

ภาคผนวก ข-1

ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วย
วิธีปฏิบัติการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ
ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ

ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย

ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ
ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ พ.ศ. ๒๕๕๘

โดยที่เป็นการสมควรกำหนดวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ
ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ ให้เหมาะสมกับการปฏิบัติงาน อาศัยอำนาจ
ตามความในมาตรา ๙ (๔) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ วรคแรก (๑) และวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติ
การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งได้รับมอบอำนาจ
จากคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย จึงให้วางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการ
ใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ
พ.ศ. ๒๕๕๘”

ข้อ ๒ ให้ใช้ระเบียบนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๖ เมษายน ๒๕๕๘ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ นับแต่วันใช้ระเบียบนี้ ให้ยกเลิก

๓.๑ ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติการใช้ท่าเรือ บริการและ
ความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ พ.ศ. ๒๕๕๓

๓.๒ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศ หรือหลักปฏิบัติอื่นใดที่ขัดหรือแย้งกับระเบียบนี้

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“ผู้จัดการ” หมายความว่า ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

“แผนกบริหารและการเงิน” หมายความว่า แผนกบริหารและการเงิน ท่าเรือพาณิชย์
เชียงแสน

“แผนกการทำและสินค้า” หมายความว่า แผนกการทำและสินค้า ท่าเรือพาณิชย์
เชียงแสน

“เขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน” หมายความว่า เขตท่าเทียบท่าเรือ และโรงพักสินค้า
ตามกฎหมายศุลกากรสำหรับบรรทุกของลง หรือขนของขึ้น และเป็นที่สำหรับตรวจและเก็บสินค้า
ที่ยังมิได้ตรวจปล่อย ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

“เขตท่าเรือเชียงของ” หมายความว่า เขตท่าเทียบท่าเรือ และโรงพักสินค้าตามกฎหมาย
ศุลกากรสำหรับบรรทุกของลง หรือขนของขึ้น และเป็นที่สำหรับตรวจและเก็บสินค้าที่ยังมิได้ตรวจปล่อย
ณ ท่าเรือเชียงของ

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการ
ส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ ส่วนราชการสังกัดรัฐสภา ศาลเฉพาะในส่วนที่ไม่เกี่ยวกับการพิจารณาพิพากษาคดี
องค์กรควบคุมการประกอบวิชาชีพ หน่วยงานอิสระของรัฐและหน่วยงานอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“วัน” หมายความว่า ระยะเวลาจาก ๐๐.๐๐ นาฬิกา ถึง ๒๔.๐๐ นาฬิกา
ของวันนั้น ๆ การคิดค่าธรรมเนียมเป็นรายวันให้เริ่มนับเวลาตั้งแต่เริ่มให้บริการจนครบ ๒๔ ชั่วโมง
ให้คิดเป็น ๑ วัน เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น

“GT (GROSS TONNAGE)” หมายความว่า จำนวนตันรวมของเรือ หรือเรือลำเลียง
ที่คิดคำนวณตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการวัดขนาดของเรือ ค.ศ. ๑๙๖๙

“ตัน” หมายความว่า REVENUE TONNE คือ น้ำหนักเป็นเมตริกตัน หรือปริมาตร
เป็นลูกบาศก์เมตร อย่างใดอย่างหนึ่งที่มีจำนวนมากกว่า ใช้เป็นหน่วยในการคิดคำนวณค่าธรรมเนียม

“ผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก” หมายความว่า เจ้าของสินค้าขาเข้า หรือขาออก หรือ
บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ครอบครอง หรือมีส่วนได้เสียในสินค้านั้นแม้ชั่วขณะหนึ่ง สินค้าขาเข้านับแต่ได้รับมอบ
จากเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ และส่งมอบให้เจ้าของสินค้า หรือตัวแทนเจ้าของสินค้า
สินค้าขาออกนับแต่ได้รับจากเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนเจ้าของสินค้า และส่งมอบให้เจ้าของเรือ
หรือตัวแทนเจ้าของเรือ

“ที่เก็บสินค้า” หมายความว่า สถานที่กองเก็บสินค้าทั้งภายใน และภายนอกโรงพักสินค้า
ที่อยู่ในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

“สินค้าอันตราย (DANGEROUS GOODS)” หมายความว่า สิ่งของ หรือวัตถุ
ที่มีคุณสมบัติทางเคมี หรือทางกายภาพโดยตัวของมันเอง หรือเมื่อสัมผัสกับสารอื่น (อากาศ หรือน้ำ)
ทำให้เกิดอันตรายต่อมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือต่อสภาพแวดล้อมตามที่ระบุไว้ใน IMDG CODE (INTERNATIONAL
MARITIME DANGEROUS GOODS CODE)

“คู่สินค้า” หมายความว่า ภาชนะบรรจุของชนิดที่ใช้บรรจุของเพื่อความสะดวก หรือเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามมาตรฐาน ISO

“ตู้สินค้า FCL (FULL CONTAINER LOAD)” หมายความว่า ตู้สินค้าที่ไม่มีการเปิดนำสินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

“ตู้สินค้า LCL (LESS THAN CONTAINER LOAD)” หมายความว่า ตู้สินค้าเข้า
ที่มีการเปิดนำสินค้าออก หรือทำการบรรจุสินค้าออกเข้าตู้สินค้า ในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

“ตุลีนค้ำอันตราย” หมายความว่า ตูลีนค้ำที่บรรจุตุลีนค้ำอันตราย

“ตู้สินค้าบรรทุกเกินขนาด (OVERHEIGHT/OVERWIDTH/OVERLENGTH CONTAINER)”

หมายความว่า ตุลีน ค่า ที่ บรรจุ กิน ขนาด ของ ตัว ตุลีน ค่า

“ค่าธรรมเนียน” หมายความว่า ค่าใช้สถานที่ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ โดยมีได้รวมถึงการให้บริการแรงงาน และ/หรือเครื่องมือทันแรง เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ข้อ ๕ ให้ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้รักษากการให้เป็นไปตามระเบียบนี้ และมีอำนาจในการออกคำสั่ง ประกาศ หรือหลักปฏิบัติ รวมทั้งมีอำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบนี้ และให้ถือเป็นที่สุดก่อนรายงานให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ทราบ

หมวดที่ ๑

การส่งข้อมูล หรือเอกสารการใช้ทำเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ

ข้อ ๖ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือที่ประสงค์จะนำเรือเข้าใช้บริการท่าเรือพาณิชย์ เชียงแสนหรือท่าเรือเชียงของ จะต้องยื่นคำร้องขอนำเรือเข้าเทียบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ตามแบบที่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน กำหนด ที่แผนกการทำและสินค้า ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เมื่อนำเรือ เข้าเทียบท่า

ข้อ ๗ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนต้องจัดส่งสำเนาบัญชีสินค้าเข้าสำหรับเรือ (Inward Cargo Manifest) หรือเอกสารอื่นใดซึ่งอย่างน้อยต้องแสดงชื่อเรือ ชื่อสินค้า ประเภทสินค้า ชื่อเจ้าของสินค้าหรือตัวแทน จำนวน ขนาดและน้ำหนักที่ยื่นต่อด่านศุลกากรเชียงแสน จำนวน ๑ ชุด ที่แผนการทำและสินค้า ก่อนทำการขนถ่ายสินค้า

ข้อ ๘ เจ้าชายนีนคำ หรือตัวแทนต้องจัดส่งสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (ใบส่งปล่อย) หรือใบขนสินค้าขาออก ที่ได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากรเชียงแสนแล้ว จำนวน ๑ ชุด ที่แผนการท่า และสินค้า ก่อนนำสินค้าขาเข้าออกนอกเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือนำสินค้าขาออกเข้าเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แล้วแต่กรณี

ข้อ ๙ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนต้องส่งข้อมูลบัญชีตู้สินค้าขาเข้า (Inward Container List) ที่ถูกต้องและครบถ้วนตามแบบที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนกำหนด ที่แผนกการท่าและสินค้า ก่อนทำการขนถ่ายสินค้า

ข้อ ๑๐ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนต้องจัดส่งบัญชีตู้สินค้าบรรทุกลงเรือ (Container Loading List) ที่ถูกต้องและครบถ้วนตามแบบที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนกำหนด ที่แผนก การท่าและสินค้า ก่อนทำการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ

ข้อ ๑๑ กรณีข้อมูลตามข้อ ๖ ถึงข้อ ๑๐ จัดส่งไม่ถูกต้อง และ/หรือไม่ครบถ้วน เจ้าขอเรือหรือเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนต้องชวยยกเลิก หรือแก้ไข หรือเพิ่มเติมรายการนั้น โดยยื่นเอกสารแสดงรายการที่ขอแก้ไขหรือจัดส่งใหม่ทั้งหมด ที่แผนการทำและสินค้า ก่อนการขนถ่าย หรือบรรทุกสินค้า หรือตีสินค้า

หมวดที่ ๒

ค่าธรรมเนียม และการชำระเงินค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ ค่าบริการ และความแตกต่าง ฯ

ข้อ ๑๒ หน่วยงานของรัฐที่ได้รับอนุมัติผ่อนผันจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงของ ให้ให้บริการก่อนการชำระเงิน จะต้องดำเนินการชำระเงินค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการดังกล่าวให้เสร็จสิ้น

ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับใบแจ้งหนี้ ถ้าไม่ชำระภายในเวลาที่กำหนดทำเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงของ จะพิจารณางดให้การผ่อนผัน

ข้อ ๑๓ หน่วยงานของรัฐ หรือผู้ใช้บริการทั่วไปที่ประสงค์ขอเปิดใช้บริการประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่อ ให้วางหลักประกันการชำระหนี้เป็นเงินสด หรือเช็คธนาคาร หรือหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ตามแบบที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนกำหนด โดยเป็นจำนวนเงินตามที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือ เชียงของ เห็นสมควร โดยผู้ขอจะได้รับการผ่อนผันให้ชำระหนี้ได้ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับใบแจ้งหนี้

ข้อ ๑๔ หน่วยงานของรัฐ หรือผู้ใช้บริการทั่วไปที่มีได้เปิดใช้บริการประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่อ หากประสงค์จะขอใช้บริการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงของ แต่ไม่สามารถชำระเงิน หรือคิดคำนวณค่าธรรมเนียมหรือค่าบริการที่ถูกต้องได้ทัน ให้วางเงินสด หรือเช็คธนาคาร เป็นหลักประกัน การใช้บริการเฉพาะคราว ดังต่อไปนี้

๑๔.๑ กรณีที่สามารถคิดคำนวณค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการที่ถูกต้องตามจริงได้ ให้วางเงินสด หรือเช็คธนาคารเป็นหลักประกันการใช้บริการ ในจำนวนเท่ากับค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการที่ถูกต้องตามจริง

๑๔.๒ กรณีไม่สามารถคิดคำนวณค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการที่ถูกต้องตามจริงได้ ให้วางเงินสด หรือเช็คธนาคารเป็นหลักประกันการใช้บริการในจำนวนที่สูงกว่าค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการที่คิดคำนวณโดยประมาณอีก ๑ ใน ๓ และให้ขอรับเงินหลักประกันส่วนที่เหลือคืนภายใน ๒ เดือน นับแต่วันที่ใช้บริการนั้นเสร็จสิ้นถ้ามิได้ดำเนินการภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าเงิน ที่เหลือเป็นรายได้ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ข้อ ๑๕ ผู้ใช้บริการประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่อที่มีได้ชำระหนี้ภายในระยะเวลาที่ได้รับการผ่อนผัน ต้องชำระค่าเบี้ยปรับในอัตราร้อยละ ๑๘ ต่อปี ของจำนวนเงินตามใบแจ้งหนี้ค้างชำระ จนกว่าจะได้ ชำระหนี้เสร็จสิ้นแล้วและหากพ้นกำหนดระยะเวลา ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับใบแจ้งหนี้ ยังไม่ชำระหนี้ และค่าเบี้ยปรับ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงของ แล้วแต่กรณี ขอสงวนสิทธิในการ งดให้บริการเงินเชื่อ หรืองดบริการการใช้ท่าเรือ และจะหักจากเงินสด หรือเช็คธนาคารที่วางประกัน หรือใช้สิทธิเรียกเก็บจากธนาคารผู้ค้ำประกัน แล้วแต่กรณี

หมวดที่ ๓
การยกเลิกการให้บริการประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่อ

ข้อ ๑๖ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ขอสงวนสิทธิในการยกเลิกการให้บริการ ประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่อ หรืองดบริการการใช้ท่าเรือ เมื่อเข้าหลักเกณฑ์ข้อใดข้อหนึ่ง ดังต่อไปนี้

๑๖.๑ หนี้ค้างชำระเกินจำนวนเงินที่วางไว้เป็นหลักประกันการชำระหนี้ หรือ เกินวงเงินที่ธนาคารค้ำประกันตามข้อ ๑๓

๑๖.๒ ไม่ชำระหนี้ หรือค่าเบี้ยปรับตามกำหนดในข้อ ๑๕

๑๖.๓ หนังสือสัญญาค้ำประกันหมดอายุ

ข้อ ๑๗ ผู้ใช้บริการที่ถูกยกเลิกการให้บริการตามข้อ ๑๖ ประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่อ ถ้าประสงค์ จะขอใช้บริการประเภทยูทิลิตี้เงินเชื่ออีก จะต้องชำระหนี้ที่ค้างอยู่ให้หมดสิ้น

หมวดที่ ๔
การขอแก้ไขใบแจ้งหนี้และการขอคืนเงินที่ชำระไว้เกิน

ข้อ ๑๘ ผู้ใช้บริการที่ตรวจพบว่าหนี้ตามใบแจ้งหนี้ไม่ถูกต้อง ให้ส่งใบแจ้งหนี้พร้อมกับเอกสาร มูลหนี้และคำชี้แจงระบุเหตุผิดพลาดไปยังแผนกบริหารและการเงินภายใน ๑๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับ ใบแจ้งหนี้ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าว ผู้ใช้บริการต้องชำระเงินตามใบแจ้งหนี้

ข้อ ๑๙ ผู้ใช้บริการที่ตรวจพบว่าได้ชำระเงินไว้เกิน ให้ส่งต้นฉบับ หรือสำเนาใบเสร็จรับเงิน พร้อมกับเอกสารมูลหนี้และคำชี้แจงระบุเหตุผิดพลาดไปยังแผนกบริหารและการเงินภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้ชำระเงิน หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงของ แล้วแต่กรณี จะถือว่า การชำระเงินนั้นถูกต้องแล้ว

ข้อ ๒๐ การหักทั้งใบแจ้งหนี้ตามข้อ ๑๘ หากผลการตรวจสอบปรากฏว่า การออกใบแจ้งหนี้ นั้น ถูกต้องแล้ว ผู้ใช้บริการต้องชำระหนี้ตามใบแจ้งหนี้ในภายใน ๓ วัน นับแต่วันที่ได้รับใบแจ้งหนี้คืน และต้องชำระค่าเบี้ยปรับเพิ่มอีกในอัตราร้อยละ ๕ ของจำนวนเงินตามใบแจ้งหนี้ฉบับนั้น แต่ไม่เกิน

ฉบับละ ๕๐๐ บาท (ห้าร้อยบาทถ้วน) แต่ถ้ามีการผิดพลาดตามที่ทักท้วง ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนหรือท่าเรือเชียงของ แล้วแต่กรณี จะแก้ไขใบแจ้งหนี้ให้ถูกต้อง และผ่อนผันให้ชำระหนี้ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับใบแจ้งหนี้ฉบับใหม่

ข้อ ๒๑ อัตราค่าธรรมเนียมการใช้บริการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือท่าเรือเชียงของ ให้เป็นไปตามเอกสารแนบท้ายระเบียบนี้

ข้อ ๒๒ การใดที่ทำเรือเชียงของต้องดำเนินการ และปฏิบัติงานเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ให้นำระเบียบนี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ประกาศ ณ วันที่ ๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก หรือผู้ขออนุญาต (ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน)

แนบท้ายระเบียบการท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ พ.ศ. ๒๕๕๘

ส่วนที่ ๑

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ หรือผู้ขออนุญาต

ลำดับที่

๑๐๑ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (BERTH FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสนในการจอดเรือสินค้า เรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการพนักงานจัดเรือสินค้า เรือโดยสาร หรือเรืออื่นๆ เข้าและออกจากท่า รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวันนับตั้งแต่วันที่เรือนั้นเข้าจอดในอัตราดังนี้

ลำ / เที้ยว / วัน	
เรือยาวไม่เกิน ๓๐ เมตร	๕๐๐ บาท
เรือยาวเกิน ๓๐ - ๓๕ เมตร	๗๕๐ บาท
เรือยาวเกิน ๓๕ - ๔๐ เมตร	๑,๐๐๐ บาท
เรือยาวเกินกว่า ๔๐ เมตร	๑,๒๕๐ บาท
เรือราชการไทย เรือรบต่างประเทศ ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมรายการนี้	

๑๐๒ ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE)

เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เรียกเก็บในอัตรา

๕๐ บาท / คน / เที้ยว

ส่วนที่ ๒

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก หรือผู้ขออนุญาต

๒๐๑ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR SCHARGING FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสนในการขนถ่ายสินค้าเข้าขึ้นจากเรือ และได้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือขนถ่ายสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนลงจากยานพาหนะ เพื่อบรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย หรือบรรทุกยานพาหนะขาเข้าหรือขาออก ขึ้นหรือลงเรือ เรียกเก็บในอัตราดังนี้

๒๐๑.๑ สินค้าทั่วไป	๑๐ บาท / ตัน
๒๐๑.๒ ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น / ลงเรือเอง	๓๕๐ บาท / คัน
๒๐๑.๓ รถจักรยานยนต์	๑๐๐ บาท / คัน

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๒ -

๒๐๒ ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (CARGO STORAGE FEE)

เป็นค่าฝากเก็บสินค้าเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือสินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม ฝากสินค้า ๓ วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แล้วแต่กรณี เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าวจะเรียกเก็บเป็นรายวันในอัตรา ๕ บาท / ตัน / วัน

ส่วนที่ ๓

ค่าธรรมเนียมตู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต

๓๐๑ ค่าธรรมเนียมยกตู้สินค้าขึ้น หรือลงเรือ (CONTAINER LIFTING FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายของท่าเรือ หรือปั้นจั่นของเรือ หรือเอกชนในการยกตู้สินค้าที่ขนถ่ายจากเรือ หรือบรรทุกลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือ เรียกเก็บตามจำนวนครั้งที่ยกในอัตรา ดังนี้

บาท / ตู้ / ครั้ง

< ๒๐' ๒๐' ๔๐' > ๔๐'

๓๐๑.๑ ปั้นจั่นของท่าเรือ ๓๐๐ ๕๐๐ ๘๕๐ ๑,๐๐๐

๓๐๑.๒ ปั้นจั่นของเรือ หรือเอกชน ๗๕ ๑๒๕ ๒๑๕ ๒๕๐

สำหรับค่าธรรมเนียมยกตู้สินค้าบรรจุเกินขนาดเรียกเก็บเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ ๕๐ ของอัตราที่กำหนดข้างต้น

๓๐๒ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของตู้สินค้า (CONTAINER WHARFAGE FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือในการบรรทุกสินค้าจากตู้สินค้าลงเรือโดยตรง หรือขนถ่ายสินค้าจากเรือบรรจุ ในตู้สินค้า หรือเป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ หรือเพื่อบรรทุกลงเรือ ซึ่งมีการดำเนินการ ดังนี้

ตู้สินค้า FCL หรือตู้สินค้าเปล่า

(๑) ที่ขนถ่ายจากเรือแล้วส่งมอบโดยตรง หรือเคลื่อนย้ายไปเก็บไว้ที่ลานเก็บตู้สินค้าเพื่อการส่งมอบ หรือ

(๒) เพื่อบรรทุกลงเรือโดยตรง หรือเคลื่อนย้ายจากลานเก็บตู้สินค้าเพื่อบรรทุกลงเรือ

ตู้สินค้า LCL

(๑) ที่ขนถ่ายจากเรือ นำไปเก็บไว้ที่ลานเก็บตู้สินค้าแล้วเคลื่อนย้ายไปยังสถานที่เปิดตู้สินค้า เพื่อเปิดตู้สินค้านำสินค้าเข้าเก็บในที่เก็บสินค้า หรือส่งมอบหน้าตู้โดยตรงแล้วนำตู้สินค้าเปล่าไปเก็บที่ลานเก็บ ตู้สินค้าเปล่า หรือ

/ ๓ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๓ -

(๒) เพื่อบรรทุกลงเรือโดยเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากลานเก็บตู้สินค้าไปบรรทุกลงเรือ ทั้งนี้ การดำเนินการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า การเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ผู้ขออนุญาตต้องดำเนินการเอง เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้าในอัตราดังนี้

บาท/ตู้

< ๒๐' ๒๐' ๔๐' > ๔๐'

๓๐๒.๑ ตู้สินค้า FCL ๑๘๐ ๓๐๐ ๔๕๐ ๔๘๐

๓๐๒.๒ ตู้สินค้า LCL ๓๐๐ ๕๐๐ ๗๕๐ ๘๐๐

๓๐๒.๓ ตู้สินค้าเปล่า ๙๐ ๑๕๐ ๒๒๕ ๒๔๐

กรณีตู้สินค้า LCL ขาเข้าที่ขนถ่ายจากเรือ ได้เปิดตู้และนำสินค้าบรรจุขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือ หรือฝากเก็บสินค้าไว้ ณ ที่เก็บสินค้า และได้นำตู้สินค้าเปล่านั้นบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับตู้สินค้า ดังกล่าวตามลำดับที่ ๓๐๒.๓ ด้วย

๓๐๓ ค่าธรรมเนียมการส่งมอบตู้สินค้า (CONTAINER DELIVERY FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเครื่องมือของท่าเรือ หรือเอกชนในการยกตู้สินค้า FCL หรือตู้สินค้าเปล่า หรือยกสินค้า จากตู้ LCL ขาเข้าที่เปิดขนส่งหน้าตู้ขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือ หรือตู้สินค้าที่นำออกนอกเขต ท่าเรือโดยตรง เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้าในอัตราดังนี้

ยกตู้สินค้าขาเข้าขึ้นยานพาหนะ

บาท/ตู้

< ๒๐' ๒๐' ๔๐' > ๔๐'

