกติยางมะตอยจะสุบถ่ายที่อุณหภูมิสูงกว่า 150 องศาเซลเซียส ซึ่งทำให้ยางมะตอยสามารถไหลเทได้ดีและมีความหนืดต่ำ เมื่อสัมผัสกับอากาศหรือน้ำทะเลที่เย็นกว่ามันจะเย็นตัวลงอย่างรวดเร็วและกลับสู่สถานะที่มีความหนืดสูง หากสัมผัสกับพื้นผิวที่แข็ง เช่น โลหะ ยาง หรือคอนกรีต จะแข็งตัวอย่างรวดเร็วและแกะออกได้ยาก หากรั่วไหลลงสู่ดินจะสามารถแกะออกได้โดยง่าย และยางมะตอยจะไม่เกาะผิวที่เปียก

หากยางมะตอยรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ มันจะลอยตัวบนผิวน้ำเนื่องจากความหนาแน่นขณะที่อุณหภูมิสูงจะเบากว่าน้ำ เมื่อเย็นตัวลงความหนาแน่นจะใกล้เคียงกับน้ำโดยอาจจะหนักกว่าเล็กน้อยและจะลอยบนผิวน้ำในระยะเวลาหนึ่ง ในภาวะที่คลื่นลมสงบก่อนยางมะตอยสามารถลอยน้ำต่อไปได้เป็นระยะเวลาหนึ่ง คลื่นและลมอาจทำให้ก้อนยางมะตอยจมน้ำหรือกึ่งจมน้ำ กระแสน้ำขึ้นน้ำลงและอุณหภูมิของผิวน้ำ มีผลให้ก้อนยางมะตอยแตกตัว เคลื่อนที่และอาจพัดเข้าสู่ฝั่ง หากอุณหภูมิผิวน้ำต่ำ ก้อนยางมะตอยอาจยังคงสภาพเป็นก้อนขนาดใหญ่และอาจจมลงสู่ก้นทะเล

การใช้หุ่นกักเก็บน้ำมันล้อมบริเวณที่เกิดการรั่วไหลจะช่วยป้องกันไม่ให้ก้อนยางมะตอยเคลื่อนตัว อย่างไรก็ตามไม่มีความจำเป็นต้องใช้สก็มเมอร์หรือเรือขจัดคราบน้ำมันเนื่องจากไม่มีประสิทธิภาพนอกจากนี้ยังทำให้อุปกรณ์เกิดความเสียหาย กระบวยหรือสวิงเหมาะสำหรับใช้ช้อนก้อนยางมะตอยบนผิวน้ำ ในส่วนของก้อนยางมะตอยที่จมลงสู่ท้องน้ำนั้น จำเป็นต้องปรึกษากับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม

การปฏิบัติการเมื่อมีการรั่วไหลลงให้ดำเนินการตามหลัก 4 Cs คือ

- ควบคุมการรั่วไหล (Control)
- กักควบคุมการแพร่กระจาย (Contain)
- สื่อสารถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง (Communicate)
- เก็บและทำความสะอาด (Clean Up)

เอกสารแนบที่ 11 SEAM Standards Practice – Emergency & Spill Response Plans and Exercises

Reference

Shell | SEAM Standards Practice – Emergency & Spill Response
Plans and Exercises

Non-Mandatory
Internal
Version 1.1, April 2025

- Environmental Unit Guide: <https://eu001-sp.shell.com/sites/AAAAA9170/S13/Web/Environmental%20Unit%20Guide.aspx>

7.2 Internal References & Benchmarks

- [SEAM Framework on transportation](#)
- [Managing Risk](#)

SGRAO

- Internal guidance UIX Guidance Document for Oil Spill Preparedness and Response (Version 1.0) (SR.15.11405).
- [Outside in Risks \(shell.com\)](#)

8 Additional Resources

- Spill Response Plan Template (non-mandatory): [Emergency Management Systems - Shell Spill Response Plan Template.pdf - All Documents.](#)

Business Units or assets should carry out spill exercises at a frequency as per the Table 3 below. The incident management team members should participate in exercises to maintain competency.

Table 4: Spill Exercise Frequency

	Tier 1	Tier 2	Tier 3
Notification	6 months	12 months	12 months
Tabletop	12 months	24 months	36 months
Equipment Deployment	12 months	24 months	N/A
Country/Multi-country	N/A	N/A	36 months

Notes:

1. Every response to an actual spill is equal to an exercise.
2. Exercises between businesses qualify as exercises for all participants.
3. The Country Chair, with the agreement of the VP Safety, can set a frequency for Tier 3 exercises that is different from the frequency listed in this table.
4. The Oil Spill Expertise Centre will assure equipment deployment capability of industry Tier 3 spill response providers.