๓๐๓.๑ ใช้เครื่องมือของท่าเรือ

๓๐๓.๑.๑ ตู้สินค้า FCL ๓๐๐ ๕๐๐ ๗๕๐ ๘๐๐

๓๐๓.๑.๒ ตู้สินค้าเปล่า ๑๕๐ ๒๕๐ ๓๗๕ ๔๐๐

๓๐๓.๑.๓ ตู้สินค้าจากตู้สินค้า LCL ที่เปิดขนส่งหน้าตู้ ๕๕๕ ๙๒๕ ๑,๕๗๕ ๑,๘๕๐

๓๐๓.๒ ใช้เครื่องมือของเอกชน

๓๐๓.๒.๑ ตู้สินค้า FCL ๑๐๐ ๑๖๕ ๒๕๐ ๒๖๕

๓๐๓.๒.๒ ตู้สินค้าเปล่า ๕๐ ๘๕ ๑๒๕ ๑๓๕

๓๐๓.๒.๓ ตู้สินค้าจากตู้สินค้า LCL ที่เปิดขนส่งหน้าตู้ ๑๘๕ ๓๐๕ ๕๒๐ ๖๑๐

๓๐๔ ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า (CONTAINER STORAGE FEE)

เป็นค่าฝากเก็บตู้สินค้าเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือโดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสีย ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า ๗ วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตท่าเรือ พาณิชย์เชียงแสน แล้วแต่กรณี

/ ๔ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๔ -

ตู้สินค้าเปล่าที่เปลี่ยนสภาพจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า เริ่มนับระยะเวลาฝากตู้สินค้าตั้งแต่วันที่ทำการเปิดตู้ เว้นแต่ยังอยู่ในระยะเวลาที่ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า LCL เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บเป็นรายวันในอัตราดังนี้

บาท/ตู้/วัน

ระยะเวลาฝากตู้สินค้า (วัน)

๓๐๔.๑ ตู้สินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL)	๑ - ๗	๘ - ๑๔	ตั้งแต่ ๑๕
(๑) ตู้ขนาด ๒๐ ฟุต	๑๕๐	๒๖๕	๓๘๐
(๒) ตู้ขนาด ๔๐ ฟุต	๓๐๐	๕๓๐	๗๖๐
(๓) ตู้ขนาดเกินกว่า ๔๐ ฟุต	๓๔๐	๕๙๕	๘๕๐
๓๐๔.๒ ตู้สินค้าเปล่า	๑ - ๗	๘ - ๑๔	ตั้งแต่ ๑๕
(๑) ตู้ขนาด ๒๐ ฟุต	๒๕	๕๐	๑๐๐
(๒) ตู้ขนาด ๔๐ ฟุต	๕๐	๑๐๐	๒๐๐
(๓) ตู้ขนาดเกินกว่า ๔๐ ฟุต	๖๐	๑๒๐	๒๔๐

สำหรับค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้าบรรจุเกินขนาดทั้งขาเข้าและขาออก เรียกเก็บเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ ๕๐ ของอัตราที่กำหนดข้างต้น

๓๐๕ ค่าธรรมเนียมรับมอบตู้สินค้า (CONTAINER RECEIVING FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเครื่องมือของท่าเรือ หรือเอกชนในการยกตู้สินค้า FCL หรือตู้สินค้าเปล่าขาออก ที่นำผ่านท่าเข้าเขตท่าเรือลงจากยานพาหนะเพื่อบรรทุกลงเรือ หรือตู้สินค้าที่นำผ่านท่าเพื่อบรรทุกลงเรือโดยตรง เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้าในอัตราดังนี้

ยกตู้สินค้าขาออกลงจากยานพาหนะ

บาท / ตู้

๓๐๕.๑ ใช้เครื่องมือของท่าเรือ	< ๒๐'	๒๐'	๔๐'	> ๔๐'
๓๐๕.๑.๑ ตู้สินค้า FCL	๓๐๐	๕๐๐	๗๕๐	๘๐๐
๓๐๕.๑.๒ ตู้สินค้าเปล่า	๑๕๐	๒๕๐	๓๗๕	๔๐๐
๓๐๕.๒ ใช้เครื่องมือของเอกชน				
๓๐๕.๒.๑ ตู้สินค้า FCL	๑๐๐	๑๖๕	๒๕๐	๒๖๕
๓๐๕.๒.๒ ตู้สินค้าเปล่า	๕๐	๘๕	๑๒๕	๑๓๕

๓๐๖ ค่าธรรมเนียมบริการบรรจุ หรือเปิดตู้สินค้า (STUFFING OR UNSTUFFING SERVICE FEE)

เป็นค่าดำเนินการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า LCL หรือเปิดตู้สินค้า LCL เพื่อนำสินค้าออก เรียกเก็บในอัตรา

๑๐๐ บาท / ตู้

๓๐๗ ค่าบริการตู้สินค้าห้องเย็น (REEFER CONTAINER SERVICE)

เป็นค่าใช้จ่ายอุปกรณ์และกระแสไฟฟ้า สำหรับตู้สินค้าห้องเย็นเรียกเก็บในอัตราดังนี้

๓๐๖.๑ ตู้ขนาด ๒๐ ฟุต	๔๓๐ บาท / ตู้ / วัน
๓๐๖.๒ ตู้ขนาด ๔๐ ฟุต	๗๐๐ บาท / ตู้ / วัน
๓๐๖.๓ ตู้ขนาดเกินกว่า ๔๐ ฟุต	๘๑๐ บาท / ตู้ / วัน

/ ๕ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๕ -

ส่วนที่ ๔

ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต

๔๐๑ ค่าธรรมเนียมยานพาหนะและเครื่องมือทุ่นแรงผ่านท่า (VEHICLES AND EQUIPMENT ADMISSION FEE)

ยานพาหนะที่เข้ามาบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า หรือเครื่องมือทุ่นแรงที่เข้ามาปฏิบัติงานในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะที่เข้ามาในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เฉพาะเที่ยวขาเข้าในอัตราดังนี้

คัน / เที่ยว / วัน

๔๐๑.๑ รถยนต์บรรทุก ๔ ล้อ	๒๐ บาท
๔๐๑.๒ รถยนต์บรรทุก ๖ ล้อ	๓๐ บาท
๔๐๑.๓ รถยนต์บรรทุก ๘ หรือ ๑๐ ล้อ	๕๐ บาท
๔๐๑.๔ รถยนต์บรรทุก ๘ หรือ ๑๐ ล้อ และรถลากพ่วง	๑๐๐ บาท
๔๐๑.๕ รถยนต์หัวลากและหางลาก	๑๐๐ บาท
๔๐๑.๖ รถโดยสารขนาดเล็ก (รถตู้)	๒๐ บาท
๔๐๑.๗ รถโดยสารขนาดกลาง (รถมินิบัส)	๓๐ บาท
๔๐๑.๘ รถโดยสารขนาดใหญ่	๕๐ บาท
๔๐๑.๙ รถปั่นจั่นเคลื่อนที่ หรือรถยกทุกขนาด	๒๐๐ บาท

เฉพาะค่าธรรมเนียมตามลำดับที่ ๔๐๑ ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้ด้วยแล้ว

๔๐๒ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของแพขนานยนต์และยานพาหนะขึ้น หรือลงแพขนานยนต์

๔๐๒.๑ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของแพขนานยนต์

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสนในการเทียบท่าของแพขนานยนต์ และค่าบริการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายเที่ยวในอัตรา ๑๐๐ บาท / ลำ / เที่ยว

๔๐๒.๒ ค่าธรรมเนียมยานพาหนะขึ้น หรือลงแพขนานยนต์

เป็นค่ายานพาหนะที่บรรทุกสินค้า หรือตู้สินค้าขาเข้า หรือขาออก ขึ้น หรือลงแพขนานยนต์ รวมค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า และค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) เรียกเก็บในอัตราดังนี้

คัน / เที่ยว

(๑) รถบรรทุก ๔ - ๖ ล้อ	๕๐ บาท
(๒) รถบรรทุก ๘ - ๑๐ ล้อ	๑๐๐ บาท
(๓) รถบรรทุก ๘ - ๑๐ ล้อ และรถลากพ่วง	๒๐๐ บาท
(๔) กรณีรถเปล่าให้เรียกเก็บในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ	

/ ๖ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๖ -

๔๐๓ ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์ (HIRE OF EQUIPMENT)

๔๐๓.๑ บั๊นจันเคลื่อนที่ (MOBILE CRANE) เป็นค่าเช่าใช้บั๊นจันเคลื่อนที่ เรียกเก็บในอัตรา

๔๐๓.๑.๑ ขนาด ๑๐ ตัน ๑,๐๐๐ บาท / ชั่วโมง

๔๐๓.๑.๒ ขนาด ๕๐ ตัน ๓,๐๐๐ บาท / ชั่วโมง

๔๐๓.๒ รถยก (FORKLIFT TRUCK) เป็นค่าเช่าใช้รถยก เรียกเก็บในอัตรา

๔๐๓.๒.๑ ขนาดไม่เกิน ๕ ตัน ๔๐๐ บาท / ชั่วโมง

๔๐๓.๒.๒ ขนาดไม่เกิน ๑๐ ตัน ๖๖๐ บาท / ชั่วโมง

๔๐๓.๓ สายพานลำเลียง (CONVEYER BELT) เป็นค่าเช่าใช้สายพานลำเลียง (Conveyer Belt)

เรียกเก็บในอัตรา

๔๐๓.๓.๑ ลินค่าน้ำหนักไม่เกิน ๑๕ กิโลกรัม / ทับห่อ ๐.๕๐ บาท / ทับห่อ

๔๐๓.๓.๒ ลินค่าน้ำหนัก ๑๕ - ๕๐ กิโลกรัม / ทับห่อ ๑.๐๐ บาท / ทับห่อ

๔๐๓.๓.๓ ลินค่าน้ำหนัก ๕๐ - ๑๒๐ กิโลกรัม / ทับห่อ ๒.๐๐ บาท / ทับห่อ

๔๐๔ ค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ (FEE FOR USE OF VACANT AREA)

๔๐๔.๑ ค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่สำหรับวางตู้สินค้า ใช้เป็นสำนักงาน หรือเก็บอุปกรณ์ หรือฝากเก็บเครื่องมือทุนแรง หรือสิ่งของอื่น ๆ ในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เรียกเก็บในอัตราดังนี้

บาท / ตู้ / เดือน

< ๒๐' ๒๐' ๔๐' > ๔๐'

๙๐๐ ๑,๕๐๐ ๓,๐๐๐ ๓,๕๐๐

๔๐๔.๒ ค่าธรรมเนียมเช่าใช้พื้นที่ที่มีกำหนดเวลาตั้งแต่ ๑ เดือนขึ้นไป

ในอัตรา ๗๐ บาท / ตารางเมตร / เดือน

๔๐๔.๓ ค่าธรรมเนียมเช่าใช้พื้นที่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปมีกำหนดเวลาตั้งแต่ ๑ เดือนขึ้นไป

ในอัตรา ๑๒๐ บาท / ตารางเมตร / เดือน

๔๐๕ ค่าบริการชั่งน้ำหนัก (WEIGHING SERVICE)

๔๐๕.๑ ค่าบริการชั่งรถบรรทุกสินค้า

เป็นค่าใช้เครื่องชั่งรถบรรทุกสินค้า เรียกเก็บเมื่อมีการชั่งในอัตราดังนี้

๔๐๕.๑.๑ รถบรรทุกสินค้าขนาดไม่เกิน ๖ ล้อ ๓๐ บาท / คัน / เที่ยว

๔๐๕.๑.๒ รถบรรทุกสินค้าขนาดไม่เกิน ๑๐ ล้อ ๔๐ บาท / คัน / เที่ยว

๔๐๕.๑.๓ รถบรรทุกสินค้าขนาดเกิน ๑๐ ล้อ หรือรถเทรลเลอร์ ๕๐ บาท / คัน / เที่ยว

๔๐๕.๒ ค่าบริการชั่งตู้สินค้า

เป็นค่าใช้เครื่องชั่งตู้สินค้า เรียกเก็บเมื่อมีการชั่งในอัตราดังนี้

๔๐๕.๒.๑ ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต ๓๐ บาท / ตู้ / ครั้ง

๔๐๕.๒.๒ ตู้สินค้าขนาด ๔๐ ฟุต ๔๐ บาท / ตู้ / ครั้ง

๔๐๕.๒.๓ ตู้สินค้าขนาดเกิน ๔๐ ฟุต ๕๐ บาท / ตู้ / ครั้ง

/ ๗ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๗ -

๔๐๖ ค่าบริการกระแสไฟฟ้า (ELECTRICITY SUPPLY SERVICE)

เป็นค่าธรรมเนียมการใช้กระแสไฟฟ้า ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เรียกเก็บในอัตรา ๑๐ บาท / หน่วย

อัตราขั้นต่ำ ๑๐๐ บาท / ครั้ง

๔๐๗ ค่าบริการน้ำประปา (WATER SUPPLY SERVICE)

เป็นค่าธรรมเนียมการใช้น้ำประปา ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เรียกเก็บในอัตราดังนี้

เรือทุกประเภท ๒๕ บาท / หน่วย

ผู้ให้บริการทั่วไป สำนักงาน บ้านพักและร้านค้า ๑๐ บาท / หน่วย

๔๐๘ ค่าธรรมเนียมบริการขนถ่าย บรรทุก รับมอบและส่งมอบสินค้า / ตู้สินค้าของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

นอกเวลาทำงานปกติ หรือในวันหยุด เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราดังนี้

๔๐๘.๑ วันทำการ

เวลา ๑๖.๓๐ - ๑๘.๐๐ น. ๔๐๐ บาท

เวลา ๑๙.๐๐ - ๒๔.๐๐ น. ๓๐๐ บาท / ชั่วโมง

เวลา ๐๑.๐๐ - ๐๕.๐๐ น. ๕๐๐ บาท / ชั่วโมง

- การขนถ่ายขนถ่าย บรรทุก รับมอบและส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าช่วงเวลาตั้งแต่ ๑๙.๐๐ น. เป็นต้นไป

ให้ทำงานเป็นรายชั่วโมงโดยจะต้องขนถ่ายอย่างน้อย ๑ ชั่วโมง

- หยุดพักเวลา ๑๘.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. และ ๐๐.๐๐ - ๐๑.๐๐ น.

๔๐๘.๒ วันหยุด

เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ๕๐๐ บาท

เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น. ๕๐๐ บาท

เวลา ๑๖.๓๐ - ๑๘.๐๐ น. ๑,๐๐๐ บาท

เวลา ๑๙.๐๐ - ๒๔.๐๐ น. ๖๐๐ บาท / ชั่วโมง

เวลา ๐๑.๐๐ - ๐๕.๐๐ น. ๑,๐๐๐ บาท / ชั่วโมง

- การขนถ่ายขนถ่าย บรรทุก รับมอบและส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าช่วงเวลา ผู้ให้บริการสามารถ

เริ่มต้นของงานตั้งแต่ช่วงเวลาที่ต้องการคือเวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. หรือ ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.

- การขนถ่ายขนถ่าย บรรทุก รับมอบและส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้าช่วงเวลา ตั้งแต่เวลา ๑๙.๐๐ น.

เป็นต้นไป ให้ทำงานเป็นรายชั่วโมง โดยจะต้องขนถ่ายอย่างน้อย ๑ ชั่วโมง

- หยุดพักเวลา ๑๒.๐๐ - ๑๓.๐๐ น. ๑๘.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. และ ๐๐.๐๐ - ๐๑.๐๐ น.

ให้ผู้ให้บริการที่ประสงค์จะทำการขนถ่าย บรรทุก รับมอบและส่งมอบสินค้า/ตู้สินค้า ที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

นอกเวลาทำงานปกติ หรือในวันหยุด ต้องยื่นแบบขออนุญาตที่แผนกการทำและสินค้า ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

(โดยไม่ต้องชำระค่าธรรมเนียม) ภายในกำหนดเวลาดังนี้

วันทำการ ภายในเวลา ๑๕.๓๐ น. ของวันนั้น

วันหยุด ภายในเวลา ๑๕.๓๐ น. ของวันทำงานสุดท้ายก่อนวันหยุดนั้น

/ ๘ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๘ -

- การคิดคำนวณค่าธรรมเนียม ที่เรียกเก็บเป็นรายชั่วโมง หรือรายวัน ให้ถือว่าเศษของชั่วโมง หรือเศษของวัน คิดเป็น ๑ ชั่วโมง หรือ ๑ วัน เฉพาะการคิดค่าธรรมเนียมสินค้าขึ้นต่ำที่สำแดงจำนวนตันต่ำกว่าครึ่งตัน ให้คิดครึ่งตัน เกินครึ่งตันแต่ไม่ถึง ๑ ตัน ให้คิด ๑ ตัน
- การดำเนินการขนถ่าย หรือบรรทุกสินค้าหรือตู้สินค้า ขึ้นหรือลงเรือ หรือรถบรรทุก หรือเปิดตู้ นำสินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (STEVEDORING) เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้า หรือผู้ขออนุญาต ซึ่งท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน อนุญาต ให้จัดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (STEVEDORE) เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น

การทำเรือแห่งประเทศไทย

ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือ หรือผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก
หรือผู้ขออนุญาต (ณ ท่าเรือเชียงของ)
แนบท้ายระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการ
และความสะดวกต่างๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ พ.ศ. ๒๕๕๘

ลำดับที่

๑. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (BERTH FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือเชียงของในการจอดเรือสินค้า เรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการพนักงาน จัดเรือสินค้าเข้าและออกจากท่า รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่ เรือนั้นเข้าจอดในอัตราดังนี้

	ลำ / เทียว / วัน
๑.๑ เรือสินค้าขนาดเกิน ๑๐๐ GT ขึ้นไป	๓๐๐ บาท
๑.๒ เรือสินค้าขนาดไม่เกิน ๑๐๐ GT หรือเรือโดยสาร	๒๐๐ บาท
๑.๓ เรือเพลาใบจักรยาว หรือเรือยนต์อื่น ๆ	๑๐๐ บาท

เรือราชการ เรือรบต่างประเทศ ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมรายการนี้

๒. ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE)

เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้น หรือลงเรือ ณ ท่าเรือเชียงของ เรียกเก็บในอัตรา

๒๕ บาท / คน / เทียว

๓. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR DISCHARGING FEE)

เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือเชียงของในการขนถ่ายสินค้าเข้าขึ้นจากเรือ และได้้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงของ หรือขนถ่ายสินค้าออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงของลงจากยานพาหนะ เพื่อบรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย / บรรทุกยานพาหนะขาเข้า หรือขาออก ขึ้น/ลงเรือ เรียกเก็บในอัตราดังนี้

๓.๑ สินค้าทั่วไป	๑๐ บาท / ตัน
๓.๒ ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น / ลงเรือเอง	๒๕๐ บาท / คัน
๓.๓ รถจักรยานยนต์	๑๐๐ บาท / คัน

๔. ค่าธรรมเนียมยานพาหนะ และเครื่องมือทุ่นแรงผ่านท่า (VEHICLES AND EQUIPMENT ADMISSION FEE)

๔.๑ ยานพาหนะที่เข้ามาบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า หรือเครื่องมือทุ่นแรงที่เข้ามาปฏิบัติงานในเขตท่าเรือ เชียงของ เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะเฉพาะเที่ยวขาเข้าในอัตราดังนี้

	คัน / เทียว / วัน
(๑) รถยนต์บรรทุก ๔ ล้อ	๑๐ บาท
(๒) รถยนต์บรรทุก ๖ ล้อ	๑๕ บาท
(๓) รถยนต์บรรทุก ๘ หรือ ๑๐ ล้อ	๒๕ บาท
(๔) รถยนต์บรรทุก ๘ หรือ ๑๐ ล้อ และรถลากพ่วง	๕๐ บาท
(๕) รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ หรือรถยกทุกขนาด	๑๐๐ บาท

๔.๒ ยานพาหนะส่วนบุคคลที่ผ่านเข้ามา หรือออกจากท่าเรือเชียงของเพื่อลง หรือขึ้นจากเรือ เรียกเก็บในอัตราดังนี้

	คัน / เทียว / วัน
(๑) รถจักรยานยนต์	๕ บาท
(๒) รถยนต์นั่ง ๔ ล้อ	๑๐ บาท
(๓) รถยนต์เกินกว่า ๔ ล้อ	๒๐ บาท

เฉพาะค่าธรรมเนียมตามลำดับที่ ๔ ได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ไว้ด้วยแล้ว

/ ๒ ...

การทำเรือแห่งประเทศไทย

- ๒ -

๕. ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของแพขนานยนต์ และยานพาหนะขึ้น หรือลงแพขนานยนต์

๕.๑ ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของแพขนานยนต์ เป็นค่าใช้ท่าเทียบเรือเชียงของ ในการเทียบท่าของแพขนานยนต์ และค่าบริการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ

เรียกเก็บเป็นรายเที่ยวในอัตรา ๑๐๐ บาท / ลำ / เที่ยว

๕.๒ ค่าธรรมเนียมยานพาหนะขึ้น หรือลงแพขนานยนต์ เป็นค่ายานพาหนะที่บรรทุกสินค้า หรือผู้โดยสารเข้า หรือขาออก ขึ้น หรือลงแพขนานยนต์ รวมค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า และค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว) เรียกเก็บในอัตราดังนี้

คัน / เที่ยว

- | | |
|--|---------|
| (๑) รถบรรทุก ๔ - ๖ ล้อ | ๕๐ บาท |
| (๒) รถบรรทุก ๘ - ๑๐ ล้อ | ๑๐๐ บาท |
| (๓) รถบรรทุก ๘ - ๑๐ ล้อ และรถลากพ่วง | ๒๐๐ บาท |
| (๔) กรณีรถเปล่าให้เรียกเก็บในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราปกติ | |

๖. การคิดคำนวณค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บเป็นรายชั่วโมง หรือรายวัน ให้ถือว่าเศษของชั่วโมง หรือเศษของวัน คิดเป็น ๑ ชั่วโมง หรือ ๑ วัน เฉพาะการคิดค่าธรรมเนียมสินค้าชั้นต่ำที่สำแดง จำนวนต้นต่ำกว่าครึ่งตัน ให้คิดครึ่งตัน เกินครึ่งตันแต่ไม่ถึง ๑ ตัน ให้คิด ๑ ตัน

๗. การดำเนินการขนถ่าย หรือบรรทุกสินค้าขึ้น หรือลงเรือ หรือรถบรรทุก (STEVEDORING) เป็นหน้าที่ของ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้า หรือผู้ขออนุญาต ซึ่งท่าเรือเชียงของ อนุญาตให้จัดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรทุก หรือขนถ่าย สินค้าในเขตท่าเรือเชียงของ (STEVEDORE) เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

๘. กรณีมีการใช้บริการเกี่ยวกับสินค้า ให้ใช้อัตราค่าธรรมเนียมของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยอนุโลม

หน้า ๘

เล่ม ๑๓๖ ตอนพิเศษ ๕๕ ง

ราชกิจจานุเบกษา

๕ มีนาคม ๒๕๖๒

ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย

ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๒

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและของท่าเรือเชียงของ ให้เหมาะสมกับปัจจุบันยิ่งขึ้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๙ (๔) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ วรรคหนึ่ง (๑) และวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๙ ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย จึงให้วางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ ท่าเรือบริการและความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและของท่าเรือเชียงของ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๒”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและของท่าเรือเชียงของ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้อ ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น ๔๐๓.๔ ของลำดับที่ ๔๐๓ ในค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจาก เจ้าของเรือ หรือผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก หรือผู้ขออนุญาต แนบท้ายระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและของ ท่าเรือเชียงของ พ.ศ. ๒๕๕๘

“๔๐๓.๔ เครื่องมือทุ่นแรงอื่น ๆ (OTHER HANDLING EQUIPMENT)

ค่าเช่าโครงเหล็กยกตู้สินค้า (SPREADER) ขนาด ๒๐ / ๔๐ ฟุต

เรียกเก็บในอัตรา ๑๔๐ บาท / อัน / ชั่วโมง”

ข้อ ๕ ให้ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้รักษาการให้เป็นไปตามระเบียบนี้ และมีอำนาจในการออกคำสั่ง ประกาศ หรือหลักปฏิบัติ รวมทั้งมีอำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดกรณี ที่มีปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบนี้ และให้ถือเป็นที่สุด ก่อนรายงานให้คณะกรรมการ ท่าเรือแห่งประเทศไทยทราบ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๗ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๒

ร้อยตำรวจตรี มนตรี ฤกษ์จำเนียร

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง รักษาการแทน

ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย

ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ทำเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ
ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๔

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขปรับปรุงวิธีปฏิบัติในการใช้ทำเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ ให้เหมาะสมกับปัจจุบันยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๙ (๔) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ วรคแรก (๑) แห่งพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย จึงให้วางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ทำเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๔”

ข้อ ๒ ให้ใช้ระเบียบนี้ตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔ เป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น ๒๐๑.๔ ของลำดับที่ ๒๐๑ ในค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก หรือผู้ขออนุญาต แนนท้ายระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยวิธีปฏิบัติในการใช้ทำเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และของท่าเรือเชียงของ พ.ศ. ๒๕๕๘

“ ๒๐๑.๔ สัตว์มีชีวิต (โค กระบือ สุกร) บาท / ตัว	
๒๐๑.๔.๑ สุกรใหญ่ (น้ำหนักโดยเฉลี่ย ๑๒๕ กิโลกรัม / ตัว) ๓๐	
๒๐๑.๔.๒ สุกรเล็ก (หรือลูกหมูน้ำหนักไม่เกิน ๒๕ กิโลกรัม / ตัว) ๑๐	
๒๐๑.๔.๓ กระบือ ๕๐	
๒๐๑.๔.๔ โค ๕๐ ”	

ข้อ ๔ ให้ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้รักษาการให้เป็นไปตามระเบียบนี้ และมีอำนาจในการออกคำสั่ง ประกาศ หรือหลักปฏิบัติ รวมทั้งมีอำนาจในการวินิจฉัยชี้ขาดกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการตามระเบียบ และให้ถือเป็นที่สุด ก่อนรายงานให้คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทยทราบ

ประกาศ ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๔

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ภาคผนวก ข-2

ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามทิ้งน้ำมัน
น้ำปนน้ำมัน เคมีภัณฑ์ น้ำเสีย อับเฉา หรือสิ่งเป็นพิษอันตราย
รวมถึงขยะสิ่งปฏิกูล หรือขยะอันตรายในแม่น้ำ หรือทะเล
ในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย
ลงวันที่ 14 กรกฎาคม พ.ศ. 2558

ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง ห้ามตั้งน้ำมัน น้ำปนน้ำมัน เคมกัลท์ น้ำเสีย อับเฉา หรือสิ่งอื่นที่อันตราย
รวมถึงขยะ สิ่งปฏิกูล หรือขยะอันตรายในแม่น้ำ หรือทะเลในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย

ด้วยปรากฏว่าเรือสินค้าที่เข้ามาเทียบท่า หรือจอดในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ทั้งน้ำมัน น้ำปนน้ำมัน เคมกัลท์ น้ำเสีย อับเฉา หรือสิ่งอื่นที่อันตราย รวมถึงขยะ สิ่งปฏิกูล หรือขยะอันตราย ลงในแม่น้ำหรือทะเล เป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิต หรือต่อสิ่งแวดล้อม หรือเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ และเป็นการทำผิดมาตรา ๑๑๕ ทวิ และมาตรา ๒๐๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในแม่น้ำไทย พ.ศ. ๒๔๖๖ อีกทั้งเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในแม่น้ำไทย (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๒๕

ดังนั้น เพื่อให้การควบคุมดูแลรักษาความสะอาด และสิ่งแวดล้อมในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นไปด้วยความเรียบร้อย อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๓ และข้อ ๔ ของข้อบังคับว่าด้วยระเบียบความปลอดภัยการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ พ.ศ. ๒๔๙๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยข้อ ๒ และข้อ ๓ ของข้อบังคับว่าด้วยระเบียบความปลอดภัยการใช้ท่าเรือ บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการท่าเรือ พ.ศ. ๒๔๙๕ ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ จึงให้ดำเนินการดังนี้

ข้อ ๑ ยกเลิกประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามตั้งน้ำมัน หรือน้ำมันปนน้ำมันในแม่น้ำ ในอาณาบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๑๔

ข้อ ๒ ห้ามผู้ใดทั้งน้ำมัน น้ำปนน้ำมัน เคมกัลท์ น้ำเสีย อับเฉา หรือสิ่งอื่นที่อันตราย รวมถึงขยะ สิ่งปฏิกูล หรือขยะอันตรายในแม่น้ำ หรือทะเลในอาณาบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทยโดยเด็ดขาด หากฝ่าฝืนจะถูกลงโทษตามกฎหมายโดยมีโทษจำคุก หรือปรับ และหาผิดประการอื่นที่เพิ่มขึ้น จะต้องชดเชยค่าเสียหาย หรือค่าเสียหายที่ต้องเสียไปให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการท่าเรือแห่งประเทศไทยอาจพิจารณาขอรับการด้วย

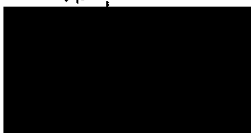
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๑๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๘



ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ รักษาการแทน

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



PORT AUTHORITY OF THAILAND

Notice of the Port Authority of Thailand

Subject : Prohibition of discharge of oil, oily blige water, chemical product, sewage, ballast or toxic substance including garbage, refuse, or hazardous waste into the river or the sea within the area of the Port Authority of Thailand

It has been found that some vessels that berthed or docked within the area of the Port Authority of Thailand discharged or spilled oil, oily blige water, chemical product, sewage, ballast, or toxic substance including garbage, refuse, or hazardous waste into the river or the sea resulting in harmful condition to living creatures, environment as well as causing danger to the marine navigation. It is also considered that the Article 119 bis. and Article 204 in the Navigation in Thai Territorial Water Act B.E. 2456 as amended by the Navigation in Thai Territorial Water Act (No.14), B.E. 2535 have been violated.

Therefore, by virtue of Item 3 and Item 4 of the Byelaw Concerning the Safety, Port Services and Facilities B.E. 2494 as amended by the Byelaw Concerning the Safety, Port Service and Facilities B.E. 2495, for the purpose of cleanliness control and environment conservation within the area of the Port Authority of Thailand, hereby issued according to the Port Authority of Thailand Act B.E. 2494, the following measures shall be executed :

Item 1. The Notice of the Port Authority of Thailand : Prohibition of vessel discharge of oil or oily blige water into the river in the area of the Port Authority of Thailand, dated August 29, 1996 shall be revoked.

Item 2. It is prohibited to discharge or spill any oil, oily blige water, chemical product, sewage, ballast, or toxic substance including garbage, refuse, or hazardous waste into the river or the sea within the area of the Port Authority of Thailand. Any person who violate

PORT AUTHORITY OF THAILAND

this Notice shall be punished with imprisonment or heavy fine by law. In case the pollution treatment has been conducted, the concerned persons have to pay the compensation for such expenses or any damages to the Port Authority of Thailand or the related agencies and shall be on the Port blacklist.

This notice will be effective from now onward.

Announced on July /๙๐ , 2015



(Songtham Chantaprasit)

Managing Director, Bangkok Port

Acting Director General

กรุงเทพมหานคร ท่าเรือกรุงเทพ กรุงเทพฯ HP/2006/15

นางสาว



ภาคผนวก ข-3

แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ของโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2
(ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) จังหวัดเชียงราย
ระยะดำเนินการ ประจำปี พ.ศ. 2569

แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการก่อสร้างท่าเรือเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) จังหวัดเชียงราย
ระยะดำเนินการ

องค์ประกอบสิ่งแวดล้อม		ช่วงเวลา/ความถี่	ดัชนี	พ.ศ. 2568											
				ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
การตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม															
ติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบ															
การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม															
1. คุณภาพอากาศ															
สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี 1. ที่ตั้งโครงการ 2. บริเวณบ้านสบกก		2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (3 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ)	1) ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2) ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กรว่า 10 ไมครอน (PM-10) - ฝุ่นละอองที่มีขนาดเล็กรว่า 2.5 ไมครอน (PM-2.5)												
เพิ่มเติม - ที่ตั้งโครงการ															
2. เสียง															
สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี 1. ที่ตั้งโครงการ 2. บริเวณบ้านสบกก		2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง (3 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ)	1) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (LAeq 24 hr) 2) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (LAdn) 3) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ขึ้นไทม์ที่ 90 (LA90)												
3. คุณภาพสารกักตุน และตกตะกอน															
สถานีตรวจวัด: ครอบคลุมพื้นที่น้ำใต้ดินลำน้ำของแม่น้ำโขงและแม่น้ำกก - แม่น้ำโขง: ครอบคลุมทั้ง 25 หน่วยลำน้ำ ในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ทางด้านเหนือลำน้ำและท้ายน้ำ ระยะทางฝั่งละ 2 กิโลเมตรรวม 4 กิโลเมตร - แม่น้ำกก: ด้านเหนือลำน้ำในระยะทาง 5 กิโลเมตร - แอ่งจอตเรือ		1 ครั้ง/ปี ในฤดูแล้ง	1) การกักตะกอน การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ที่น้ำใต้ดินลำน้ำ												
			2) การตกตะกอน ตรวจวัดระดับความลึกของน้ำบริเวณหน้าท่าเทียบเรือ ณ ระดับความลึก -1.5 เมตร วัดจากศูนย์บรรทัดน้ำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน												
4. คุณภาพน้ำทิ้ง															
สถานีตรวจวัด : จำนวน 2 สถานี 1. บริเวณบ้านพัก 2. จุดระบายน้ำทิ้งบริเวณท่าเรือ		2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง	pH, BOD, SS, คลอโรฟิลล์, TDS, ซีโอฟท์, TKN, น้ำดิบและไขมัน												
5. คุณภาพน้ำผิวดิน															
สถานีตรวจวัด : จำนวน 5 สถานี 1. แม่น้ำกกก่อนไหลไปรวมกับแม่น้ำโขง 2. แม่น้ำโขงบริเวณจุดบรรจบแม่น้ำกก 3. แม่น้ำโขงบริเวณหน้าท่า 4. แม่น้ำโขงห่างจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนปัจจุบันไปทางท้ายน้ำ 500 เมตร 5. แม่น้ำโขงด้านท้ายน้ำบริเวณบ้านแซว		2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง	pH, DO, Turbidity, ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด, BOD, น้ำดิบและไขมัน, ฟอสเฟต, ไนเตรท, ปริมาณไนโตรเจน-แอมโมเนีย และฟิโคโนไคลฟอรั่มแบคทีเรีย												
เพิ่มเติม - บริเวณแอ่งจอตเรือ			โลหะหนัก ได้แก่ สังกะสี, สังกะสี, โคบอลต์, ปรอท และแคดเมียม												
6. แรงสั่นสะเทือนและผลกระทบต้อโบราณสถาน															
สถานีตรวจวัด : จำนวน 3 สถานี 1. โบราณสถานวัดสาธุกิจ 2. โบราณสถานวัดพระเจ้าตากแดด 3. โบราณสถานวัดสบกก		1 ครั้ง/ปี ในเดือนมีนาคม	ค่าความสั่นสะเทือนและความถี่												
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ															
สถานีตรวจวัด : จำนวน 4 สถานี 1. แม่น้ำกกก่อนไหลไปรวมกับแม่น้ำโขง 2. แม่น้ำโขงบริเวณจุดบรรจบแม่น้ำกก 3. แม่น้ำโขงห่างจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนปัจจุบันไปทางท้ายน้ำ 500 เมตร 4. แม่น้ำโขงด้านท้ายน้ำบริเวณบ้านแซว		2 ครั้ง/ปี ในฤดูฝนและฤดูแล้ง	1) แหล่งกักตุนพืช 2) แหล่งกักตุนสัตว์ 3) สัตว์ที่ขึ้นน้ำ 4) ปลา												
8. การคมนาคม															
- เส้นทางขนส่งสินค้ามายังท่าเรือ ทั้งทางบกและทางน้ำ		ทุกวันที่มีการขนถ่ายสินค้า	- ปริมาณรถและเรือจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน												
9. การจัดการขยะและของเสีย															
- พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน		ทุก 6 เดือน	- ปริมาณขยะและของเสียที่เกิดจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน												

ภาคผนวก ข-4

ข้อบังคับกรมเจ้าท่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง
เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ. 2555

ข้อบังคับกรมเจ้าท่า

ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

พ.ศ. ๒๕๕๕

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๗ อธิบดีกรมเจ้าท่าโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ. ๒๕๕๕”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้ยกเลิกข้อบังคับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ว่าด้วยการควบคุม การเดินเรือ ในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ. ๒๕๔๖

ข้อ ๔ ในข้อบังคับนี้

“เขตควบคุมการเดินเรือ” หมายความว่า เขตควบคุมการเดินเรือบริเวณแม่น้ำโขง ในน่านน้ำไทย เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ตั้งแต่ท่าเรือเชียงแสนด้านเหนือ บริเวณปากแม่น้ำรวก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ละติจูด ๒๐° ๒๑' ๐๘" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๐๙' ๐๘" ตะวันออก (บริเวณป้ายแสดงเขตท่าเรือด้านเหนือ) ถึงท่าเรือเชียงแสนด้านใต้ บริเวณวัดห้วยก้าน ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ละติจูด ๒๐° ๑๔' ๕๗.๓" เหนือ ลองจิจูด ๑๐๐° ๑๐' ๓๗.๐๖" ตะวันออก (WGS84) (บริเวณป้ายแสดงเขตท่าเรือด้านใต้) โดยตั้งฉากออกไปในแม่น้ำโขง

“ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์” หมายความว่า ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ระหว่างประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพเมียนมาร์ และราชอาณาจักรไทย และระเบียบหรือข้อบังคับที่ออกตามความตกลงนี้

“เรือ” หมายความว่า เรือพาณิชย์ที่ใช้บรรทุกสินค้าและหรือคนโดยสารระหว่างประเทศ

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“ใบสำคัญประจําเรือ” หมายความว่า ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือต่าง ๆ (Certificate) รวมถึงใบสำคัญรับรองขนาดเรือ ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก ใบสำคัญรับรองเรือโดยสาร ใบสำคัญ รับรองการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน และเอกสารทางเทคนิคอื่น ๆ (Technical documents) ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งออกโดยรัฐภาคีตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์

“เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

ข้อ ๕ เรือทุกลำขณะที่จะเข้าออกหรือนำน่านน้ำไทยบริเวณเขตควบคุมการเดินเรือ นายเรือ ต้องแจ้งการเข้าออกหรือนำน่านน้ำไทยในเขตควบคุมการเดินเรือต่อเจ้าท่า ทางวิทยุสื่อสาร บามเรียก ขานสถานี “ท่าเรือเชียงแสน” (CHIANGSAEN PORT) ตามช่องความถี่ ที่เจ้าท่ากำหนด เมื่อเจ้าท่า อนุญาตแล้วจึงสามารถนำเรือเข้ามาจอดหรือออกจากท่าเรือภายในเขตควบคุมการเดินเรือ หรือผ่าน น่านน้ำไทยได้

นอกจากการแจ้งตามความในวรรคก่อนแล้ว นายเรือต้องรายงานการเข้ามาหรือออกไปจากเขต ควบคุมการเดินเรือ และต้องได้รับอนุญาตออกเรือก่อน ตามแบบฟอร์มแบบท้ายข้อตกลงดังกล่าวนี้ ในภาคผนวก ๑ และภาคผนวก ๒ จึงจะสามารถนำเรือออกจากเขตควบคุมได้

ข้อ ๖ นายเรือและเรือทุกลำที่เดินในเขตควบคุมการเดินเรือต้องปฏิบัติตามกฎการเดินเรือ ที่ระบุไว้ในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ และต้องเดินเรือด้วยความระมัดระวัง เช่นวินยูนชน ผู้ประกอบวิชาชีพหรืออาชีพเช่นนี้จะพึงปฏิบัติตามวิสัยและพฤติกรรม

เพื่อหลีกเลี่ยงเรือโดนกันและป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำ โดยคำนึงถึงเรือโดยสาร เรือเล็ก และเรืออื่น ๆ ที่เดินเรือตัดข้ามฝั่งในแม่น้ำโขง ให้นายเรือลดความเร็วในการเดินเรือให้เหมาะสม โดยให้เดินช้าที่สุด ที่พอสมควรแก่การเดินเรืออย่างระวัง เพื่อป้องกันอันตรายแก่เรือและอันตรายที่อาจเกิดจากละลอกคลื่น ของเรือนั้น

ข้อ ๗ การจอดเรือในเขตควบคุมการเดินเรือ กำหนดไว้ดังต่อไปนี้

(๑) ท่าเรือโดยสารเชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน ๑) ให้จอดเทียบเรือได้เฉพาะ เพื่อรับส่งคนโดยสาร

(๒) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน ๒) ให้จอดเรือหรือเรือเพื่อรับส่งคนโดยสาร และหรือทำการขนถ่ายสินค้า

(๓) บริเวณริมเขื่อนป้องกันตลิ่ง ตั้งแต่หน้าวัดผาขาวป่าน ถึงท่าเรือโดยสารเชียงแสน ให้จอดเทียบ ได้เฉพาะเรือที่รอรับส่งคนโดยสาร ณ ท่าเรือโดยสารเชียงแสน

ข้อ ๘ เรือทุกลำจะต้องจอดในเขตจอดเรือที่กำหนดเท่านั้น การจอดเรือนอกเขตที่กำหนด จะกระทำได้อีกเมื่อมีเหตุจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าแล้ว

เรือที่จอดที่ฝั่งหรือท่าเทียบเรือใด ๆ ห้ามทำการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าหรือรับส่งคนโดยสาร เว้นแต่ท่าเทียบเรือนั้นเป็นท่าซึ่งได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า

ข้อ ๙ กรณีเรือที่จะเข้าเทียบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้ข้ามทางร่องน้ำด้านใต้ของเกาะช้างตาย ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และกรณีเรือที่ออกจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้ใช้ร่องน้ำ ด้านเหนือของเกาะช้างตาย (บริเวณปากแม่น้ำกก) ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ข้อ ๑๐ นายเรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับนี้ต้องระวางโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๖๙ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

ข้อ ๑๑ ให้อธิบดีกรมเจ้าท่ารักษาการตามข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕

อธิบดีกรมเจ้าท่า

ภาคผนวก 1
แบบท้ายข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยเขตการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ.๒๕๕๕

GENERAL DECLARATION

Date & Time

พ.30

☐ Arrival ☐ Departure

Pass Bar
In Port

D	D	M	M	Y	Y	H	H	M	M

Name of Ship		Port of Arrival/Departure	
Call Sign		Position in Port	
Flag		Berth No.	
Name of Master		Name and Address of	
Port of Registry		☐ Shipping Line ☐ Operator ☐ Charterer	
Registry No.		Name	
Date		Address	
GRT	Year Built	Country	
NRT	Bearn (M)	Name And Address of Owner	
DWT	Max. Draft (M)	Name	
PARTICULARS OF VOYAGE		Address	
L.O.A. (M)		Name and Address of Agent	
Original Port		Name	
Last port of Call		Address	
Next Port of Call		TeLNo.	
Final Port		A/C NO.	