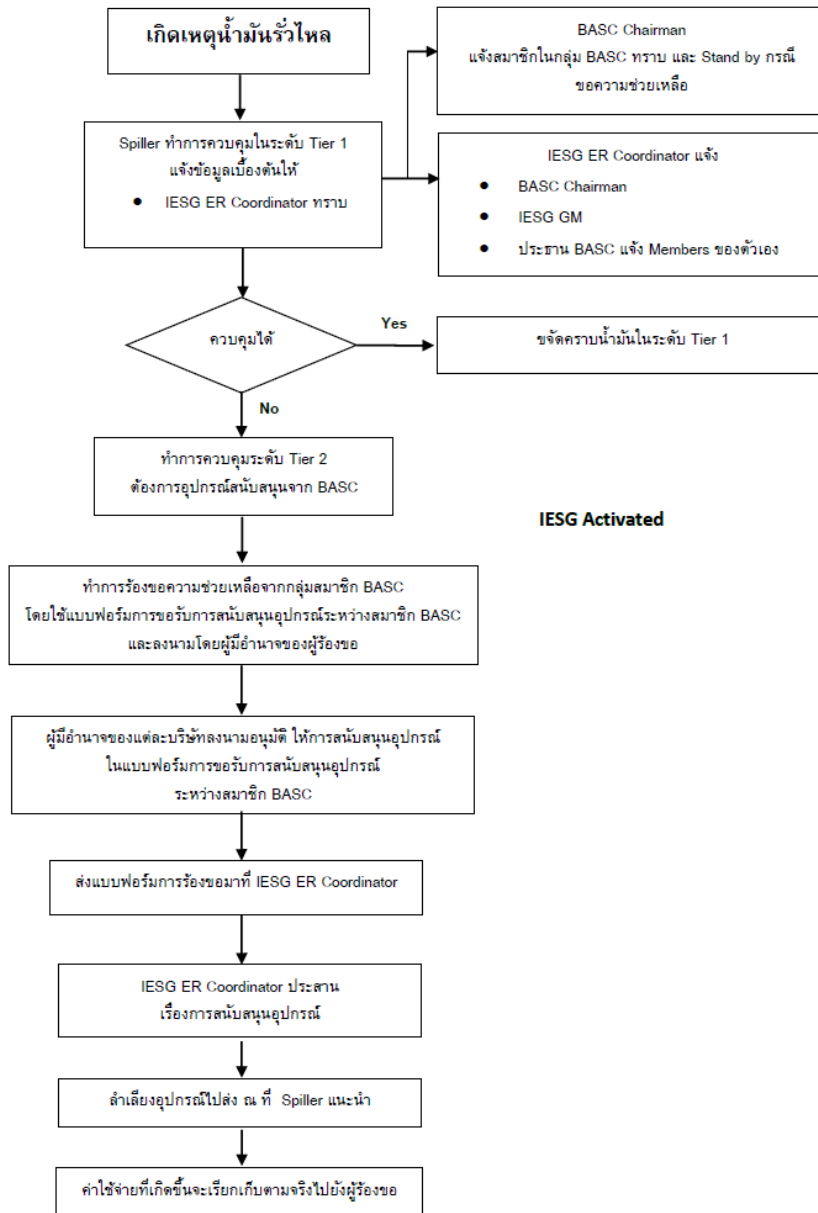
This requirement is to verify that the program of exercises includes activities and projects that test all internal and external parts of the ERP, including equipment mobilisations, government agency involvement, and Mutual Aid agreements, and all other aspects and parts of the asset or BU Emergency Response Plan (ERP).