SHIP TYPE	TYPE OF SERVICE	PURPOSE OF CALL	ATTACHED DOCUMENTS
☐ 1.Liquid Bulk ☐ 2.Solid Liquid ☐ 3. Fully Cellular Container ☐ 4.Semi-Container ☐ 5.Ro-Ro ☐ 6.Conventional ☐ 7.Passenger ☐ 8.Other	☐ 1.Conference (Iner/ Rate Agreement) ☐ 2.Non-Conference Liner ☐ 3.Feeder Service ☐ 4.Tramp Service ☐ 5.Coastal Service ☐ 6.Other	☐ 1.Cargo Operation ☐ 2.Passenger Operation ☐ 3.Taking Bunkers ☐ 4.Taking Supplies ☐ 5.Repair or Docking ☐ 6.Changing Crew ☐ 7.Other	☐ 1.Cargo/ Freight Manifest ☐ 2.Dangerous Goods Declaration ☐ 3.Ship's Stores Declaration ☐ 4.Passenger List ☐ 5.Crew List (incl. Master)

BRIEF DESCRIPTION OF CARGO			
		TOTAL CARGO ON ARRIVAL	DISCHARGE
Break Bulk	CMB		
	Tonne		
Bulk	CMB		
	Tonne		
Loaded Containers	Boxes	20'	
		40'	
		45'	
		Other	
Empty Container	Boxes	20'	
		40'	
		45'	
		Other	

DANGEROUS GOODS ON BOARD		Total on Arrival		Tonne	
☐ YES		Discharged		Tonne	
☐ NO		Loaded		Tonne	
		Total on Departure		Tonne	
		NUMBER OF PASSENGERS		In Transit	
				Disembarked	
		NUMBER OF CREW (incl. Master)		Embarked	

FOR OFFICIAL USE	I declare that the information given above is true and correct
	Authorized Agent/ Master of Vessel

ภาคผนวก 2
แบบท้ายข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยเขตการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ.๒๕๕๕



THE KINGDOM OF THAILAND

ประเทศไทย

PORT CLEARANCE

ใบอนุญาตเรือออกจากท่า

(แบบ ท.23)

เลขที่
เล่มที่

Number (เลขที่)	
Name of Vessel (ชื่อเรือ)	
Flag (สัญชาติเรือ)	
Name of Master (ชื่อนายเรือ)	
Gross Tonnage (ตันกรอส)	
Cargo (สินค้า)	
Number of Crews (จำนวนคนประจำเรือ)	
From The Port of (ออกจากเมืองท่า)	
Last Port of Call (มาจกเมืองท่า)	
Next Port of Call (เมืองท่าต่อไป)	
Date / Time of Departure (วัน / เวลาที่ออกเรือ)	
Date / Time Issued (วัน / เวลาที่อนุญาต)	
Valid till (ใช้ได้ถึงวันที่)	

Authorized officer

เจ้าพนักงานผู้อนุญาต

Marine Department

กรมเจ้าท่า

Remarks (หมายเหตุ)

ภาคผนวก ข-5

แผนการปฏิบัติการฉุกเฉินท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่



การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน

(Emergency Response Plan)

สำหรับท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

สารบัญ

การปรับปรุงเอกสาร.....	4
1. บทนำ.....	5
1.1. วัตถุประสงค์.....	5
1.2. การแก้ไขแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน.....	5
1.3. การนำแผนรับมือเหตุฉุกเฉินมาใช้.....	5
2. สภาพพื้นที่และหน้าที่ในการรับผิดชอบ.....	6
2.1. ท่าเรือ.....	6
2.2. อาณาบริเวณ.....	6
2.2.1. ทางบก.....	6
2.2.2. ทางน้ำ.....	7
2.3. ร่องน้ำทางเข้า.....	7
2.4. การสื่อสาร.....	7
2.5. หน้าที่ในการรับผิดชอบของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน.....	8
3. คำจำกัดความ.....	9
4. กรอบการดำเนินงานของแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน.....	11
5. โครงสร้างสายบังคับบัญชา, การประสานงาน, ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่.....	12
5.1. โครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน.....	12
5.2. ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่.....	13
6. การรับมือเหตุฉุกเฉิน.....	15
6.1. การเตรียมความพร้อม (ก่อนเกิดเหตุฉุกเฉิน).....	17
6.1.1. จัดเตรียมและปรับปรุงแผนรับมือเหตุฉุกเฉินให้ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน.....	17
6.1.2. ตรวจสอบอุปกรณ์ด้านการป้องกันอัคคีภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับพื้นที่ต่างๆ.....	17
6.1.3. ตรวจสอบเส้นทางภายใน/สำนักงาน เพื่อการอพยพ.....	18
6.1.4. เตรียมความพร้อมในการสื่อสารทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร.....	18
6.2. ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน.....	19
6.2.1. หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1.....	19
6.2.2. หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2.....	19
6.2.3. หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3.....	19
6.3. การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน).....	20
6.3.1. ประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉิน.....	20
6.3.2. การตรวจสอบผลกระทบโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน.....	20
6.3.3. ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคารสถานที่ให้กลับสู่สภาพปกติ.....	21
7. ลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการยกระดับภาวะฉุกเฉิน.....	22



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต – ทำเลิพาณิชย์เชียงแสน

7.1. แผนผังลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเหตุฉุกเฉิน และการยกระดับภาวะฉุกเฉิน	22
7.2. รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเหตุฉุกเฉิน และหน้าที่รับผิดชอบ	25
ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1	25
ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2	26
ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3	27
8. แผนฉุกเฉินต่างๆ	29
แผนป้องกันและระงับอัคคีภัย	29
1. แผนการตรวจตรา	30
2. แผนการอบรม	30
3. แผนการรณรงค์ป้องกันอัคคีภัย	31
4. แผนการดับเพลิง	32
5. แผนอพยพหนีไฟ	37
6. แผนบรรเทาทุกข์	39
แผนรับมือเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ	40
วัตถุประสงค์	40
ขอบเขต	40
นิยามศัพท์	40
การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ (ภาพรวม)	42
7. แผนเผชิญเหตุอุทกภัย	44
7.1. ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน	44
7.2. ระยะเผชิญเหตุ	44
7.3. ระยะฟื้นฟู	45
7.4. สรุปแผนผังการเผชิญเหตุอุทกภัย	46
8. แผนเผชิญเหตุวาตภัย	47
8.1. ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน	47
8.2. ระยะเผชิญเหตุ	47
8.3. ระยะฟื้นฟู	48
8.4. สรุปแผนผังการเผชิญเหตุวาตภัย	49
9. แผนเผชิญเหตุดินโคลนถล่ม	50
9.1. ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน	50
9.2. ระยะเผชิญเหตุ	50
9.3. ระยะฟื้นฟู	51
9.4. สรุปแผนผังการเผชิญเหตุโคลนถล่ม	52
10. แผนเผชิญเหตุแผ่นดินไหว	53
10.1. ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน	53
10.2. ระยะเผชิญเหตุ	53



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต – ทำเลิพาณิชย์เชียงแสน

10.3. ระยะฟื้นฟู	54
10.4. สรุปแผนผังการเผชิญเหตุแผ่นดินไหว	55
ภาคผนวก	56
ภาคผนวก 1: รายละเอียดในการติดต่อบุคลากรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน	56
ภาคผนวก 2: การแจ้งเหตุการฉุกเฉินและการแจ้งเตือนภัย	57
ภาคผนวก 3: แผนเส้นทางอพยพและจุดรวมพล	58
ภาคผนวก 4: การสื่อสารทั้งภายในและภายนอก	59
ภาคผนวก 5: แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน	61
ภาคผนวก 6: แบบการประเมินความเสียหาย	62
ภาคผนวก 7: รายชื่อหน่วยงานภายนอกที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉิน	64



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ทำเลิพาณิชย์เชียงแสน

การปรับปรุงเอกสาร

ประวัติการปรับปรุงเอกสาร

เอกสารนี้สามารถแก้ไข และปรับปรุงโดยผู้ได้รับอนุญาตเท่านั้น ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ลำดับ	วันที่	ผู้ปรับปรุง	รายละเอียด

การแจกจ่ายเอกสาร

ลำดับ	วันที่	ผู้แจกจ่าย	รายละเอียด

การทบทวนเอกสาร

เอกสารฉบับนี้ถูกกำหนดให้มีรอบการทบทวนอย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ทำเลิพาณิชย์เชียงแสน

1. บทนำ

1.1. วัตถุประสงค์

แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: ERP) ของทำเลิพาณิชย์เชียงแสน จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อใช้บังคับคู่มือในการปฏิบัติงาน ในการป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของทำเลิพาณิชย์เชียงแสน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ
 - ลดความเสียหาย คือชีวิต และทรัพย์สินให้น้อยที่สุด
 - ลดความเสี่ยงของบุคลากรที่ต้องเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง
 - ลดความเสียหายที่อาจจะทบต่อสิ่งแวดล้อม
- เพื่อเป็นแนวทางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็ว
- เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา และจัดหาบุคลากร วัสดุสิ่งของ ทักษะความรู้ ตลอดจนเทคโนโลยี ต่างๆ ที่จำเป็น ให้พร้อมเพื่อรองรับกับเหตุฉุกเฉินที่สอดคล้องกับสภาพการประกอบการของทำเลิพาณิชย์เชียงแสนในปัจจุบัน
- เพื่อเป็นแนวทางในการตรวจสอบพร้อมของอุปกรณ์ บุคลากร และการระงับเหตุฉุกเฉินต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ให้เป็นไปอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ

1.2. การรับมือแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน

เนื่องจากเอกสารนี้ ประกอบข้อมูลที่สำคัญ และเป็นความลับของทำเลิพาณิชย์เชียงแสน ดังนั้นการแก้ไขปรับปรุงใดๆ อาทิ เช่น การเปลี่ยนแปลงตัวบุคคลที่ระบุในคู่มือฯ ต้องดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 12 ทำเลิพาณิชย์เชียงแสน โดยได้รับความเห็นชอบจากผู้อำนวยการสำนักทำเลิภูมิภาคเท่านั้น

1.3. การนำแผนรับมือเหตุฉุกเฉินมาใช้

เอกสารนี้จะถูกนำมาใช้เป็นคู่มือให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (ที่ได้รับบรูไว้) ในการรับมือกับเหตุฉุกเฉินต่างๆที่เกิดขึ้น ของทำเลิพาณิชย์เชียงแสน



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

2. สภาพพื้นที่และหน้าที่ในการรับผิดชอบ

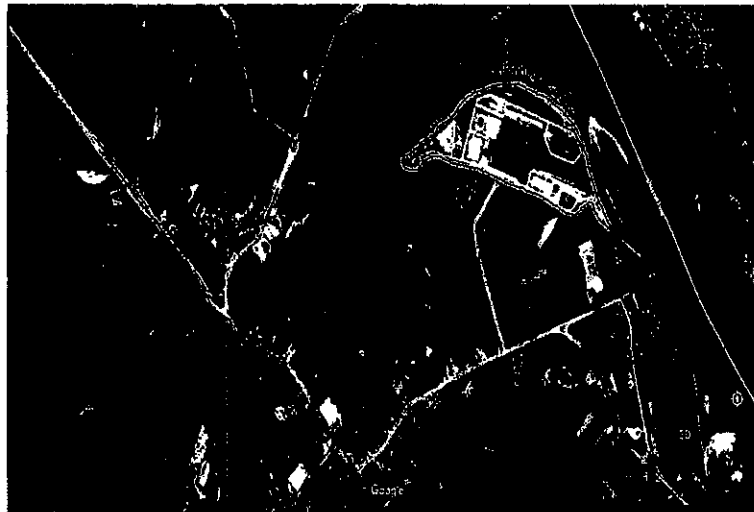
2.1. ทำเลที่ตั้ง

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำกกบริเวณจุดบรรจบกับแม่น้ำโขง ที่บ้านสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่โดยประมาณ 387 ไร่

2.2. อาณาบริเวณ

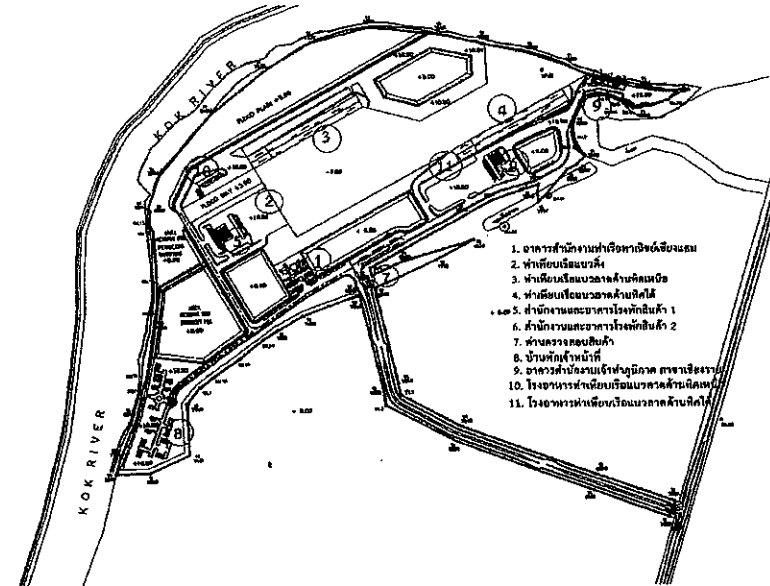
2.2.1. ทางบก

ติดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1129 (เชียงแสน-เชียงของ) มีระยะทางห่างจากอำเภอเชียงแสนประมาณ 13 กิโลเมตร



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ภายในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



1. อาคารสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
2. ท่าเทียบเรือพาณิชย์
3. ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้า
4. ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้า
5. สำนักงานและอาคารโรงพักสินค้า 1
6. สำนักงานและอาคารโรงพักสินค้า 2
7. ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้า
8. บ้านพักเจ้าหน้าที่
9. อาคารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
10. โรงอาหารสำหรับเรือบรรทุกสินค้า
11. โรงอาหารท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

2.2.2. ทางน้ำ

ติดกับแม่น้ำกกและแม่น้ำโขง แอ่งจอดเรือขนาด 200x800 เมตร มีระยะทางห่างจากอำเภอเชียงแสน ประมาณ 6 กิโลเมตร มีตรงข้ามเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

2.3. ร่องน้ำทางเข้า

ความลึกของร่องน้ำประมาณ 1-2 เมตร

2.4. การสื่อสาร

วิทยุสื่อสาร คลื่นความถี่ 79.490

หมายเลขโทรศัพท์ 053-181-748 ต่อ 6108



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

2.5. หน้าที่ในการรับผิดชอบของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ประตูด่านการค้าระหว่างประเทศไทย กับประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่ง การค้าระหว่างประเทศตามข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือ เพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง รวมถึงเป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และการลงทุนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

3. คำจำกัดความ

แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: ERP)	แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อรองรับหรือลดภาวะที่เป็นภัย อันอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือสร้างความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือธุรกิจ โดยท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีการจัดแบ่งระดับความรุนแรงของเหตุการณ์เพื่อใช้กำหนดมาตรการ และวิธีรับมือที่เหมาะสมสำหรับแต่ละระดับความร้ายแรงของเหตุการณ์ โดยกำหนดลักษณะความรุนแรงของเหตุการณ์ออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้ ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1 เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งเจ้าหน้าที่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนสามารถควบคุมสถานการณ์ได้เอง ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขีดความสามารถของเจ้าพนักงานที่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ต้องประสานงานขอคำสั่งสนับสนุนจากภายนอก หรือหน่วยงานท้องถิ่น เข้ามาทำการช่วยเหลือ ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3 เป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องจากภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 มีความรุนแรงและมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ และประชาชนที่อยู่รอบพื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยหน่วยงานท้องถิ่นไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ จึงขอความช่วยเหลือจาก หน่วยงานการเหตุฉุกเฉินจาก จบท.12 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เพื่อขอความช่วยเหลือในระดับจังหวัด และจังหวัดใกล้เคียง หรือส่วนกลาง
Incident Command System: ICS	ระบบที่กำหนดรูปแบบโครงสร้างของศูนย์อำนวยการบริหารเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้การบริหารบัญชาการมีประสิทธิภาพ เป็นเอกภาพและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดความสับสน และสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ พร้อมทั้งทำให้สามารถสอดคล้องกับโครงสร้างของหน่วยงานภายนอก ในกรณีที่มีอำนาจการปฏิบัติงานร่วมกับหลายองค์กร
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC)	ผู้รับผิดชอบสั่งการควบคุมระดับเหตุฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ ไม่พบเหตุฉุกเฉินระดับที่ 1 และระดับที่ 2 ผู้ทำหน้าที่ ได้แก่ ทส.
ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	ศูนย์กลางการควบคุมเหตุฉุกเฉิน โดยจะเป็นจุดในการประสานงานระหว่างจุดเกิดเหตุกับทีมต่างๆ โดยกำหนดให้ใช้ 1.) ห้องประชุมสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หรือ 2.) อาคารสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคเชียงราย เป็นศูนย์อำนวยการบัญชาการเหตุฉุกเฉิน ซึ่งมีอุปกรณ์สื่อสาร ได้แก่ วิทยุรับ-ส่ง และโทรศัพท์ ที่สามารถติดต่อได้ทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุ	ผู้ควบคุมการระงับเหตุ รับผิดชอบสั่งการ ณ ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน คือ จบท. 12 ทส. ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ มอบหมายให้ ทส.หรือ



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

อูกรเลบ (Incident Commander: IC)	ทบก. ตามลำดับ
จุดรวมพล (Meeting Point)	พื้นที่ปลอดภัยซึ่งกำหนดให้พนักงาน/บุคลากร และผู้ใช้บริการ อพยพมารวมตัวกัน เมื่อประกาศให้มีการอพยพ เพื่อตรวจสอบว่าอพยพออกจากพื้นที่ได้ครบทุกคนหรือไม่ โดยกำหนดไว้ที่ทางเข้าหน้าสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

4. กรอการดำเนินงานของแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน

แผนรับมือเหตุฉุกเฉินของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้จัดทำขึ้นโดยใช้รูปแบบโครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ตามหลักมาตรฐานสากล คือ Incident Command System: ICS เพื่อให้สามารถสอดคล้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับโครงสร้างของหน่วยงานภายนอก ซึ่งจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบัญชาการ และบัญชาการร่วมในกรณีที่เป็นกรณีปฏิบัติงานร่วมกันหลายองค์กร

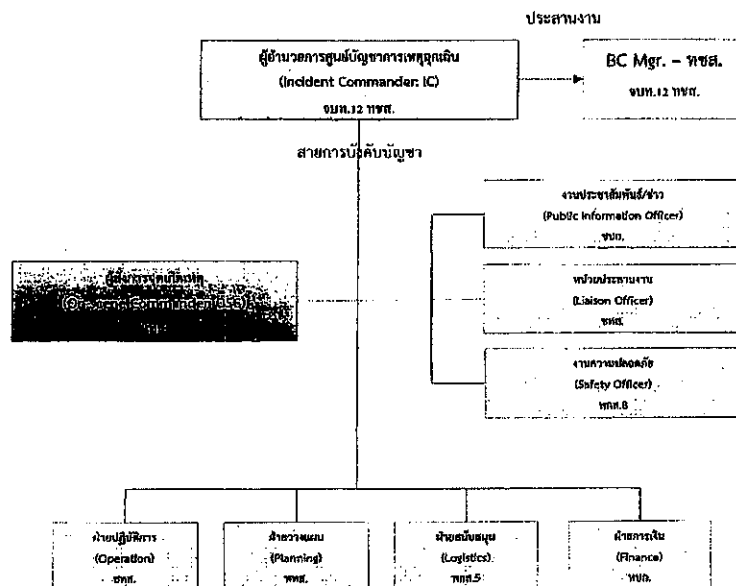
รูปแบบโครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุการณ์นี้จะนำไปใช้เป็นหลักในการจัดทำแผนรับมือเหตุฉุกเฉินในทุกระดับ แต่อาจจะมีตัวบุคคลเข้าทำหน้าที่ไม่ครบในทุกตำแหน่งของโครงสร้าง แต่ต้องกำหนดตัวผู้สั่งการเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC) เสมอ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ ขนาดของเหตุการณ์ ขนาดความเสียหาย และผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นตัวกำหนดบุคคลที่จะต้องเข้าร่วม ตามภารกิจและขีดความสามารถของหน่วยงาน และเมื่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกินขีดความสามารถที่จะดำเนินการได้ จึงแจ้งขอยกระดับเป็นศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ต่อไป



5. โครงสร้างสายบังคับบัญชา, การประสานงาน, ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่

เพื่อให้รับมือกับเหตุการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีทีมงานด้านต่างๆ แบ่งกันทำหน้าที่รับผิดชอบงานสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ตลอดจนทำการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยกำหนดให้มีลักษณะโครงสร้างของสายบังคับบัญชาเมื่อเกิดเหตุการณ์และหน่วยงานที่ต้องประสานงาน ดังนี้

5.1. โครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุการณ์



5.2. ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่

ฝ่ายงาน	ผู้รับผิดชอบ	บทบาท หน้าที่
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Commander: IC)	จปท.12 ทชส.	เป็นผู้ที่มีบทบาทมากที่สุดในการควบคุมภาวะฉุกเฉิน โดยมีหน้าที่ในการบัญชาการและตัดสินใจดำเนินการใดๆ โดยได้รับข้อมูลจากผู้ส่งการจุดเกิดเหตุ และประสานงานกับ BC Mgr. - ทชส. โดยจะประจำการอยู่ที่ศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ (จปท.12 ทชส.)
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC)	ทชส.	ผู้รับผิดชอบสั่งการควบคุมระงับเหตุฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ และประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เข้าช่วยเหลือในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ และสั่งการอพยพ (กรณีจำเป็น) ในการเกิดเหตุฉุกเฉินฉุกเฉิน
งานประชาสัมพันธ์/ข่าว (Public Information Officer)	จปท.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - ร่างคำแถลงข่าว - เตรียมการแถลงข่าว - ประกาศกระจายเสียง - แจ้งข่าวความเสียหาย
หน่วยประสานงาน (Liaison Officer)	ทชส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - ติดต่อหน่วยงานภายนอก o รถดับเพลิง o โรงพยาบาล o สถานีตำรวจ - ประสานงานความเสียหาย
งานความปลอดภัย (Safety Officer)	ทชส.8	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - ควบคุมการจราจร - ควบคุมพื้นที่การเข้า-ออกของบุคคลต่างๆ - ดูแลทรัพย์สิน - ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถเข้า-ออก ในพื้นที่
ฝ่ายปฏิบัติการ (Operation)	ทชส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - เข้าระงับเหตุโดยประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกที่เข้าช่วยเหลือ - ควบคุมการทำงานระบบดับเพลิง - ควบคุมการตัดระบบไฟฟ้า
ฝ่ายวางแผน (Planning)	ทชส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - พิจารณาประเมินสถานการณ์ และวางแผนการขอความช่วยเหลือความรู้ทางวิชาการ บุคคล เครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งของ และเทคโนโลยีจากหน่วยงานภายนอก



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ฝ่ายงาน	ผู้รับผิดชอบ	บทบาท หน้าที่
ฝ่ายสนับสนุน (Logistics)	พทล.5	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - สนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ - จัดเตรียมข้อมูลระบบอุปกรณ์, วัสดุ, โครงสร้างตัวอาคาร, แผนผังต่างๆ - จัดเตรียมอาหารเครื่องดื่ม
ฝ่ายการเงิน (Finance)	หนก.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ 3 โดยดำเนินการ - จัดเตรียมเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการรับมือเหตุฉุกเฉินและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ - ทำบัญชีการเงินค่าใช้จ่าย - จัดหาวัสดุ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้รับการร้องขอ - พิจารณาต้นทุนภพนายและเรียกร้องค่าเสียหายจากเหตุฉุกเฉิน
BC Mgr. - พทส.	จบท.12 พทส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยดำเนินการ - เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงที่ 2 - เตรียมพร้อม และติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ - เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงที่ 3 - แจ้งเหตุต่อไปยัง คณะบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis management team: CMT) เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามแผนที่เตรียมไว้