เอกสารแนบที่ 12 การขอใช้งานอุปกรณ์จัดคราบน้ำมัน IESG : BASC



BASC MUTUAL AGREEMENT PROCEDURE

แผนผังการร้องขออุปกรณ์จัดคราบน้ำมันระหว่างสมาชิก BASC



Update : 7 May 2025



BASC MUTUAL AGREEMENT PROCEDURE

แบบฟอร์มการขอรับการสนับสนุนอุปกรณ์จัดครบน้ำมันระหว่างสมาชิก BASC

วันที่

ผู้ขอสนับสนุนอุปกรณ์ บริษัท.....
 ชื่อ-นามสกุล
 หมายเลขโทรศัพท์.....
 Email

ผู้ให้การสนับสนุนอุปกรณ์ บริษัท.....
 ชื่อ-นามสกุล
 หมายเลขโทรศัพท์.....
 Email

รายละเอียดอุปกรณ์ที่ขอรับการสนับสนุน

ที่	รายการ	รายการที่ร้องขอ		รายการที่อนุมัติ
		รายละเอียด	จำนวน	จำนวน
1	ทุ่นกักครบน้ำมัน (Boom)			
2	อุปกรณ์เก็บครบน้ำมันจากผิวน้ำ (Skimmer)			
3	ถังพักเก็บครบน้ำมัน (Oil Temporary Storage Tank)			
4	วัสดุขจัดครบน้ำมัน (Absorbent)			
5	น้ำยาขจัดครบน้ำมัน (Dispersant)			
6	อุปกรณ์ฉีดน้ำยาขจัดครบน้ำมัน			
7	อื่นๆ			

สถานที่จัดส่ง ☐ รับเอง
☐ จัดส่งให้.....(โปรดระบุสถานที่จัดส่งและผู้ประสานงาน)
 สถานที่

ผู้ขอสนับสนุนอุปกรณ์
 ลงนามผู้อนุมัติ.....
 ชื่อ-สกุล..... (ตัวบรรจง)
 ตำแหน่ง.....
 วันที่.....

ผู้ให้การสนับสนุนอุปกรณ์
 ลงนามผู้อนุมัติ.....
 ชื่อ-สกุล..... (ตัวบรรจง)
 ตำแหน่ง.....
 วันที่.....

Update : 7 May 2025



BASC MUTUAL AGREEMENT PROCEDURE

รายชื่อผู้ประสานการนำอุปกรณ์ออกจากพื้นที่คลัง BCP/OR

ข้อมูลการติดต่อ BCP	ข้อมูลการติดต่อ PTTOR
เวลางาน คุณธรรมณูญ วัฒนา ☎ : 062-961-9265	เวลางาน คุณสำราญฤทธิ์ สุลำนาจ ☎ : 080-644-9393
นอกเวลางาน SHIFT MANAGER ☎ : 02-335-4046	นอกเวลางาน SHIFT MANAGER ☎ : 02-239-7076

รายชื่อผู้ประสานงานสมาคม IESG

ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทรศัพท์	E-Mail
คุณอารีรัตน์ ธนาภรณ์พิบูล	ผู้จัดการ	094-249-4179	areerat.t@iesg.or.th
คุณวัลลภ แยมเหมือน	ผู้จัดการด้านเทคนิค	081-869-6100	wallop.y@iesg.or.th
คุณปภาภัสสร ชัดปิก	เจ้าหน้าที่บัญชี	082-895-9446	paphaphat.k@iesg.or.th
คุณภัททชญา กิตติวิริยะการ	ผู้ประสานงาน	062-795-4563	patchateeya.k@iesg.or.th
คุณศิริวรรณ ภูนาคพันธ์	ผู้ประสานงาน	083-465-0847	siriwan.p@iesg.or.th

ลำดับ	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	E-mail
1	คุณอารีรัตน์ ธนาภรณ์พิบูล	ผู้จัดการทั่วไป General Manager	09-0955-5555	aritan@bangkokair.com
2	คุณวัลลภ แยมเหมือน	ผู้จัดการด้านเทคนิค Technical Manager	09-0955-5555	vallop@bangkokair.com
3	คุณปภาภัสสร ชัดปิก	เจ้าหน้าที่การบัญชี Accountant	09-0955-5555	parassara@bangkokair.com
4	คุณภัทษธิญา กิตติวิริยะการ	ผู้ช่วยงานด้านบริหาร สมาคมฯ Admin Assistant	09-0955-5555	parassara@bangkokair.com
5	คุณศิริวรรณ ภูนาคพันธ์	ผู้ช่วยงานด้านบริหาร สมาคมฯ Admin Assistant	09-0955-5555	parassara@bangkokair.com
6	คุณวุฒิศักดิ์ สุขชล	เจ้าหน้าที่เทคนิค Technician	09-0955-5555	parassara@bangkokair.com
7	นายพงษ์ศักดิ์ โทสิทธิ์	เจ้าหน้าที่เทคนิค Technician	09-0955-5555	parassara@bangkokair.com