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

6. การรับมือเหตุฉุกเฉิน

เนื่องจากเหตุการณ์ฉุกเฉินโดยธรรมชาติแล้วจะเกิดผลกระทบกับองค์กร ในลักษณะที่ขยายตัวลุกลามจากปัญหาเล็กไปสู่ปัญหาที่ใหญ่ขึ้น และส่งผลกระทบต่อเนื่องไปในวงที่กว้างขึ้นต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การรับมือเหตุฉุกเฉินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีได้อย่างเหมาะสม จึงได้จัดขั้นตอนในการรับมือออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

■ การเตรียมความพร้อม (ก่อนเกิดเหตุฉุกเฉิน)

- เป็นการเตรียมความพร้อม ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่จำเป็น เพื่อป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบจากเหตุอุบัติภัยที่อาจเกิดขึ้น

■ ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน

- เป็นขั้นตอนในการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยแบ่งความรุนแรงของภาวะฉุกเฉินออกเป็น 3 ระดับ คือ
 - ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1
 - ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2
 - ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3

■ การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน)

- เป็นขั้นตอนดำเนินการเมื่อเหตุการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

ការដំឡើង
ចូលរួម

	การเตรียมความพร้อม	ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน	การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน
รูปแบบการทำงานหลักในการดำเนินการ	- จัดเตรียมและปรับปรุงแผนรับมือเหตุการณ์ให้ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน - อบรมความรู้พนักงานในการใช้อุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ - ตรวจสอบอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับพื้นที่ต่างๆ - สำรวจเส้นทางอพยพ - เตรียมความพร้อมในกรณีสื่อสารทั้งภายในและภายนอก	เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น 1. แจ้งเตือนให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น 2. เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องรีบไปตรวจสอบที่เกิดเหตุ และประเมินสถานการณ์เบื้องต้น 3. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้น 4. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงขั้นตอนการปฏิบัติงาน 5. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงผลการปฏิบัติงาน 6. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงสาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น 7. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ซ้ำ 8. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงผลการติดตามตรวจสอบ 9. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงผลการประเมินผล 10. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงผลการปรับปรุงแก้ไข	- สามารถควบคุมสถานการณ์ทั้งหมดได้แล้ว - ประทศภัยแก่ภาวะฉุกเฉิน - สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และผลกระทบ - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ - เข้าทำงานตามปกติ - รายงานสรุปให้ผู้จัดการทำเรื่องพาณิชย์เขียนเสนอ - ถ้าเหตุฉุกเฉินเป็นระดับ 2-3 ผู้จัดการทำเรื่องพาณิชย์เขียนเสนอ รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบเพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล

อุปถัมภ์ต่างๆ หากมีการป้องกันที่ดี สามารถจะลดหรือบรรเทาความรุนแรงลงได้ จึงควรมีแผนการเตรียมความพร้อมก่อนการเกิดเหตุ โดยดำเนินการดังนี้

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 12 ทำเรือพาดิษย์เชียงแสน รับผิดชอบในการจัดเตรียมแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน โดยให้คำแนะนำการหาวิธีแก้ไขให้สามารถใช้แผนรับมือเหตุฉุกเฉินได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นในพื้นที่ รวมถึง การฝึกอบรม/ฝึกซ้อมของพนักงานและกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องในแผนฯ หากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงใดๆ ให้เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 12 ทำเรือพาดิษย์เชียงแสน มอบหมายให้ผู้อื่นผู้ใดประสานงานในภาวะแก้ไข ไม่เรียบร้อย

พนักงานส่วนบริหารอาคารด้านเทคนิค ฝ่ายบริหารสินทรัพย์ ทำหน้าที่ตรวจสอบอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย
อัคคีภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับพื้นที่ต่างๆ ตามแผนตรวจสอบอุปกรณ์ประจำเดือน เพื่อให้อยู่ในสภาพ
พร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา ในพื้นที่ต่อไป

มีอุปกรณ์ต้องตรวจสอบ ดังนี้

- ถังดับเพลิงชนิดเคลื่อนที่

- ไฟแสงสว่างฉุกเฉิน

- รถดับเพลิง

พื้นที่อาคารสำนักงาน

มีอุปกรณ์ต้องตรวจสอบ ดังนี้

1. วัสดุถังดับเพลิงมีอุปกรณ์ ประกอบด้วย

- ดึงตัวเพลิงเคมี ขนาด 20 ปอนด์ 22 ถึง รวมทั้งสิ้น 10 จุด

1.1 สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 3 ถึง

1.2 โรงพักสืบคำ 1 4 ดัง

1.3 โรงพักสืบคำ 2 4 ถึง

1.4 สำนักงานโรงพักสินค้า 1 1 ถึง

1.5 สำนักงานโรงพักสินค้า 2 1 ถึง

1.6 โรงอาหารทำเทียบเรือแนวลาดด้านทิศเหนือ 2 ดัง

1.7 โรงอาหารทันสมัยบริเวณลาดค่านี้อยู่ได้ 2 ถึง

1.8 ตุลาคม 2564



1.9 ผู้สำนักงานหน้าท่า ท่าเทียบเรือเนวลาด้านทิศใต้ 2 แห่ง

1.10 ด้านตรวจสอบคำ 1 ถึง

6.1.3. ตรวจสอบเส้นทางภายในชั้น/สำนักงาน เพื่อการอพยพ

ผู้แทนประจำหน่วยงาน ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ อย่างสม่ำเสมอ ดังนี้

- สำรวจเส้นทางภายในชั้น/สำนักงานของท่านอย่างละเอียด โดยจัดทำแบบให้เหมาะสม ไม่มีสิ่งของกีดขวางเส้นทางเดิน ทราบที่ตั้งบันไดหนีไฟประจำชั้นของท่าน ว่ามีกี่จุดและจะไปทางใด ได้บ้าง
- ศึกษาอุปกรณ์ดับเพลิง และการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงประจำจุดแต่ละจุด
- ผู้นำการหนีไฟ จัดเตรียมรายชื่อพนักงานในการดูแลของท่าน ให้เพื่อตรวจเช็คจำนวนผู้อพยพ
- ดูแล และตรวจสอบเส้นทางอพยพ และจุดรวมพล

6.1.4. เตรียมความพร้อมในการสื่อสารทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร

งานประชาสัมพันธ์/ข่าว ดำเนินการจัดเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ ดังนี้

- จัดเตรียมรายชื่อผู้บริหารระดับสูงเพื่อสามารถดำเนินการตัดสินใจในเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตที่เกิดขึ้น
- เตรียมรายชื่อและหมายเลขโทรศัพท์บุคลากรหลักของแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้ประสานงานหรือติดต่อได้อย่างรวดเร็ว
- จัดเตรียม รายชื่อ เบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อได้ และ email ของสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ทั้งทางสื่อสิ่งพิมพ์ โทรทัศน์ และวิทยุ โดยมีการ Update อยู่เสมอ เพื่อความสะดวกในการจัดแถลงข่าว ซึ่งการเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนนั้น เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่สามารถสื่อสารกับลูกค้าและประชาชนทั่วไป ให้ได้รับทราบข่าวสารและสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- จัดเตรียมสถานที่ในการแถลงข่าวต่อสื่อมวลชน เพื่อความสะดวกรวดเร็วควรจัดเตรียมสถานที่ภายในองค์กร เป็นอันดับแรก แต่หากเกิดเหตุวิกฤตขึ้นกับภายในอาคาร ทำให้ไม่สามารถใช้สถานที่ ซึ่งจำเป็นต้องหาสถานที่บริเวณใกล้เคียงไว้ด้วย เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว หรืออื่นๆ เป็นต้น
- จัดเตรียมโฆษกผู้แถลงข่าวที่มีความน่าเชื่อถือในมุมมองของสื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เพื่อให้การสื่อสารเกิดประสิทธิภาพ



6.2. ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน

การดำเนินการจะแบ่งตามระดับความรุนแรงของภาวะฉุกเฉิน ดังนี้

6.2.1. หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1

เมื่อผู้พบเห็นเหตุฉุกเฉิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินทราบ
- สังเกตการณ์แจ้งเหตุ (ถ้าอยู่ในบริเวณนั้น)
- กรณีเกิดเหตุไฟไหม้ ดำเนินการดับเพลิงขั้นต้น (ถ้าสามารถทำได้)
- ถ้ามีผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ ให้ทำการช่วยเหลือหรือติดต่อขอความช่วยเหลือตามความเหมาะสม

เมื่อเจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- ให้การสนับสนุนการระงับเหตุ ตามคำร้องขอของผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ
- บันทึกเหตุการณ์ในแบบรายงานเหตุฉุกเฉิน
- รายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

กรณี - ไม่สามารถระงับเหตุได้ ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ จะยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2

6.2.2. หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2

เมื่อผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ แจ้งยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2

- ขอร้องสนับสนุนการระงับเหตุจากหน่วยงานภายนอก และประสานงานในการระงับเหตุ
- สั่งการอพยพ อพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการระงับเหตุ และบุคคลในพื้นที่ใกล้เคียง ออกจากบริเวณที่เกิดเหตุ
- แจ้งว่าเหตุการณ์ระดับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 ให้ BC Mgr. - พชส. ทราบ

กรณี - ไม่สามารถระงับเหตุได้ ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ จะยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3

6.2.3. หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3

- ตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน เริ่มงานงานเข้ารับหน้าที่ดำเนินการ



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน

- ประกาศอพยพพนักงานทั้งหมด (ถ้ายังไม่ได้ดำเนินการในภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2) ตามแผนอพยพ
- ขอกำลังสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก (ระดับจังหวัด) หรือ การสนับสนุนจากส่วนกลาง
- ทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกและอำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่จากภายนอกที่มาช่วยควบคุมสถานการณ์
- แจ้งว่าเหตุรุนแรงสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3 ให้ BC Mgr. – พชล. ทราบ

6.3. การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน)

หลังจากควบคุมสถานการณ์ทั้งหมดได้แล้ว

ในกรณีภาวะฉุกเฉินที่ 1 - เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉิน หรือผู้สั่งการฉุกเฉิน ทำรายงานเหตุฉุกเฉินเสนอต่อผู้บังคับบัญชาทราบ

ในกรณีภาวะฉุกเฉินที่ 2 - ผู้สั่งการฉุกเฉิน (On-scene Commander: OSC) จะเป็นผู้พิจารณาสถานการณ์ในการยกเลิกภาวะฉุกเฉิน

ในกรณีภาวะฉุกเฉินที่ 3 - ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมเหตุฉุกเฉิน (Incident Commander: IC) จะเป็นผู้พิจารณาสถานการณ์ในการยกเลิกภาวะฉุกเฉิน

ทั้งนี้ ในกรณีภาวะฉุกเฉินได้ถูกยกระดับ เป็นภาวะฉุกเฉินที่ 2-3 ทุกฝ่ายต้องมั่นใจว่าจะไม่เกิดอันตรายใดๆ ขึ้นอีกในพื้นที่ที่เกิดเหตุหรือพื้นที่ข้างเคียง โดยดำเนินการดังต่อไปนี้

6.3.1. ประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉิน

- แจ้งให้ทีมฉุกเฉินที่มีความจำเป็นเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา
- แจ้งข้อเท็จจริงและความเสียหายที่เกิดขึ้นให้พนักงานบริษัทฯ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องรับทราบไปเบื้องต้นก่อน
- สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งหน่วยงานภายในองค์กร และหน่วยงานภายนอก เช่น คาร์วอในพื้นที่ หน่วยงานดับเพลิง
- ตรวจสอบความเสียหายของอุปกรณ์ เครื่องจักรต่างๆ ตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัย รวมถึงความเสียหายที่มีต่อบุคคล
- จัดทำรายงานสาเหตุและกำหนดมาตรการป้องกัน ให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับ

6.3.2. การตรวจผลกระทบโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

โดยดำเนินการสำรวจ

- อาคารสถานที่ โดยการทั่วไปในเบื้องต้น



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน

- อุปกรณ์ มีจำนวนเหลือเท่าใดยังสามารถใช้งานได้
- ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และผู้อยู่อาศัยโดยรอบท่าเรือ ว่ามีผลกระทบเพียงใดและจะต้องแก้ไขอย่างไรในเบื้องต้น

6.3.3. ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคารสถานที่ให้คืนสู่สภาพปกติ

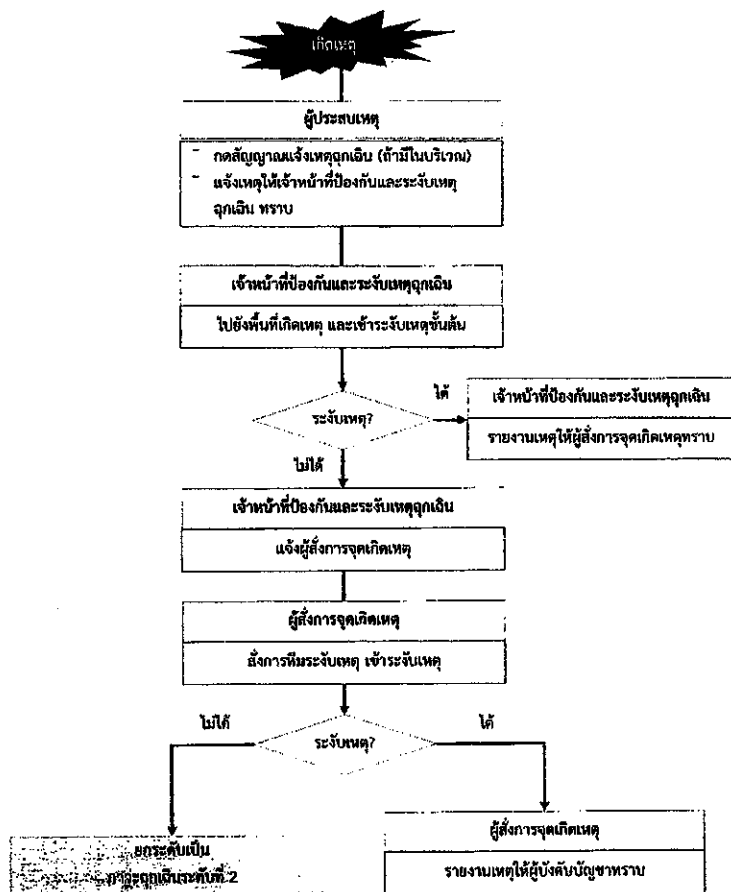
- จัดให้มีการสำรวจ ประชุม และประมวลรายงานจากทุกหน่วยงาน ให้ทราบถึงเหตุการณ์ ความเสียหายที่เกิดขึ้น สาเหตุหรือข้อสันนิษฐานการเกิดเหตุภัยพิบัติ การบรรเทาทุกข์เพื่อจัดทำรายงานสรุปเสนอให้ผู้บริหารและเรียนให้ทุกหน่วยงานได้ทราบ และหาทางป้องกันต่อไป
- ความเสียหายของอาคาร อุปกรณ์ ให้เสนอการซ่อมแซม แก้ไข หรือจัดหาใหม่ในโอกาสแรกที่ได้ทำได้ บางสิ่งที่จะต้องฟื้นฟูให้กลับอยู่ในสภาพเดิม ก็ให้ดำเนินการโดยด่วน
- การเจ็บป่วยเนื่องจากเหตุฉุกเฉิน หากเกิดกับพนักงานหรือผู้โดยสารหรือประชาชนที่สัญจร ให้ฝ่ายบริหารพิจารณาถึงสิ่งอันควรดูแลและปฏิบัติต่อไป เช่น การรักษายาบาล การخذใช้ค่าเสียหาย ตลอดจนการเรียกร้องเงินทดแทน



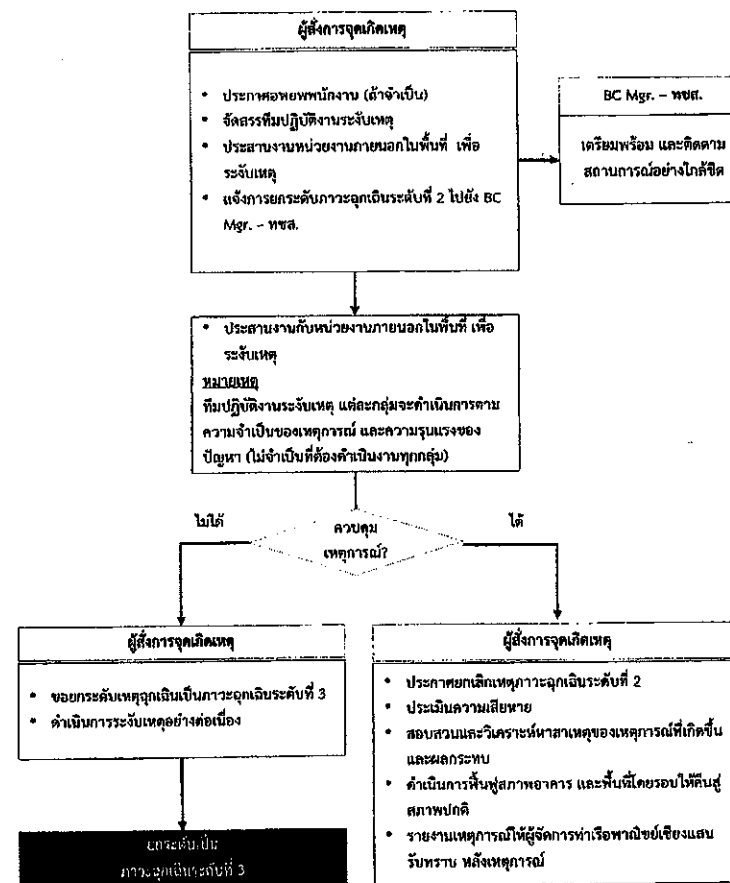
7. ลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการยกระดับภาวะฉุกเฉิน

7.1. แผนผังลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการยกระดับภาวะฉุกเฉิน

เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1

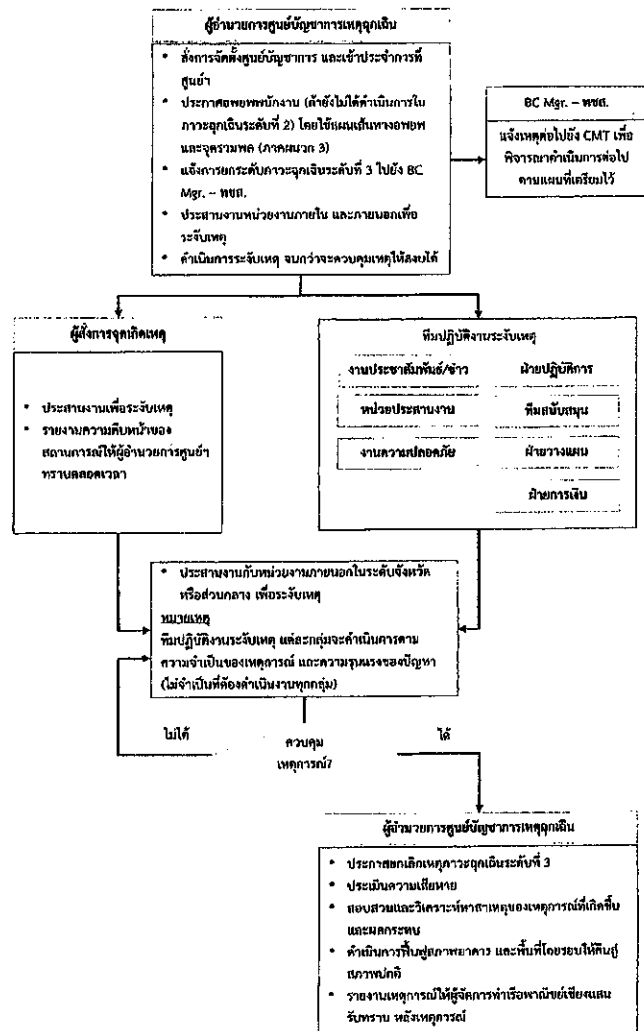


เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2





เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3



7.2. รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเหตุฉุกเฉิน และหน้าที่รับผิดชอบ

รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
ผู้ประสบเหตุ	- กตสันติญาณแจ้งเหตุฉุกเฉิน (ถ้ามีในบริเวณ) - แจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินทราบ ตามรายละเอียดในการแจ้งเหตุฉุกเฉิน และการแจ้งเตือนภัย (ภาคผนวก 2) - กรณีเกิดเหตุไฟไหม้ ให้ควบคุมเพลิงโดยใช้อุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมในพื้นที่เกิดเหตุ (ถ้าสามารถทำได้ - เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาคลาคลำ)
เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉิน	- ไปยังพื้นที่เกิดเหตุโดยด่วน - ระงับเหตุขั้นต้น และ/หรือ ช่วยระงับเหตุที่เกิดเหตุ กรณีไม่สามารถระงับเหตุ - แจ้งผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ และปฏิบัติตามคำสั่งของผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ กรณีสามารถระงับเหตุ - ส่งโดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุรับทราบหลังเหตุการณ์
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	เมื่อรับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉิน - ไปยังพื้นที่เกิดเหตุโดยด่วน - สั่งการทีมระงับเหตุที่เกี่ยวข้องกับประเภทเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น เข้าระงับเหตุ - อพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการระงับเหตุ ออกนอกพื้นที่เกิดเหตุ กรณีไม่สามารถระงับเหตุ - ยกระดับเหตุฉุกเฉินเป็นการฉุกเฉินระดับที่ 2 - ดำเนินการระงับเหตุอย่างต่อเนื่อง กรณีสามารถระงับเหตุ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องรับทราบ หลังเหตุการณ์



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	- อพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการรับเหตุ และบุคคลในพื้นที่ใกล้เคียง ออกจากบริเวณที่เกิดเหตุ (ถ้าจำเป็น) โดยใช้แผนเส้นทางอพยพและจุดรวมพล (ภาคผนวก 3) - จัดทีมปฏิบัติงานรับเหตุ เข้าปฏิบัติงานตามความเหมาะสมกับเหตุการณ์ โดยใช้รายละเอียดในการติดต่อบุคลากรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน (ภาคผนวก 1) - ประสานงานหน่วยงานภายนอกในพื้นที่ เพื่อรับเหตุ - แจ้งการยกระดับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 ไปยัง BC Mgr. - พทส. กรณีไม่สามารถรับเหตุ - ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ยกระดับเหตุฉุกเฉินเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3 - ดำเนินการรับเหตุอย่างต่อเนื่อง กรณีสามารถรับเหตุ - ยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 - ประเมินความเสี่ยงโดยใช้แบบการประเมินความเสี่ยง (ภาคผนวก 6) - สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และผลกระทบ - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการทำเลิพาณิชย์เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์ - ผู้จัดการทำเลิพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล
BC Mgr. - พทส.	- เตรียมพร้อม และติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์อย่างใกล้ชิด



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	- สั่งการจัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน และเข้าประจำการที่ศูนย์ - ประกาศอพยพพนักงานทั้งหมด (ถ้ายังไม่ได้ดำเนินการในภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2) โดยใช้แผนเส้นทางอพยพและจุดรวมพล (ภาคผนวก 3) - แจ้งการยกระดับภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3 ไปยัง BC Mgr. - พทส. - ประสานงานหน่วยงานภายใน และภายนอกในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อรับเหตุ - ดำเนินการรับเหตุ จนกว่าจะควบคุมเหตุให้สงบได้ เมื่อเหตุการณ์สงบ - ขออนุมัติยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3 ตามลำดับขั้น - ประเมินความเสี่ยงโดยใช้แบบการประเมินความเสี่ยง (ภาคผนวก 6) - สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และผลกระทบ - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการทำเลิพาณิชย์เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์ - ผู้จัดการทำเลิพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	- ประสานงานกับทีมปฏิบัติงานรับเหตุ และหน่วยงานภายนอก เพื่อรับเหตุ - รายงานความคืบหน้าของสถานการณ์ให้ผู้บังคับบัญชาศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินตลอดเวลา
BC Mgr. - พทส.	- แจ้งเหตุต่อไปยัง คณะบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis management team: CMT) เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามแผนที่เตรียมไว้
ทีมปฏิบัติงานรับเหตุ	- ติดต่อศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน เพื่อรับทราบการสั่งการเบื้องต้น ช่วยปฏิบัติการ - ประสานงานกับผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ และหน่วยงานภายนอก เพื่อดำเนินการรับเหตุ - ควบคุมให้การทำงานของระบบท่อน้ำดับเพลิงทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ควบคุมให้มีการตัดกระแสไฟฟ้าในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง - ให้การสนับสนุนบุคลากร อุปกรณ์ และเครื่องมือในการรับเหตุฉุกเฉิน - สนับสนุนข้อมูลเทคนิคเรื่องระบบอุปกรณ์ โครงสร้างตัวอาคารให้ผู้ดำเนินการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินทราบข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อการตัดสินใจ งานความปลอดภัย - ควบคุมช่องทางเข้า - ออก และพื้นที่ทั้งหมด ห้ามผู้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้ามาในพื้นที่ - ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายทรัพย์สิน



ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
	หน่วยประสานงาน 1. ติดต่อประสานงานกับโรงพยาบาล กรณีมีผู้บาดเจ็บ 2. รวบรวมข้อมูล ณ จุดรวมพล (ตรวจสอบรายชื่อผู้อพยพ) แล้วรายงานต่อศูนย์ควบคุมเหตุฉุกเฉิน (กรณีมีการอพยพ) 3. จัดหาเสบียงอาหาร เครื่องดื่ม กรณีที่ถูกรังขอ 4. ติดต่อแจ้งข่าวการบาดเจ็บ/เสียชีวิต แก่ญาติคนเจ็บหรือผู้เสียชีวิต 5. ประสานงานการติดต่อหน่วยราชการ อาทิ สถานีตำรวจ สถานีตำรวจดับเพลิง เป็นต้น โดยให้รายชื่อหน่วยงานภายนอกที่ต้องติดต่อในการฉุกเฉิน (ภาคผนวก 7) ผู้ช่วยในศูนย์ 1. สนับสนุนและจัดหาวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ที่จำเป็น 2. เตรียมทีมปฐมพยาบาลในการช่วยชีวิตและขนย้ายผู้ป่วยให้พร้อม 3. จัดเตรียมอุปกรณ์สื่อสาร เพื่อสนับสนุนการระงับเหตุฉุกเฉิน งานประชาสัมพันธ์/ข่าว 1. ร่างคำแถลงและจัดเตรียมการแถลงข่าว (กรณีเกิดเหตุขึ้นร้ายแรง) โดยใช้แนวทางของการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก (ภาคผนวก 4) 2. ต้อนรับนักข่าว ส่วนการให้ข่าวสารใดๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ฝ่ายการเงิน 1. จัดเตรียมเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการระงับเหตุฉุกเฉินและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ 2. ทำบัญชีการเงินค่าใช้จ่าย 3. จัดหาวัสดุ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้รับการร้องขอ ฝ่ายแผน 1. พิจารณาประเมินสถานการณ์ และวางแผนการขอความช่วยเหลือความรู้ทางวิชาการ บุคคล เครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งของและเทคนิคโยกย้ายจากหน่วยงานภายนอก (กรณีมีความจำเป็น)



3. แผนการบรรณรงค้ป้องกันอัคคีภัย

เป็นการบรรณรงค้ป้องกันอัคคีภัย เป็นแผนเพื่อป้องกันการเกิดอัคคีภัยในสถานประกอบการ โดยเป็นการสร้างความสนใจและส่งเสริมในเรื่องการป้องกันอัคคีภัย ให้เกิดขึ้นในทุกกระดับของพนักงาน ในแผนการบรรณรงค้ป้องกันอัคคีภัยควรกำหนดผู้รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และงบประมาณให้ชัดเจน

ตัวอย่างหัวข้อที่จะทำการบรรณรงค้ป้องกันอัคคีภัย เช่น

- 5 ส.
- การลดการสูบบุหรี่
- การจัดนิทรรศการ
- จัดทำโปสเตอร์
- การใช้สื่อต่างๆ



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
	หน่วยประสานงาน 1. ติดต่อประสานงานกับโรงพยาบาล กรณีมีผู้ป่วยเจ็บ 2. รวบรวมข้อมูล ณ จุดรวมพล (ตรวจสอบรายชื่อผู้ป่วย) แล้วรายงานต่อศูนย์ควบคุมเหตุฉุกเฉิน (กรณีมีการอพยพ) 3. จัดหาเสบียงอาหาร เครื่องดื่ม กรณีที่ถูกรังของ 4. ติดต่อแจ้งข่าวการบาดเจ็บ/เสียชีวิต แก่ญาติคนเจ็บหรือผู้เสียชีวิต 5. ประสานงานการติดต่อหน่วยราชการ อาทิ สถานีตำรวจ สถานีดับเพลิง เป็นต้น โดยใช้รายชื่อหน่วยงานภายนอกที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉิน (ภาคผนวก 7) ฝ่ายสนับสนุน 1. สนับสนุนและจัดหาวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ที่จำเป็น 2. เตรียมทีมปฐมพยาบาลในการช่วยชีวิตและขนย้ายผู้ป่วยให้พร้อม 3. จัดเตรียมอุปกรณ์สื่อสาร เพื่อสนับสนุนการรับเหตุฉุกเฉิน งานประชาสัมพันธ์/ข่าว 1. ร่างคำแถลงและจัดเตรียมการแถลงข่าว (กรณีเกิดเหตุขึ้นร้ายแรง) โดยใช้แนวทางของการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก (ภาคผนวก 4) 2. คอยรับนักข่าว ส่วนการให้ข่าวสารใดๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากผู้ชำนาญการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ฝ่ายการเงิน 1. จัดเตรียมเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการรับเหตุฉุกเฉินและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ 2. ทำบัญชีการเงินค่าใช้จ่าย 3. จัดหาวัสดุ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้รับการร้องขอ ฝ่ายแผน 1. พิจารณาประเมินสถานการณ์ และวางแผนการขอความช่วยเหลือความรู้ทางวิชาการ บุคคล เครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งของและเทคโนโลยีจากหน่วยงานภายนอก (กรณีมีความจำเป็น)



8. แผนฉุกเฉินต่างๆ

แผนป้องกันและระงับอัคคีภัย

กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับการป้องกันและระงับอัคคีภัย พ.ศ.2555 ข้อ 2 กำหนดให้สถานประกอบกิจการที่มีลูกจ้างตั้งแต่สิบคนขึ้นไป นายจ้างต้องจัดให้มีแผนป้องกันและระงับอัคคีภัยในสถานประกอบกิจการด้วย การตรวจตรา การอบรม การณรงค์ป้องกันอัคคีภัย การดับเพลิง การอพยพหนีไฟ และการบรรเทาทุกข์ โดยให้นายจ้างจัดเก็บแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย ณ สถานประกอบกิจการ พร้อมทั้งจะให้พนักงานตรวจสอบความปลอดภัยตรวจสอบได้

สำนักงานความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จึงจัดให้มีแนวการจัดการแผนป้องกันและระงับอัคคีภัย ไว้ดังนี้

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเป็นการป้องกันการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากอัคคีภัย
2. เพื่อสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยต่อพนักงานกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้
3. เพื่อลดอัตราการเสี่ยงต่อการเกิดเหตุอัคคีภัย
4. เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อพนักงานในสถานประกอบการ

แผนป้องกันและระงับอัคคีภัย ประกอบด้วย

1. แผนการตรวจตรา
2. แผนการอบรม
3. แผนการณรงค์ป้องกันอัคคีภัย
4. แผนการดับเพลิง
5. แผนอพยพหนีไฟ
6. แผนบรรเทาทุกข์



1. แผนการตรวจตรา

เป็นแผนสำรวจความเสี่ยงและตรวจตรา เพื่อเฝ้าระวังและจัดตั้งเหตุของการเกิดเพลิงไหม้ ก่อนจัดทำแผนควมมีข้อมูลต่างๆ ดังต่อไปนี้ เชื้อเพลิง สารเคมี สารไวไฟ ระบบไฟฟ้าจุดที่มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้ และต้องมีการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับ คุณสมบัติลักษณะการลุกไหม้ ปริมาณของสารอันตรายที่มีอยู่สูงสุด ชนิดของสารดับเพลิงและปริมาณที่ต้องใช้ เพื่อประกอบการวางแผน

การตรวจตรา ควรมีการกำหนดบุคคล พื้นที่ที่รับผิดชอบ หัวข้อและจุดที่ต้องตรวจ ระยะเวลา ความถี่ ผู้ตรวจสอบรายงาน การส่งรายงานผล การแจ้งข้อบกพร่องในการตรวจตราที่ชัดเจน

- ของเสียติดไฟง่าย
- เชื้อเพลิง
- แหล่งความร้อนต่างๆ
- อุปกรณ์ดับเพลิง
- ทางหนีไฟ

2. แผนการอบรม

เป็นการอบรมให้ความรู้กับพนักงานทั้งในเชิงป้องกันและการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุ ซึ่งการเกิดอัคคีภัยภายในสถานประกอบการ ย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียต่อธุรกิจการค้าทั้งทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินเสียหาย การผลิต การบริการหยุดชะงัก เสียโอกาสการขาย หรืออาจถึงขั้นมีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ดังนั้นในการป้องกันและลดความเสี่ยงด้านการเกิดอัคคีภัย จึงจำเป็นต้องจัดให้มีแผนการอบรม โดยกำหนดผู้รับผิดชอบ ระยะเวลาดำเนินการ และงบประมาณให้ชัดเจน

ตัวอย่างของหลักสูตรที่ต้องจัดทำในแผนการอบรม

- การจัดฝึกอบรมการดับเพลิงขั้นต้นให้กับพนักงาน
- การฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟ

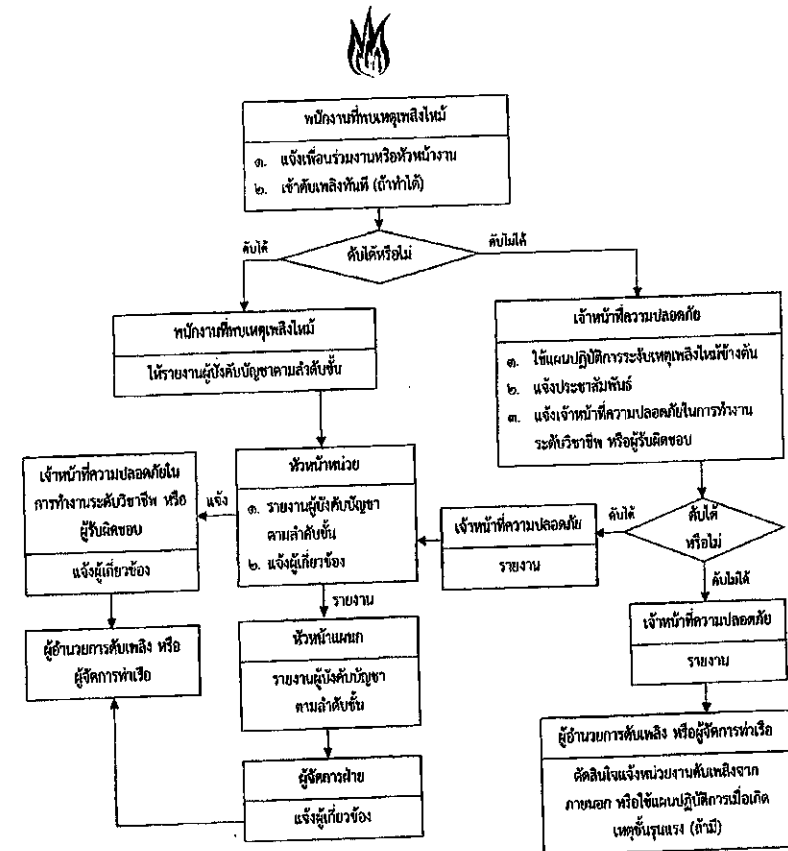
ตัวอย่างของหลักสูตรที่ควรจัดทำในแผนการอบรม

- การปฐมพยาบาล
- การผายปอดและนวดหัวใจ



4. แผนการดับเพลิง

ลำดับขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อพนักงานพบเหตุเพลิงไหม้





หน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานตามโครงสร้างหน่วยงานป้องกันและระงับอัคคีภัยเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ขั้นรุนแรง (ถ้ามี)

ผู้ปฏิบัติงาน	หน้าที่รับผิดชอบ
ผู้อำนวยการ ดับเพลิง	ให้ปฏิบัติดังนี้ 1. รับฟังรายการต่างๆ เพื่อสั่งการการใช้แผนต่างๆ 2. ขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3. รายงานผลการเกิดเพลิงไหม้ต่อผู้บังคับบัญชาระดับสูงขึ้นไป 4. ให้ข่าวแก่สื่อมวลชน
ช่างไฟฟ้า	ให้ปฏิบัติดังนี้ 1. เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ให้รีบเข้าไปดับไฟเพื่อรับคำสั่งตัดไฟจากฝ่ายปฏิบัติการ 2. รับคำสั่งจากผู้ควบคุมการดับเพลิง
ฝ่าย ปฏิบัติการ	หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการให้ปฏิบัติดังนี้ 1. เมื่อเกิดเพลิงไหม้ในพื้นที่ ให้หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการแยกชุดปฏิบัติการออกเป็น 2 ชุดคือ ชุดควบคุมเครื่องจักร และชุดดับเพลิง 1.1 ชุดควบคุมเครื่องจักร เมื่อเกิดเพลิงไหม้ในพื้นที่ใด ให้ชุดควบคุมเครื่องจักรทำการควบคุมเครื่องจักรให้ทำงานต่อไปจนกว่าจะได้รับการสั่งให้หยุดเครื่องจากหัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ กรณีที่ไม่สามารถเดินเครื่องหรือได้รับคำสั่งให้หยุดเครื่อง ให้ชุดควบคุมเครื่องจักรไปช่วยทำการดับเพลิง 1.2 ชุดดับเพลิง เมื่อเกิดเพลิงไหม้ในพื้นที่ของตัวเองไม่ว่ามากหรือน้อย ให้ชุดดับเพลิงแยกตัวออกจากเครื่องจักร เพื่อทำการดับเพลิงโดยพื้นที่ที่เกิดเพลิงไหม้ โดยไม่ต้องหยุดเครื่อง และให้ปฏิบัติการภายใต้คำสั่งของหัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการในพื้นที่ การปฏิบัติการหากจำเป็นต้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่น ให้หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการสั่งดำเนินการ 2. ทันทีที่ทราบเหตุเพลิงไหม้ในพื้นที่ของตัวเอง ให้แจ้งข่าวโดยโทรศัพท์ถึงเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ถึงผู้อำนวยการดับเพลิง และแจ้งศูนย์รวมข่าว
ฝ่ายสื่อสาร และ ประสานงาน	ให้ปฏิบัติดังนี้ 1. คอยช่วยเหลือประสานงานระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้อง 2. รับคำสั่งจากผู้ควบคุมการดับเพลิง และติดต่อผ่านศูนย์รวมข่าว 3. สั่งการแทนผู้อำนวยการดับเพลิง ถ้าได้รับมอบหมาย
หน่วยจัดหา และสนับสนุน อุปกรณ์ดับเพลิง	ให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยคอยช่วยเหลือดังนี้



ผู้ปฏิบัติงาน	หน้าที่รับผิดชอบ
ผู้ประสานงาน	1. คอยช่วยเหลือประสานงานระหว่างผู้อำนวยการดับเพลิง ยามรักษาการณ์ และผู้เกี่ยวข้อง 2. คอยรับ-ส่งคำสั่งจากผู้ควบคุมการดับเพลิง ในการติดต่อศูนย์รวมข่าว 3. สั่งการแทนผู้อำนวยการดับเพลิง ในกรณีที่ผู้อำนวยการดับเพลิงมอบหมาย
ยามรักษาการณ์	1. ให้รีบไปยังจุดเกิดเหตุ คอยรับคำสั่งจากผู้ควบคุมการดับเพลิงและหัวหน้าฝ่ายประสานงาน 2. ป้องกันมิให้บุคคลภายนอกที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าก่อนได้รับอนุญาต 3. ควบคุมป้องกันทรัพย์สินที่ฝ่ายเคลื่อนย้ายนำมาเก็บไว้
ฝ่ายเคลื่อนย้ายภายใน-ภายนอก	ให้ปฏิบัติดังนี้ 1. ให้รับผิดชอบในการกำหนดจุดปลอดภัยจากอัคคีภัยในการเก็บวัสดุครุภัณฑ์ 2. อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายขนส่งวัสดุครุภัณฑ์ 3. จัดขยายพาหนะและอุปกรณ์ขนย้าย



ผู้รับผิดชอบในตำแหน่งต่างๆ ตามปฏิบัติงาน
ตามโครงสร้างหน่วยงานป้องกันระงับอัคคีภัยเมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ชั้นรุนแรง (ถ้ามี)

ตำแหน่ง	
1. ผู้อำนวยการดับเพลิง	
2. หัวหน้าฝ่ายไฟฟ้า	
3. หัวหน้าฝ่ายปฏิบัติการ	
4. หัวหน้าฝ่ายสื่อสารและประสานงาน	
- หน่วยสนับสนุน	
- เจ้าหน้าที่	
ยานพาหนะ	
- เจ้าหน้าที่ศูนย์รวม	
ข่าวและสื่อสาร	
- หน่วยจัดหาและ	
สนับสนุนการดับเพลิง	
- ผู้ประสานงาน	
- ผู้จ่ายอุปกรณ์	
ดับเพลิง	
- หน่วยยาม	
รักษาการณ์	
5. หัวหน้าฝ่ายเคลื่อนย้าย	
ภายใน-ภายนอก	
6. หัวหน้าฝ่ายส่งเสริม	
ปฏิบัติการ	



ตำแหน่ง	
- หน่วยติดต่อดับเพลิง	
จากพื้นที่อื่น	
- ใช้ Safety Order	
System (SOS)	



5. แผนอพยพหนีไฟ

แผนอพยพหนีไฟนี้ กำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานและของสถานประกอบการในขณะเกิดเหตุเพลิงไหม้ โดยมีองค์ประกอบต่างๆ เช่น หน่วยตรวจสอบจำนวนพนักงาน ผู้นำทางหนีไฟ จุดนัดพบ หน่วยช่วยชีวิต และยานพาหนะ ฯลฯ ควรได้กำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละหน่วยงานโดยขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการอพยพหนีไฟหรือผู้อำนวยการดับเพลิง ดังนี้

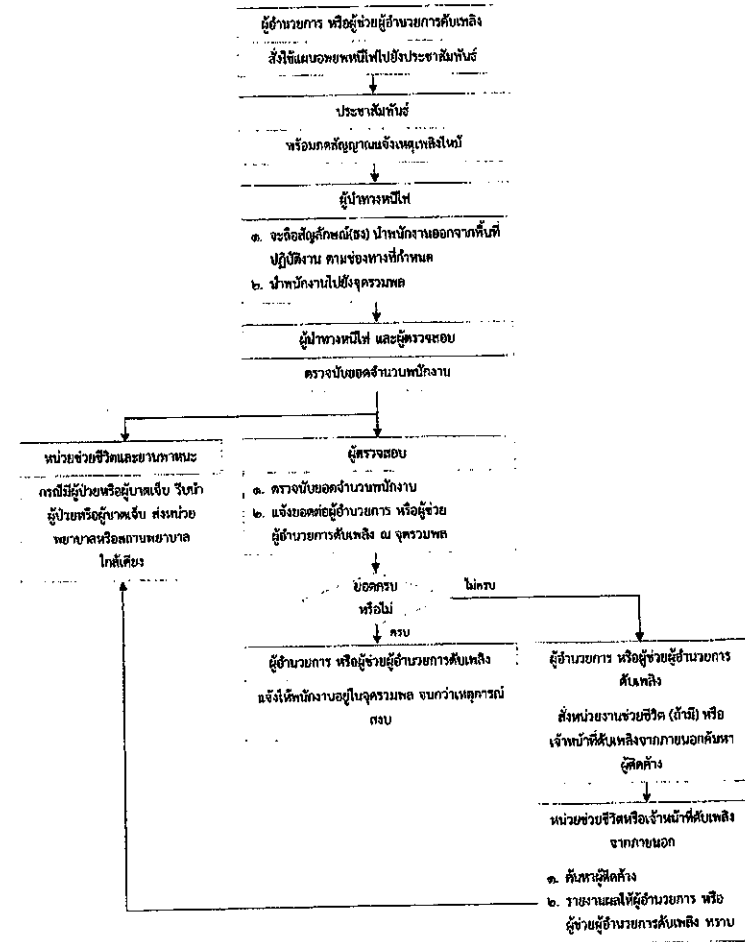
- ผู้อำนวยการอพยพหนีไฟ หรือผู้อำนวยการดับเพลิง
- [Redacted]
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการอพยพหนีไฟ หรือผู้ช่วยผู้อำนวยการดับเพลิง
- [Redacted]