IESG BASC Mutual Agreement Procedure Update: 7 May 2025

BASC Flow Chart &
Request OSREquipme

List of Oil Spill Response Equipment_ IESG-BASC



IESG OSR Equipment Stockpiles

Information as of April 2025

Location	Equipment	Brand	Model	Quantity	Units
Sattahip	Sorbent				
	Absorbent Boom	MAXX	-	25	Bags
	Absorbent Sheet	MAXX		5	Bags
	Sorbent Roll	MAXX		5	Bags
	Container				
	10' OSRE Storage Container	-	-	1	Ea.
	10' OSRE Storage Container (NEW)	-	-	2	Ea.
Bangkok	Boom				
	Solid Curtain Boom (NEW)	SK-Boom	SK-C75U	400	m.
	Skimmer				
	Multi skimmer	LAMOR	L5MS/P	1	set
	Sorbent				
	Sorbent Boom	MAXX		8	Bags
	Sorbent Sheet	MAXX		11	Bags
	Ancillaries and others				
Songkhla	Storage container 20 Ft		20 Ft	1	Set
	Boom				
	Air Inflatable Boom 4 x 25 m.	VIKOMA	Sentinel	1	Set
	Inflatable Boom Offshore 200m. (NEW)	LAMOR	LAN 1500 (Auto Boom)	1	Set
	Air Inflatable Boom Nearshore 200m. (NEW)	LAMOR	ILB 1100	2	Sets
	Solid fence Boom (Flexi Boom) 15m x 27 m.	VIKOMA	Flexi boom 900	405	m.
	Solid Curtain Boom 20 x 20 m. (NEW)	SK- Boom	SK-C90	400	m.
	Soild Curtain Boom 20 x 20 m.	SK Boom	SK-C105U	400	m.
	Beach Sealing Boom 10 x 10 m. (NEW)	LAMOR	DESMI Ro-Boom Beach 800	1	Set
	Beach Sealing Boom (in Bags) 4 x 20 m.	VIKOMA	Shore Guardian	1	Set

เอกสารแนบที่ 13 T&S NOTIFICATION AND INVESTIGATION PROCESS

T&S - Notification and investigation process

Process Step	Investigation - Level 3 Significant Incident (SI) Actual RAM 4, 5	Investigation - Level 2 RAM 3 SIF Actual High Potential Incidents	Investigation - Level 1 Non-SIF Incidents with Actual RAM 1, 2, 3
Notification	LoB GM or delegate to Notify through line of command within 24hrs of the incident (simple text/call) with basic narrative of facts to; • T&S EVP > Downstream Director • LoB GM HSSE Confirmation via email to GX DS HSSE Significant Incident Reporting List within 24hrs	Notify through line of command within 24hrs of the incident (simple text/call) with basic narrative of facts up to; • LoB SVP • LoB GM HSSE & Regional HSSE Manager Confirmation via email within 1 Working Day	
Log the incident into Fountain (FIM)	Record incident in FIM/SpheraCloud as per reporting rules within 1 business day after the significant incident notification email is sent. Seek support from HSSE line where necessary.	Record incident in FIM/SpheraCloud within 1 business day of the incident being confirmed as a High Potential Incident or SIF Incident. Seek support from HSSE line where necessary.	Record incident in FIM/SpheraCloud within 2 business days. Seek support from HSSE line where necessary
Appoint Investigation Team	LoB GM (or delegate) contacts GM Business Transformation for investigation. GM Business Transformation assigns incident investigator from a centrally managed pool of investigators.	LoB GM (or formal delegate) as Incident Owner appoints investigation team after confirmation of the classification of the incident as HiPo or SIF.	Decide on relevance and subsequent investigation methodology :
Investigation sponsor	LoB GM (or delegate) is the investigation sponsor. Investigation sponsor to put together <u>Level 3 TOR</u> for the investigation with support from T&S I&L Manager. TOR to be approved by LoB SVP + LoB GM HSSE.	LoB GM -1 as investigation sponsor. <u>Basic TOR</u> with investigation scope, process, & timeline required. supported by LoB GM -1 & T&S I&L Manager.	Discretion of Regional HSSE Manager within 5 WD upon request from Incident Owner i.e. LoB GM-1 (or formal delegate) on investigation team formation, if investigation is mandated, ensure a:
Underlying cause analysis method	Incident investigated by global investigator along with local team using Causal learning methodology with aim to deeply understand the system that resulted in incident occurring. <u>Assess the need</u> for Interim Action alert for urgent 'make safe' actions, using the interim action alert <u>template</u> . A lower-level investigation, or no formal investigation, must be supported by the T&S EVP, in consultation with Global HSSE I&L Process Owner	Incident investigated by business/Asset causal facilitator with aim to understand the causes to a deeper level then is possible for a level 1 investigation and gain some understanding of system level causes. <u>Assess the need</u> for Interim Action alert for urgent 'make safe' actions, using the interim action alert <u>template</u> . A lower-level investigation, or no formal investigation, must be supported by T&S GM HSSE, T&S GM Shipping & Maritime, or Midstream Engineering and HSSE Manager	simplest level of investigation with the aim to understand the incident causes at a simple level within the time available
Investigation Report	Investigation completion and investigation report timeline to be stipulated in the TOR, taking regulatory requirements in consideration. <u>Report</u> to be shared with T&S EVP, LoB SVP, LOB GM HSSE, & regional LT	Investigation completion and investigation report timeline to be stipulated in the TOR. <u>Report</u> to be shared with LoB GM-1, LoB GM HSSE, & regional LT	
Incident Review	Causal <u>learning session</u> with sponsor + LoB SVP + LoB GM HSSE + LoB GM	Causal <u>learning session</u> with local leadership team Specific attendees to be determined by investigation sponsor.	Discretion of Regional HSSE Manager within 3WD of report.
Update Incident Record in FIM	LoB GM or delegate as Event Owner update final classification (if changed), and action plan into FIM/SpheraCloud within 1wk after review	LoB GM-1 (or formal delegate) as Event Owner update final classification (if changed), and action plan into FIM/SpheraCloud within 1wk after signoff	LoB GM-1 (or formal delegate) as Event Owner update final classification, action plan into FIM/SpheraCloud within 1wk after signoff
Learning From Incidents	Learn TOR for <u>I&L change proposal</u> , change proposal to contain options for change to the system (if, when, where, what, & how) to achieve improved HSSE performance. Use <u>Go & engage</u> and/or <u>Action Alert</u> templates.	Develop learn material using <u>Go & engage</u> and/or <u>Action Alert</u> templates where appropriate	Develop learn material using <u>Go & engage</u> and/or <u>Action Alert</u> templates where appropriate.

เอกสารแนบที่ 14 Oil Spill Risk Assessment

Risk Assessment Methodology

This oil spill risk assessment has been conducted in five steps which are explained below. It meets International Maritime Organization (IMO) guidance. The Risk Register and Risk Assessment Matrix (RAM) show the outcomes of the risk assessment.

Step 1 Oil Spill Scenarios	All operation processes and actions are reviewed to identify potential sources and events that could lead to an oil spill. The potential scenario, oil type and volume are recorded in the Risk Register.
Step 2 Likelihood and Consequence	<p>The likelihood and consequence of all oil spill scenarios identified are semi quantitatively measured using industry best practice. Only the likely consequence of the scenario on the environment is considered and shows the environmental consequence and likelihood definitions.</p> <p>The likelihood of each scenario is based on historical data sources and considering oil spill mitigation measures already in place.</p> <p>The consequence for each scenario has been predicted based on the way the oil will behave when spilled. This information has been gathered from environmental and socioeconomic information of the area and the oil spill modelling results. The potential oil spill scenarios and assigned likelihood and consequence values are recorded in the Risk Register.</p>
Step 3 Oil Spill Scenario Impacts	<p>The potential impact of the scenarios outlined in the Risk Register have been assessed by:</p> <p>Reviewing the environmental and socioeconomic information to identify impacts from an oil spill.</p>

Step 4 Tiered Response	The tiered response approach and response technique suitable for each scenario were determined. Influencing factors include: oil type, spill volume, climate, proximity to sensitive resources and response capability. This information has been recorded in the Risk Register
Step 5 Risk Assessment Matrix	The risk profile is completed using the RAM. The RAM highlights the scenarios which are deemed low, medium or high risk.

Risk Register Reference

Table 1 Definition of Consequence (C) Categories

Severity	Environmental Definition
1	Slight impact
2	Minor local impact
3	Moderate regional impact
4	Major national impact
5	Extensive international impact

Table 2 Definition of Likelihood (L) Categories

Likelihood	Definition
A	Never happened in the industry
B	Heard of in the industry
C	Has happened in the organisation or more than once per year in the industry
D	Has happened at the location or more than once per year in the organisation
E	Has happened more than once a year at the location