ในแผนดังกล่าว ควรกำหนดให้มีการปฏิบัติดังนี้

1. ผู้นำทางหนีไฟ จะเป็นผู้นำทางพนักงานอพยพหนีไฟตามทางออกที่จัดไว้
2. จุดนัดพบ หรือ "จุดรวมพล" จะเป็นสถานที่ที่ปลอดภัยซึ่งพนักงานสามารถที่จะมารายงานตัวและทำการตรวจนับจำนวนได้
3. หน่วยตรวจสอบจำนวนพนักงาน มีหน้าที่ตรวจนับจำนวนพนักงาน ว่ามีการอพยพหนีไฟออกมาถึงบริเวณที่ปลอดภัยครบทุกคนหรือไม่ หากพบว่าพนักงานอพยพหนีไฟออกมาไม่ครบตามจำนวนจริง ซึ่งหมายถึงยังมีพนักงานติดอยู่ในพื้นที่ที่เกิดอัคคีภัย
4. หน่วยช่วยชีวิตและยานพาหนะ จะเข้าค้นหาและทำการช่วยชีวิตพนักงานที่ยังติดค้างอยู่ในอาคารหรือในพื้นที่ที่เกิดอัคคีภัย รวมถึงกรณีของพนักงานที่ออกมาอยู่ที่จุดรวมพลแล้ว อาจมีอาการเป็นลม ช็อค หอบหืด หรือบาดเจ็บ เป็นต้น หน่วยช่วยชีวิตและพาหนะจะทำการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และติดต่อหน่วยยานพาหนะให้ในกรณีที่พยาบาลหรือแพทย์พิจารณาแล้วต้องนำส่งโรงพยาบาล



แผนอพยพหนีไฟ





6. แผนบรรเทาทุกข์

แผนบรรเทาทุกข์ จะประกอบด้วยหัวข้อต่างๆ ดังนี้

1. การประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ
2. การสำรวจความเสียหาย
3. การรายงานตัวของเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายและกำหนดจุดนัดพบเพื่อรอรับคำสั่ง
4. การช่วยชีวิตและขุดค้นผู้เสียชีวิต
5. การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ทหารพลเรือน และผู้เสียชีวิต
6. การประเมินความเสียหาย ผลการปฏิบัติงานและรายงานสถานการณ์เพลิงไหม้
7. การช่วยเหลือส่งเคราะห์ผู้ประสบภัย
8. การปรับปรุงแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินการได้โดยเร็วที่สุด

การกำหนดหน้าที่รับผิดชอบของผู้ปฏิบัติการในแผนบรรเทาทุกข์

หน้าที่รับผิดชอบ	ผู้ปฏิบัติ
1. การประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ	
2. การสำรวจความเสียหาย	
3. การรายงานตัวของเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายและกำหนดจุดนัดพบเพื่อรอรับคำสั่ง	
4. การช่วยชีวิตและขุดค้นผู้เสียชีวิต	
5. การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ทหารพลเรือน และผู้เสียชีวิต	
6. การประเมินความเสียหาย ผลการปฏิบัติงานและรายงานสถานการณ์เพลิงไหม้	
7. การช่วยเหลือส่งเคราะห์ผู้ประสบภัย	
8. การปรับปรุงแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินการได้โดยเร็วที่สุด	



แผนรับมือเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ

จากสถิติสาธารณภัย ที่ระบุไว้ในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ได้มีระบุถึงสถานการณ์ภัยพิบัติตามธรรมชาติของประเทศไทยที่สำคัญที่เกิดขึ้น และสร้างความสูญเสียต่อชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน และหน่วยงานต่างๆ และเมื่อมาประกอบของภัยพิบัติตามธรรมชาติมาพิจารณาเกี่ยวกับทางลักษณะทางภูมิอากาศที่ทำเลิพาณิชย์เชียงแสนต้องอยู่ สามารถกำหนดประเภทของภัยพิบัติตามธรรมชาติ ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบกับทำเลิพาณิชย์เชียงแสน ได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้คือ

1. อุทกภัย (Flood)
2. ดินโคลนถล่ม (Landslide)
3. วาตภัย (Storm)
4. แผ่นดินไหว (Earthquake)

ซึ่งทำเลิพาณิชย์เชียงแสนจะต้องดำเนินการรับมือกับเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้น เพื่อป้องกัน/บรรเทาความรุนแรงของการดำเนินงานอย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้น เพื่อให้เป็นคู่มือในการปฏิบัติงานสำหรับผู้บริหาร พนักงาน ผู้ให้บริการ ของทำเลิพาณิชย์เชียงแสน เมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ และเป็นการกำหนดสาระสำคัญของแผนไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้องค์กรเป็นเครื่องมือในการประสานระหว่างหน่วย ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกทำเลิพาณิชย์เชียงแสน เพื่อรับมือกับเหตุภัยพิบัติทางธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อทำเลิพาณิชย์เชียงแสน โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

1. เพื่อป้องกันชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และควบคุมผลกระทบที่เกิดกับทำเลิพาณิชย์เชียงแสน
2. เพื่อลดความเสี่ยงของบุคลากรที่ต้องเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง
3. เพื่อลดความเสียหายอันจะเกิดกับทรัพย์สินให้น้อยที่สุด
4. เพื่อลดความเสียหายที่อาจกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ขอบเขต

แผนจะนำมาใช้ดำเนินการรับมือในกรณีเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติกับ ทำเลิพาณิชย์เชียงแสน

นิยามศัพท์

นิยามศัพท์	คำอธิบาย
อุทกภัย (Flood)	หมายถึง ภัยธรรมชาติที่เกิดจากฝนตกหนัก และฝนตกสะสมเป็นเวลานาน ทำให้เกิดน้ำป่าไหลหลาก น้ำท่วมฉับพลัน น้ำท่วมขัง และน้ำขึ้นล้น
ดินโคลนถล่ม (Landslide)	หมายถึง ภัยธรรมชาติที่มีลักษณะดินโคลนเคลื่อนตัวลงมาตามลาดชันหรือเกิดตามมาหลังจากเกิดน้ำป่าไหลหลาก อันเนื่องมาจากพายุฝนทำให้เกิดฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องรุนแรง ส่งผลให้มวลดินและหินไม่สามารถรองรับการอุ้มน้ำได้ จึงเกิดการเคลื่อนตัวตามอิทธิพลของแรงโน้มถ่วงของโลก
วาตภัย (Storm)	หมายถึง ภัยธรรมชาติที่มีสาเหตุจากพายุรุนแรง จนทำให้เกิดความเสียหายแก่ อาคาร บ้านเรือน ต้นไม้และสิ่งก่อสร้าง รวมถึงชีวิตของประชาชน โดยมีสาเหตุจากปรากฏการณ์ธรรมชาติ คือ พายุ



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ฟ้าผ่าพายุไซโคลน

	ฝนฟ้าคะนอง พายุฤดูร้อน และพายุหมุนเขตร้อน (ดีเปรสชัน ไต้ฝุ่น โซนร้อน ใต้ฝุ่น)
แผ่นดินไหว (Earthquake)	หมายถึงภัยธรรมชาติที่มีสาเหตุจากการสั่นสะเทือนของพื้นดิน อันมีสาเหตุหลักมาจากการขยับเคลื่อนตัวของเปลือกโลก การสั่นสะเทือนอาจมีระดับความรุนแรงขึ้นค่าที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ แต่บางครั้งก็อาจมีระดับความรุนแรงขึ้นที่เป็นอันตรายจนก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงได้

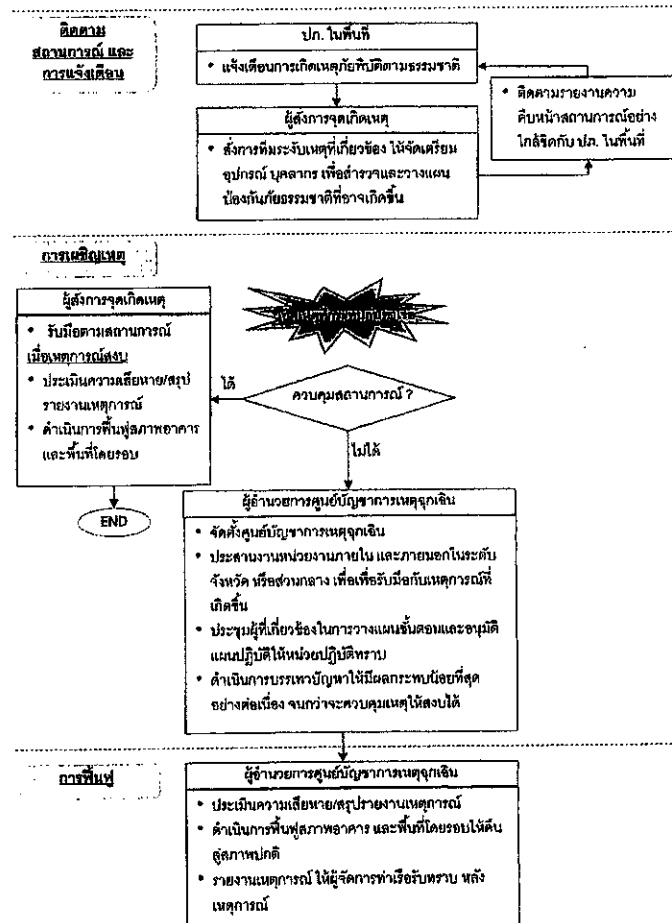


คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ฟ้าผ่าพายุไซโคลน

การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ (ภาพรวม)

แผนผังลำดับขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ (ภาพรวม)

การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ





คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ฝ่าเรือพายุซัดเขื่อน

รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ

ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
บก. ในพื้นที่	แจ้งเตือนเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติขึ้น
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	เมื่อรับแจ้งเหตุจาก บก. ในพื้นที่ - สั่งการทีมระงับเหตุที่เกี่ยวข้อง ให้จัดเตรียมอุปกรณ์ บุคลากร เพื่อสำรวจและวางแผนป้องกันภัยธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้น เมื่อเกิดเหตุภัยธรรมชาติที่กระทบกับท่าเรือพายุซัดเขื่อนเป็นวงกว้าง กรณีไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ - ยกระดับเหตุการณ์เป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3 - ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ - ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้มีผลกระทบน้อยที่สุดอย่างต่อเนื่อง กรณีสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ - ดำเนินการรับมือตามสถานการณ์ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุการณ์ (ภาคผนวก 5) ให้ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องรับทราบ หลังเหตุการณ์



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ฝ่าเรือพายุซัดเขื่อน

รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติ

ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
บก. ในพื้นที่	แจ้งเตือนเมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติตามธรรมชาติขึ้น
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	เมื่อรับแจ้งเหตุจาก บก. ในพื้นที่ - สั่งการทีมระงับเหตุที่เกี่ยวข้อง ให้จัดเตรียมอุปกรณ์ บุคลากร เพื่อสำรวจและวางแผนป้องกันภัยธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้น เมื่อเกิดเหตุภัยธรรมชาติที่กระทบกับท่าเรือพายุซัดเขื่อนเป็นวงกว้าง กรณีไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ - ยกระดับเหตุการณ์เป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3 - ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ - ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้มีผลกระทบน้อยที่สุดอย่างต่อเนื่อง กรณีสามารถควบคุมสถานการณ์ได้ - ดำเนินการรับมือตามสถานการณ์ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุการณ์ (ภาคผนวก 5) ให้ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องรับทราบ หลังเหตุการณ์ - ประเมินความเสี่ยงโดยใช้แบบการประเมินความเสี่ยง (ภาคผนวก 6) - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์	- จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ - ประสานงานหน่วยงานภายใน และภายนอกในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อรับมือกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น - ประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องในการวางแผนขั้นตอนและอนุมัติแผนปฏิบัติให้หน่วยปฏิบัติทราบ - ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้มีผลกระทบน้อยที่สุดอย่างต่อเนื่อง จนกว่าจะควบคุมเหตุให้สงบได้ เมื่อเหตุการณ์สงบ - ประเมินความเสี่ยงโดยใช้แบบการประเมินความเสี่ยง (ภาคผนวก 6) - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุการณ์ (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการท่าเรือรับทราบ หลังเหตุการณ์ - ผู้จัดการท่าเรือ รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล



7. แผนเผชิญเหตุอุทกภัย

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้แบ่งการปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุอุทกภัย ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

7.1 ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน

เมื่อมีการแจ้งเตือนเหตุอุทกภัย ให้ดำเนินการติดตามเฝ้าระวังความคืบหน้าของสถานการณ์ ดังนี้

- ติดตามสภาพภูมิอากาศประจำวัน โดยตรวจสอบกับสถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย และ ปก. ในพื้นที่ ผ่านทางช่องทาง โทรศัพท์, โทรสาร, Application Line และ Website ของหน่วยงาน
- ติดตามปริมาณน้ำฝนประจำวัน โดยตรวจสอบกับสถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย, ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงใหม่), โครงการชลประทานเชียงราย และเครือข่าย อส. ปก. ผ่านทางช่องทาง โทรศัพท์, โทรสาร, Application Line และ Website ของหน่วยงาน
- ติดตามระดับน้ำขึ้น-ลง บริเวณหน้าท่า ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
- ประสานพันธ์ุข่าวสารให้บุคลากรของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทราบเป็นระยะ เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุที่อาจเกิดขึ้น

7.2 ระยะเผชิญเหตุ

7.2.1 ความรุนแรงระดับ 1

เมื่อเกิดเหตุอุทกภัย ที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แต่อยู่ในระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการป้องกันและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น โดยปฏิบัติดังนี้

- เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ที่สามารถเคลื่อนย้ายขึ้นที่สูง เช่น อุปกรณ์สื่อสาร, Server, Computer, รถยนต์ เป็นต้น
- สำรวจพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ เพื่อใช้มาตรการป้องกัน และบรรเทาปัญหาที่เหมาะสม
 - จัดทำกระสอบทรายชั่วคราวป้องกันน้ำท่วมเข้าพื้นที่สำคัญ
 - ดำเนินการย้ายระบบไฟฟ้า (หม้อแปลงไฟฟ้า, สวิตช์ไฟฟ้า, ตู้แยกไฟฟ้า) ให้สูงพ้นระดับที่น้ำอาจจะท่วมถึง หรือดำเนินการตัดระบบไฟฟ้าจากอุปกรณ์นั้นๆ เสีย
 - จัดระบบจราจรในบริเวณท่าเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่น้ำท่วมขัง และทำให้รถยนต์ สามารถเข้า-ออก ได้สะดวกเร็วขึ้น
 - จัดทำป้ายเตือนพื้นที่ที่มีน้ำท่วมขังสูง หรืออาจมีอันตรายจากหลุม/บ่อ ที่เกิดความชำรุดเสียหาย
 - ย้ายอุปกรณ์บุคลากร ไปปฏิบัติงานในที่ที่ปลอดภัย เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ในการให้บริการลูกค้า
 - ติดตามความคืบหน้าสถานการณ์ความรุนแรงของเหตุอุทกภัยจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับยังใกล้ชิด เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเพื่อการรับมืออย่างถูกต้อง



- สำรวจพื้นที่ที่ได้รับความเสียหาย ถ้าไม่สามารถใช้งานได้ ให้ดำเนินการปิดพื้นที่นั้น เพื่อความปลอดภัย

7.2.2 ความรุนแรงระดับ 2-3

เมื่อเกิดเหตุอุทกภัย ที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเกินกว่าระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการ ดังนี้

- ยกระดับเหตุฉุกเฉินเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3
- ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ประสานงานขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อระงับเหตุ
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน กำหนดมาตรการ และสั่งการทีมปฏิบัติงานระงับเหตุ (ตามความจำเป็นของแต่ละกลุ่มงาน) ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้มีผลกระทบน้อยที่สุดอย่างค่อเนื่อง จกว่าเหตุการณ์จะกลับสู่ภาวะปกติ

7.3 ระยะฟื้นฟู

เมื่อเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

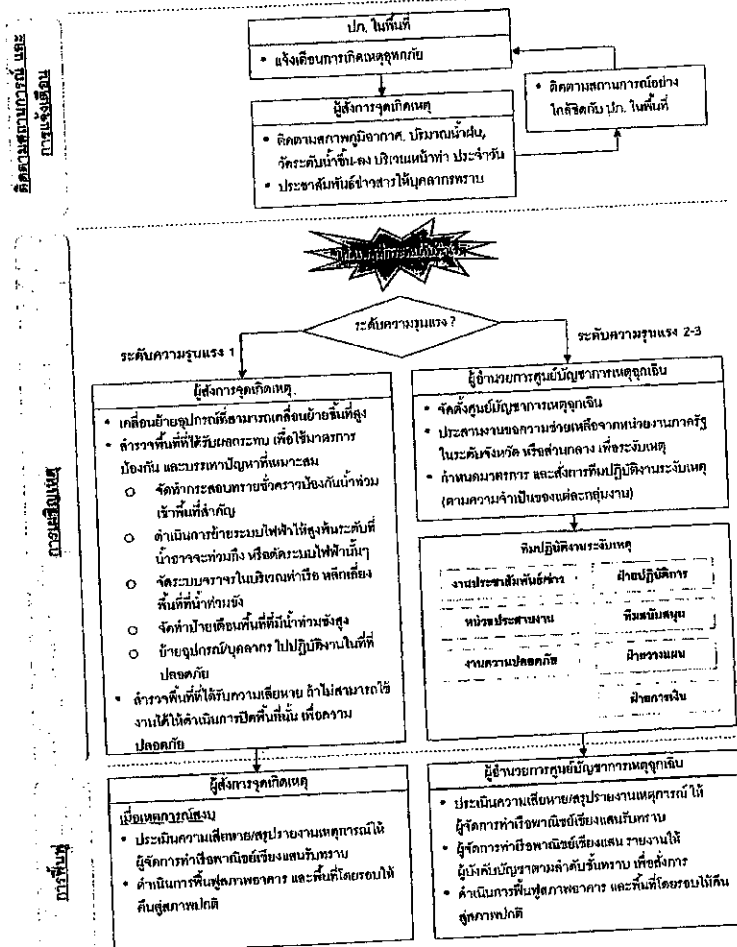
- กรณีประกาศเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3 ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ขออนุมัติยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉิน ตามลำดับขั้น
- ดำเนินการประเมินความเสียหายโดยใช้แบบการประเมินความเสียหาย (ภาคผนวก 6)
- รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์
- ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล และขออนุมัติดำเนินการฟื้นฟู
- ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร อุปกรณ์เครื่องมือ และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ
- สอบสวนและวิเคราะห์ถึงผลกระทบ และความเหมาะสมของมาตรการต่างๆ ที่ใช้รับมือกับเหตุการณ์



7.4 รูปแบบการจัดการเผชิญเหตุทุกภัย

การรับมือกับเหตุการณ์ภัยพิบัติในแต่ละระยะ สามารถสรุปได้ดังนี้ ดังนี้

การปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุทุกภัย



8. แผนเผชิญเหตุวาคภัย

ทำเลอาณานิคมเชียงใหม่ ได้แบ่งการปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุวาคภัย ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

8.1 ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน

เมื่อมีการแจ้งเตือนวาคภัย ให้ดำเนินการติดตามเฝ้าระวังความคืบหน้าของสถานการณ์ ดังนี้

- ติดตามสภาพภูมิอากาศประจำวัน โดยตรวจสอบกับสถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงใหม่ และ ปภ. ในพื้นที่ ผ่านทางช่องทาง โทรศัพท์, โทรสาร, Application Line และ Website ของหน่วยงาน
- ประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้บุคลากรของท่าเรืออาณานิคมเชียงใหม่ ทราบเป็นระยะ เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุที่อาจเกิดขึ้น

8.2 ระยะเผชิญเหตุ

8.2.1 ความรุนแรงระดับ 1

เมื่อเกิดเหตุวาคภัย ที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรืออาณานิคมเชียงใหม่ แต่อยู่ในระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการป้องกันและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น โดยปฏิบัติดังนี้

- เคลื่อนย้ายอุปกรณ์ที่สามารถเคลื่อนย้ายเข้าเก็บในสถานที่ปลอดภัย เมื่อใช้ทำงานแล้วเสร็จ เช่น รถยนต์ รถยก เป็นต้น
- สำรวจพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ เพื่อใช้มาตรการป้องกัน และบรรเทาปัญหาที่เหมาะสม
 - ตัดกระแสไฟฟ้าสูงที่ใกล้บริเวณอาคาร หรือสายไฟฟ้า เพื่อไม่ให้เมื่อเกิดเหตุพายุพัดต้นไม้โค่นล้มแล้วส่งผลกระทบต่ออาคาร หรือระบบไฟฟ้า
 - ทำการยึด และ/หรือ คลุมอุปกรณ์ที่ไม่สามารถเคลื่อนย้าย ให้แข็งแรง และจัดอุปกรณ์ให้อยู่ในลักษณะไม่ถล่ม เช่น รถ crane หน้าท่า
 - จัดเก็บอุปกรณ์ต่างๆที่ไม่จำเป็นในการปฏิบัติงาน และมีลักษณะเสี่ยงต่อการถูกพายุพัดเสียหาย ในสถานที่ที่ปลอดภัย
 - เสริมสร้างความแข็งแรงให้อาคาร และสิ่งปลูกสร้างในบริเวณท่าเรือ เช่น ทำกลอนสื้อคประตุน้ำค้างอาคารให้ใช้งานได้สมบูรณ์
 - ย้ายอุปกรณ์/บุคลากร ไปปฏิบัติงานในที่ที่ปลอดภัย เพื่อความปลอดภัยและการให้บริการลูกค้า
 - ติดตามความคืบหน้าสถานการณ์ความรุนแรงของเหตุวาคภัยจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเพื่อการรับมืออย่างถูกต้อง
- สำรวจพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ ถ้าไม่สามารถใช้งานได้ ให้ดำเนินการปิดพื้นที่นั้น เพื่อความปลอดภัย



8.2.2 ความรุนแรงระดับ 2-3

เมื่อเหตุวาทภัย ที่ส่งผลกระทบต่อทำเลิพาณิชย์เชียงแสน หรือความรุนแรงเพิ่มขึ้นเกินกว่าระดับที่ สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการ ดังนี้

- ยกระดับเหตุการณ์เป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3
- ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ ประสานงานขอความช่วยเหลือจากหน่วยงาน ภาครัฐในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อระงับเหตุ
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ กำหนดมาตรการ และสั่งการทีมปฏิบัติงานระงับ เหตุ (ตามความจำเป็นของแต่ละกลุ่มงาน) ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้มีผลกระทบน้อย ที่สุดอย่างต่อเนื่อง จนกว่าเหตุการณ์จะกลับสู่ภาวะปกติ