Table Jetty 24A, 24B, Jetty 5 and 7 Oil Spill Risk Scenarios

Scenario					Initial Risk				Response Strategies and Tiered Resources
#	Source	Event	Oil Type	Spill Volume	Impact	C	L	Risk	
1	Dock hose	Rupture of hose while loading / unloading at the jetty	Fuel Oil, Diesel Oil, Lube Oil, Jet A-1, Kerosene and Gasoline	10 ton	<ul style="list-style-type: none"> - Tier 1 Spill 3rd Party Ship Manager fails to adequately respond Consider using spill assets from own 3rd party Tier 1 responder and Shell CNS Terminal - Containment strategy required for effective booming of spilled areas. - In case of Gasoline, let it vaporise and not booming. 	2	C	Low	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilise Tier 1 CNS resources to manage the migration of product toward the facility using a combination of protection and recovery if safe. - Monitoring effect of spilled areas. - In case of Gasoline, control ignition sources and monitoring spill fate.

2	Jetty	Terminal cargo line failure	Fuel Oil, Diesel Oil, Lube Oil, Jet A-1, Kerosene and Gasoline	10 ton	<ul style="list-style-type: none"> - Tier 1 Spill 3rd Party Ship Manager fails to adequately respond Consider using spill assets from own 3rd party Tier 1 responder and Shell CNS Terminal - Containment strategy required for effective booming of spilled areas. - In case of Gasoline, let it vaporise and not booming. 	2	C	Low	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilise Tier 1 CNS resources to manage the migration of product toward the facility using a combination of protection and recovery if safe. - Monitoring effect of spilled areas. - In case of Gasoline, control ignition sources and monitoring spill fate.
3	Vessel	Rupture cargo tank due to grounding enroute to and from CNS Terminal jetty (Bangkok Port)	Fuel Oil, Diesel Oil, Lube Oil, Jet A-1, Kerosene and Gasoline	100 ton	<ul style="list-style-type: none"> - Tier 2 Spill 3rd Party Ship Manager fails to adequately respond Consider using spill assets from own 3rd party Tier 2 responder and Shell CNS Terminal - Containment strategy required for effective booming of sensitive areas. 	3	B	Low	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilise Tier 1 CNS resources to manage the migration of product toward the facility using a combination of protection and recovery if safe. - Mobilise Tier 2 IESG to deal with the oil spill element focusing on protection of sensitive resources and the mitigation of the oil spill. - Coordinate with Marine Department to mobilise government Tier 2 to deal with the oil spill element focusing on

					<ul style="list-style-type: none"> - In case of Gasoline, let it vaporise and not booming - High media attention 				<p>protection of sensitive resources and the mitigation of the oil spill.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Monitoring of affected area along the river. - In case of Gasoline, control ignition sources and monitoring spill fate.
4	Vessel	Rupture fuel tank through collision with jetty when berthing and unberthing	Fuel Oil, Diesel Oil, Lube Oil, Jet A-1, Kerosene and Gasoline	100 ton	<ul style="list-style-type: none"> - Tier 2 Spill 3rd Party Ship Manager fails to adequately respond Consider using spill assets from own 3rd party Tier 2responder and Shell CNS Terminal - Containment strategy required for effective booming of sensitive areas. - In case of Gasoline, let it vaporise and not booming - High media attention 	3	B	Low	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilise Tier 1 CNS resources to manage the migration of product toward the facility using a combination of protection and recovery if safe. - Mobilise Tier 2 IESG to deal with the oil spill element focusing on protection of sensitive resources and the mitigation of the oil spill. - Coordinate with Marine Department to mobilise government Tier 2 to deal with the oil spill element focusing on protection of sensitive resources and the mitigation of the oil spill. - Monitoring of affected area along the river. - In case of Gasoline, control ignition sources and monitoring spill fate.

5	Vessel	Rupture cargo tank due to collision with another vessel enroute to and from CNS Terminal jetty (Bangkok Port)	Fuel Oil, Diesel Oil, Lube Oil, Jet A-1, Kerosene and Gasoline	450 ton	<ul style="list-style-type: none"> - Tier 2 Spill 3rd Party Ship Manager fails to adequately respond Consider using spill assets from own 3rd party Tier 2 responder and Shell CNS Terminal - Containment strategy required for effective booming of sensitive areas. - In case of Gasoline, let it vaporise and not booming - High media attention 	3	C	Medium	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilise Tier 1 CNS resources to manage the migration of product toward the facility using a combination of protection and recovery if safe. - Mobilise Tier 2 IESG to deal with the oil spill element focusing on protection of sensitive resources and the mitigation of the oil spill. - Coordinate with Marine Department to mobilise government Tier 2 to deal with the oil spill element focusing on protection of sensitive resources and the mitigation of the oil spill. - Monitoring of affected area along the river. - In case of Gasoline, control ignition sources and monitoring spill fate.
6	Vessel	Bunker oil spill during bunkering	Fuel Oil / Diesel Oil	Less than 1 ton	<ul style="list-style-type: none"> - Tier 1 Spill 3rd Party Ship Manager fails to adequately respond Consider using spill assets from own 3rd party Tier 1 responder and Shell CNS Terminal 	1	C	Low	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilise Tier 1 CNS resources to manage the migration of product toward the facility using a combination of protection and recovery if safe. - Monitoring effect of spilled areas.

					- Containment strategy required for effective booming of spilled areas.				
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

Risk Assessment Matrix

The risks have been recorded and plotted on the following RAM to identify risks of low, medium or high severity.

Consequence		Increasing Likelihood				
Severity	Environment	A	B	C	D	E
		Never heard of in the industry	Heard of in the industry	Happened in organisation / more than once per year in industry	Happened at the location / more than once per year in organisation	Happened more than once a year at the location
1	Slight impact			6		
2	Minor local impact			1, 2		
3	Moderate regional impact		3, 4	5		
4	Major national impact					
5	Extensive international impact					

Risk Severity Levels

Key:

 Low Medium High

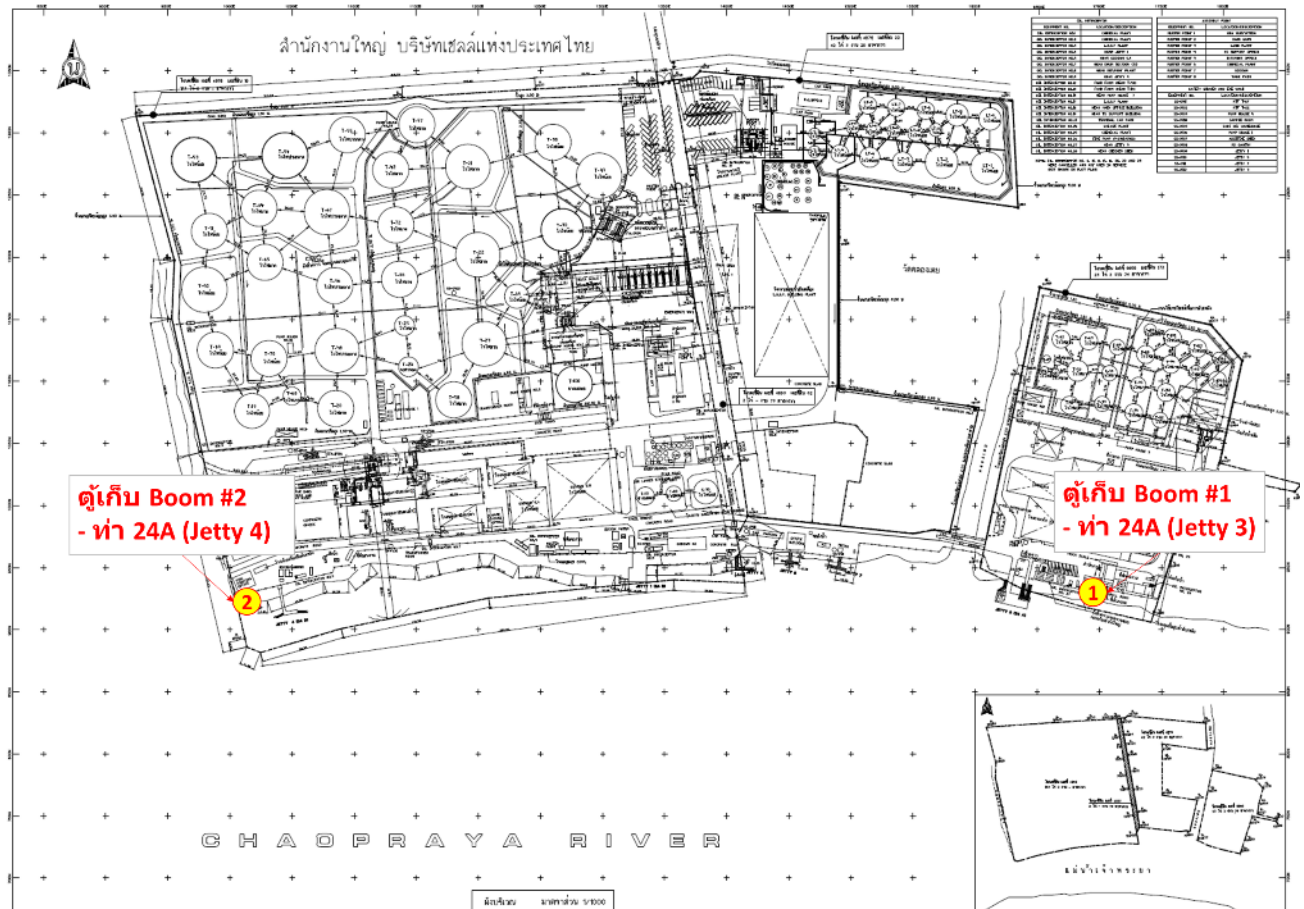
The following scenarios were identified as Worst Case Discharge and Worst Credible Case Scenario;

Worst Case Discharge – 450 ton cargo spill due to a ruptured cargo tank owing to a collision with another vessel en-route to the CNS Terminal.

เอกสารแนบที่ 15 ขั้นตอนการใช้งานทุ่นกักเก็บคราบน้ำมัน (Boom deployment)

ตำแหน่งของทุ่นกักเก็บคราบน้ำมันในคลังขื่อนนนทรี

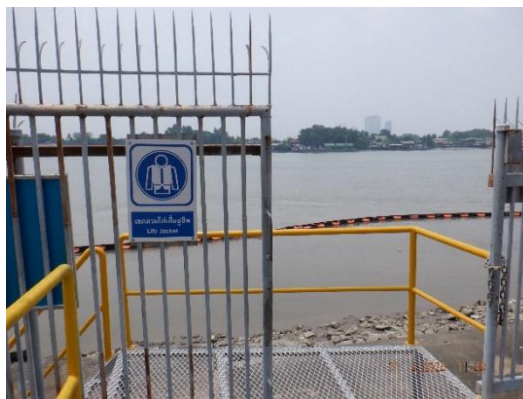
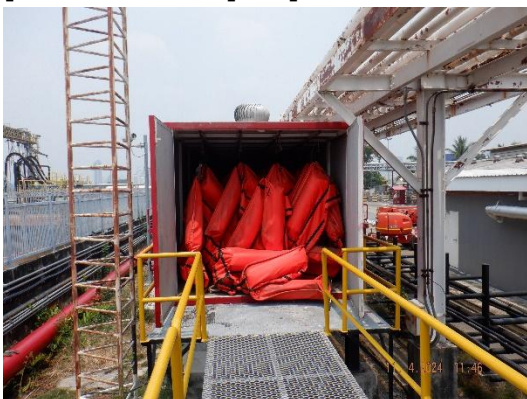
มี 2 ตำแหน่ง คือ ที่บริเวณท่า 24A (Jetty3) และท่า 4 (Jetty4) ดังแผนภาพ



ขั้นตอนการใช้งานทุ่นกักเก็บคราบน้ำมันและปล่อยบูมลงน้ำ

1. สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล (PPE) ให้เรียบร้อย สำหรับผู้ที่ออกปฏิบัติงานนอกบริเวณริมฝั่งเพื่อทำการปล่อยทุ่นกักเก็บคราบน้ำมันลงน้ำ ต้องสวมใส่เสื้อชูชีพ (PFD)
2. ปลดล็อกทุ่นและปล่อยบูมและตรวจสอบบูมว่ามีสภาพปกติพร้อมใช้งาน โดยบูมจะถูกประกอบเตรียมไว้เรียบร้อยแล้ว
3. ในการลำเลียงบูมให้มี 2 คนเป็นผู้นำปลายบูมจากในตู้ เคลื่อนย้ายไปยังบริเวณนอกรั้วริมฝั่ง
4. คนที่เหลือช่วยในการลำเลียงและส่งต่อบูมส่วนถัดๆมา เพื่อเคลื่อนย้ายต่อเนื่องไปยังริมฝั่ง
5. ส่งปลายบูมลงน้ำ โดยให้ผู้ปฏิบัติงานอยู่บริเวณริมฝั่งและห้ามลงไปในน้ำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากอันตรายทางน้ำ
6. แจ้งให้เรือ Oil spill ทำการลากบูมจากบริเวณริมฝั่งไปยังจุดเกิดเหตุ

รูปประกอบสำหรับ ตู้เก็บบูมที่ 1 : บริเวณท่า 24A (Jetty3)



รูปประกอบสำหรับ ตู้เก็บบูมที่ 2 : บริเวณท่า 4 (Jetty4)