8.3 ระยะฟื้นฟู

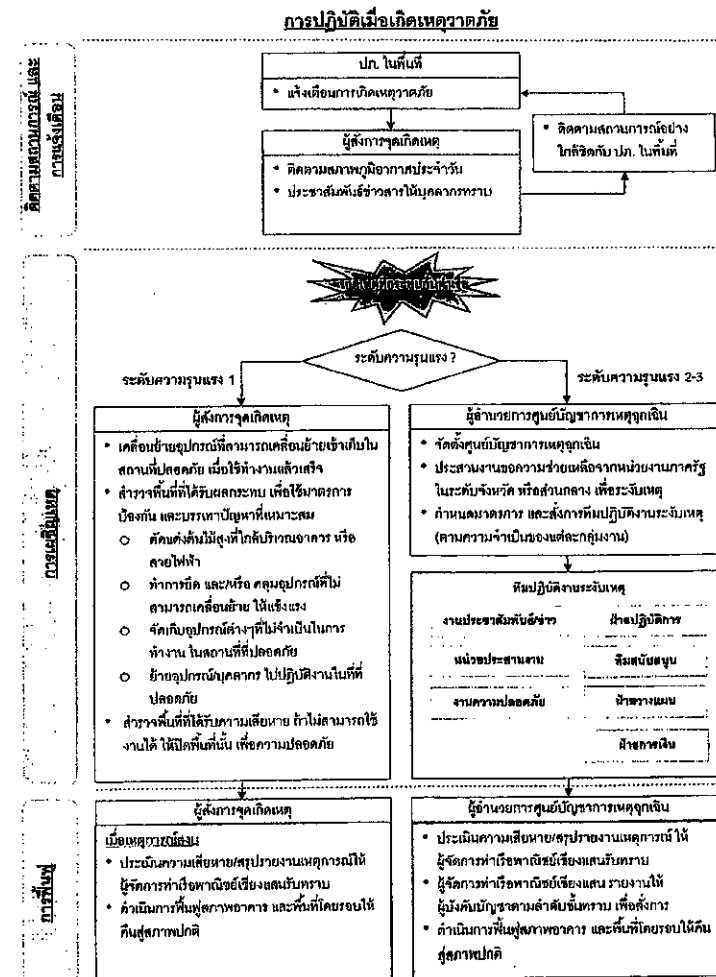
เมื่อเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- กรณีประกาศเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3 ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ ขออนุมัติยกเลิก เหตุภาวะฉุกเฉิน ตามลำดับชั้น
- ดำเนินการประเมินความเสียหายโดยใช้แบบการประเมินความเสียหาย (ภาคผนวก 6)
- รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุการณ์ (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการทำเลิพาณิชย์เชียงแสน รับทราบ หลังเหตุการณ์
- ผู้จัดการทำเลิพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจ ความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล และขออนุมัติดำเนินการฟื้นฟู
- ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร อุปกรณ์เครื่องมือ และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ
- สอบสวนและวิเคราะห์ถึงผลกระทบ และความเหมาะสมของมาตรการต่างๆที่ใช้รับมือกับ เหตุการณ์



8.4 สรุปแผนผังการเผชิญเหตุวาทภัย

การรับมือกับเหตุวาทภัยในแต่ละระยะ สามารถสรุปได้ดังแผนผัง ต่อไปนี้





9. แผนเผชิญเหตุดินโคลนถล่ม

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้แบ่งการปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุดินโคลนถล่ม ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

9.1 ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน

เมื่อมีการแจ้งเตือนเหตุดินโคลนถล่ม ให้ดำเนินการติดตามเฝ้าระวังความคืบหน้าของสถานการณ์ ดังนี้

- ติดตามสภาพภูมิอากาศประจำวัน โดยตรวจสอบกับสถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย และ ปก. ในพื้นที่ ผ่านทางช่องทาง โทรศัพท์, โทรสาร, Application Line และ Website ของหน่วยงาน
- ติดตามปริมาณน้ำฝนประจำวัน โดยตรวจสอบกับสถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย, ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงใหม่), โครงการชลประทานเชียงราย และเครือข่าย อส. ปก. ผ่านทางช่องทาง โทรศัพท์, โทรสาร, Application Line และ Website ของหน่วยงาน
- ประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้บุคลากรของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทราบเป็นระยะ เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุที่อาจเกิดขึ้น

9.2 ระยะเผชิญเหตุ

9.2.1 ความรุนแรงระดับ 1

เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แต่อยู่ในระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการป้องกันและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น โดยปฏิบัติดังนี้

- สืบหาพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ เพื่อใช้มาตรการป้องกัน และบรรเทาปัญหาที่เหมาะสม
 - จัดทำป้ายเตือนพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ หรืออาจมีอันตรายจากดินโคลนถล่ม พร้อมทั้งทำแนวป้องกันการขยายตัวของดินโคลนถล่ม
 - จัดระบบจราจรในบริเวณท่าเรือ เพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีอันตรายจากดินโคลนถล่ม
 - ย้ายอุปกรณ์/บุคลากร ไปปฏิบัติงานในที่ที่ปลอดภัย เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ในการให้บริการลูกค้า
 - ติดตามความคืบหน้าสถานการณ์ความรุนแรงของเหตุดินโคลนถล่มจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับอย่างใกล้ชิด เพื่อให้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเพื่อการรับมืออย่างถูกต้อง
- สืบหาพื้นที่ที่ได้รับความเสียหาย ถ้าไม่สามารถใช้งานได้ ให้ดำเนินการปิดพื้นที่นั้น เพื่อความปลอดภัย

9.2.2 ความรุนแรงระดับ 2-3

เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเกินกว่าระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการ ดังนี้

- ยกระดับเหตุฉุกเฉินเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3
- ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน



- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ประสานงานขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อระงับเหตุ
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน กำหนดมาตรการ และสั่งการทีมปฏิบัติงานระงับเหตุ (ตามความจำเป็นของแต่ละกลุ่มงาน) ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้มีผลกระทบน้อยที่สุดอย่างต่อเนื่อง จนกว่าเหตุการณ์จะกลับสู่ภาวะปกติ

9.3 ระยะฟื้นฟู

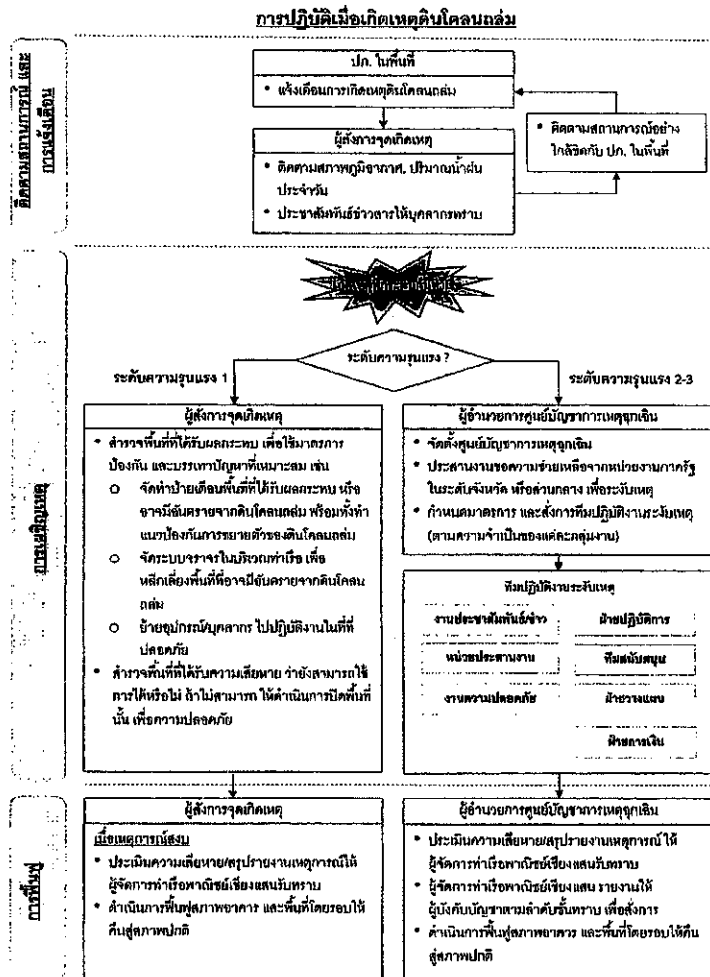
เมื่อเหตุการณ์กลับสู่ภาวะปกติ ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- กรณีประกาศเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3 ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ขออนุมัติยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉิน ตามลำดับขั้น
- ดำเนินการประเมินความเสียหายโดยใช้แบบการประเมินความเสียหาย (ภาคผนวก 6)
- รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์
- ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล และขออนุมัติดำเนินการฟื้นฟู
- ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร อุปกรณ์เครื่องมือ และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ
- สอบสวนและวิเคราะห์ถึงผลกระทบ และความเหมาะสมของมาตรการต่างๆที่ใช้รับมือกับเหตุการณ์



9.4 สรุปแผนผังการเผชิญเหตุค่าโคลนถล่ม

การรับมือกับเหตุวุ่นวายในแต่ละระยะ สามารถสรุปได้ดังแผนผังต่อไปนี้



10. แผนเผชิญเหตุแผ่นดินไหว

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้แบ่งการปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุแผ่นดินไหว ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

10.1 ระยะติดตามสถานการณ์และการแจ้งเตือน

เมื่อมีการแจ้งเตือนเหตุแผ่นดินไหว ให้ดำเนินการติดตามเฝ้าระวังความสั่นไหวของสถานการณ์ ดังนี้

- ติดตามสถานการณ์แผ่นดินไหวประจำวัน โดยตรวจสอบกับข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์เตือนภัยพิบัติแห่งชาติ (www.pdwc.go.th) กรมอุตุนิยมวิทยา (www.tmd.go.th) สำนักเฝ้าระวังแผ่นดินไหว (www.srtr.go.th) และ ปภ. ในพื้นที่
- ประชาสัมพันธ์ข่าวสารให้บุคลากรของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทราบเป็นระยะ เพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุที่อาจเกิดขึ้น

10.2 ระยะเผชิญเหตุ

เมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหว บุคลากรทุกท่านให้ปฏิบัติดังนี้

- กรณีอยู่ในอาคารสำนักงาน
 - ควบคุมสติ อย่ารีบออกจากอาคาร เพราะอาจได้รับอันตรายจากการแย่งกันออกจากอาคาร
 - ให้หาที่หลบที่ปลอดภัย เช่น โต๊ะใต้ที่แข็งแรง หรือมุมห้อง และอยู่ให้ห่างจากหน้าต่าง/ประตู/ชั้นวางของ/สิ่งของที่อาจล้ม หรือหล่นได้
 - หลังจากการสั่นสะเทือนสิ้นสุด ให้รีบออกจากอาคาร โดยดำเนินการตามแผนอพยพ
- กรณีอยู่บนอาคารสำนักงาน
 - ให้พยายามอยู่ในที่โล่ง ห่างจากอาคาร สายไฟฟ้า หม้อแปลงไฟ ดับไม้ใหญ่ และสิ่งห้อยแขวนที่อาจหล่นได้
 - ถ้ากำลังขับรถ ให้จอดรถในที่ปลอดภัย และห่างไกลจากอาคาร สายไฟฟ้า หม้อแปลงไฟ ดับไม้ใหญ่ และสิ่งห้อยแขวนที่อาจหล่นได้ โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ และอยู่ในรถยนต์จนกว่าการสั่นสะเทือนสิ้นสุด
 - หลังจากการสั่นสะเทือนสิ้นสุด ถ้าสามารถทำได้ ให้ไปรายงานตัวที่จุดรวมพล

10.2.1 ความรุนแรงระดับ 1

เมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหว ที่ส่งผลกระทบต่อท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แต่อยู่ในระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง ให้ดำเนินการป้องกันและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้น โดยปฏิบัติดังนี้

- ตรวจสอบ และค้นหาว่ามีผู้ประสบภัยหรือไม่ และดำเนินการช่วยเหลือ (ภายใน 24 ชั่วโมงแรก)
- สำรวจพื้นที่ได้รับความเสียหาย อาคาร และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ถ้าไม่สามารถใช้งานได้ หรือมีความเสี่ยง ให้ดำเนินการปิดพื้นที่นั้น ห้ามบุคคลที่ไม่มีเกี่ยวข้องเข้าพื้นที่
- เฝ้าระวังสถานการณ์ เพื่อใช้มาตรการป้องกัน และบรรเทาปัญหาที่เหมาะสม



- ดำเนินการสำรวจโครงสร้างอาคาร และสิ่งปลูกสร้าง และหาสัญญาณภัยภายในกรณีมีรอยแตกร้าวเกิดขึ้น เพื่อดูว่ามีรอยร้าวขยายเพิ่มขึ้นหรือไม่
- จัดทำป้ายเตือนพื้นที่ที่มีพื้นดินทรุด หรือเกิดหลุมบ่อ เนื่องมาจากเหตุแผ่นดินไหว
- ย้ายอุปกรณ์/บุคลากร ไปปฏิบัติงานในที่ที่ปลอดภัย เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ในการให้บริการลูกค้า
- คิดค้นประเมินสถานการณ์ของแรงสั่นสะเทือนซึ่งเกิดตามมาหลังจากการเกิดแผ่นดินไหว (After shock) เป็นระยะ เพื่อการเฝ้าระวัง และป้องกันภัยอย่างต่อเนื่อง

เมื่อเหตุแผ่นดินไหว ที่ส่งผลกระทบกับท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเกินกว่าระดับที่สามารถรับมือได้ด้วยตนเอง เช่น เกิดอาคารถล่ม หรือมีผู้ติดอยู่ในอาคารไม่สามารถออกมาได้ ให้ดำเนินการ ดังนี้

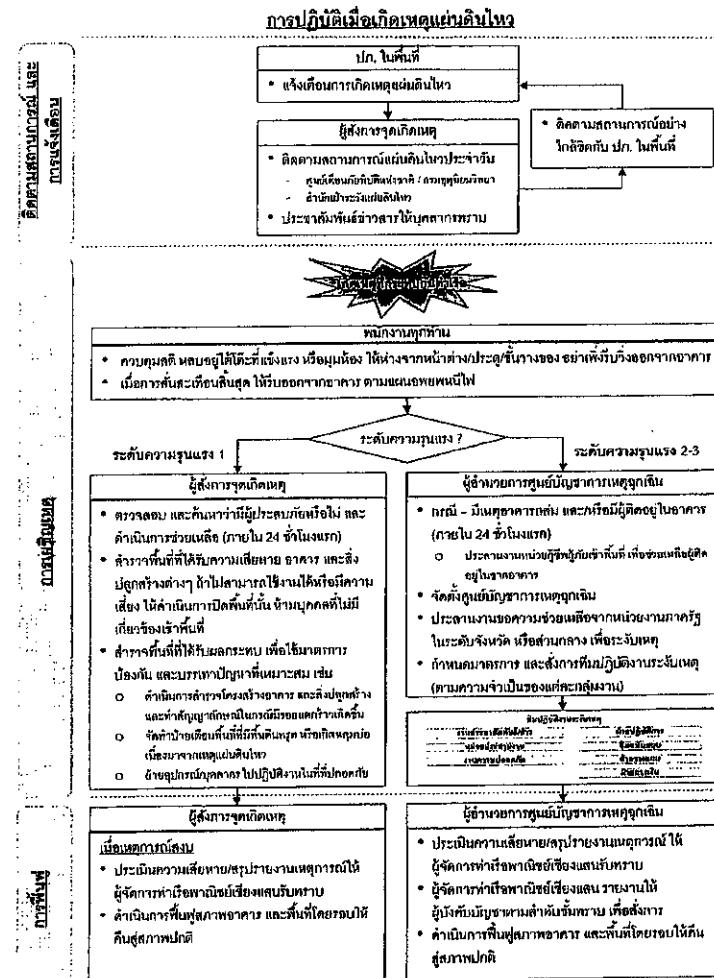
- กรณี – มีเหตุการณ์การถ่ม และ/หรือมีวัตถุอยู่ในอาคาร (ภายใน 24 ชั่วโมงแรก)
 - ประสานงานหน่วยกู้ชีพกู้ภัยเข้าพื้นที่ เพื่อช่วยเหลือผู้ติดอยู่ในซากอาคาร
- ยกระดับเหตุฉุกเฉินในการฉุกเฉินระดับที่ 2-3
- ขออนุมัติผู้ชำนาญการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน จัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน
- ผู้ชำนาญการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ประสานงานขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อระงับเหตุ
- ผู้ชำนาญการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน กำหนดมาตรการ และสั่งการทีมปฏิบัติงานประจำเขต (ตามความจำเป็นของพื้นที่กลุ่มงาน) ดำเนินการบรรเทาปัญหาให้ไม่เกิดผลกระทบน้อยที่สุดอย่างต่อเนื่อง จนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ

เมื่อเหตุการณ์กลับสภาวะปกติ ให้ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- กรณีประกาศเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2-3 ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ขออนุมัติยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉิน ตามลำดับขั้น
- ดำเนินการประเมินความเสียหายโดยใช้แบบการประเมินความเสียหาย (ภาคผนวก 6)
- รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน (ภาคผนวก 5) ให้ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์
- ผู้จัดการท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้นทราบ เพื่อส่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล และขออนุมัติดำเนินการฟื้นฟู
- ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร อุปกรณ์เครื่องมือ และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ
- สอบสวนและวิเคราะห์ถึงผลกระทบ และหาแนวทางเหมาะสมของมาตรการต่างๆ ที่ใช้รับมือกับเหตุการณ์



การรับมือกับเหตุแผ่นดินไหวในแต่ละระยะ สามารถสรุปได้ดังแผนผัง ต่อไปนี้





คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - หน่วยงานขึ้นตรง

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1: รายละเอียดในการติดต่อบุคลากรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน

ทีมปฏิบัติงาน	ตำแหน่ง	ชื่อ	ที่ทำงาน	มือถือ/บ้าน
ผู้อำนวยการศูนย์	จบท.12 ทชส.			
บัญชาการเหตุการณ์	ททส.			
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	ททส.			
หัวหน้าทีมงาน	ชบก.			
ประชาสัมพันธ์/ข่าว				
หัวหน้าทีมหน่วย	ชทส.			
ประสานงาน				
หัวหน้าทีมงานความ	ชทส.			
ปลอดภัย				
หัวหน้าทีมฝ่าย	ชทส.			
ปฏิบัติการ				
หัวหน้าทีมฝ่ายวางแผน	ททส.			
	ชทส.			
ฝ่ายสนับสนุน	ททส.5			
	ททส.5			
ฝ่ายการเงิน	ทบก.			
BC Mgr. - ทชส.	จบท.12 ทชส.			



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - หน่วยงานขึ้นตรง

ภาคผนวก 2: การแจ้งเหตุการณ์ฉุกเฉินและการแจ้งเตือนภัย

การแจ้งเหตุการณ์ฉุกเฉิน

ช่องทางการแจ้งเหตุ	ในเวลาทำการ	นอกเวลาทำการ
ทางบก		
- โทรศัพท์	053-181-748 ต่อ 6108	053-181-748 ต่อ 6108
- โทรสาร	053-181-747	-
- วิทยุ	คลื่นความถี่ 79.490	-
ทางน้ำ		
- วิทยุ	คลื่นความถี่ 156.300	-
	(สง.เจ้าท่าภูมิภาค)	

การแจ้งเตือนภัย

ช่องทางการแจ้งเตือนภัย	ในเวลาทำการ	นอกเวลาทำการ
ทางบก		
- เสียงตามสาย	-	-
- โซเรน	-	-
- วิทยุ	คลื่นความถี่ 79.490	-
ทางน้ำ		
- วิทยุ	คลื่นความถี่ 156.300	-
	(สง.เจ้าท่าภูมิภาค)	



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต – ทำเลิพาณิชย์เชิงเส้น

ภาคผนวก 3: แผนเส้นทางอพยพและจุดรวมพล

เมื่อมีการประกาศให้มีการอพยพ พนักงานแต่ละพื้นที่อพยพไปยังจุดรวมพล โดยใช้เส้นทาง ดังนี้

บริเวณ/อาคาร	เส้นทางอพยพ
สำนักงานทำเลิพาณิชย์เชิงเส้น	ใช้เส้นทางด้านหน้า บริเวณทางเข้าอาคารสำนักงาน



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต – ทำเลิพาณิชย์เชิงเส้น

ภาคผนวก 4: การสื่อสารทั้งภายในและภายนอก

ขณะเกิดเหตุฉุกเฉินทั้งชั้นวิกฤต

1. รวบรวมรายละเอียดของเหตุการณ์วิกฤตที่เกิดขึ้น รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น

ประชุมกลุ่มทำงานด้านการสื่อสาร วิเคราะห์และประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากภาวะวิกฤตว่าจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มเป้าหมายใดมากที่สุด เช่น ลูกค้า ผู้บริหาร พนักงาน ประชาชน องค์กร สืบค้าและบริการ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ในการสื่อสารให้เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายหรือสิ่งที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

2. จัดเตรียมร่างคำแถลงการณ์สำหรับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ

การจัดเตรียมร่างคำแถลงการณ์ หรือข่าวแจกเพื่อใช้ในการสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ นั้น ควรมีข้อความที่ใช้ในการสื่อสารที่แตกต่างกัน เพื่อให้มีความเหมาะสมและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายของแต่ละกลุ่ม ซึ่งจัดทำโดยฝ่ายประชาสัมพันธ์/ข่าว ได้แก่ ลูกค้า/คู่ค้า พนักงาน ผู้ถือหุ้นสื่อมวลชน ประชาชนทั่วไป และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

3. กำหนดบุคคลกลางข่าวที่นำเชื่อถือ

เพื่อความเป็นเอกภาพในการให้ข่าวสารและข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น และเพื่อไม่ให้เกิดความสับสน ควรกำหนดบุคคลผู้ที่ให้ข่าวเพียงคนเดียว ซึ่งเป็นผู้สื่อมวลชนและบุคคลทั่วไปให้ความเชื่อถือเป็นอย่างดี โดยมีการเตรียมข้อมูลให้ครบถ้วนทุกด้าน หรืออาจเตรียมคำถามคำตอบที่มักจะถูกถามเมื่อเกิดภาวะวิกฤตไว้ล่วงหน้า รวมทั้งอาจมีการซักซ้อมทำความเข้าใจเป็นอย่างดีก่อน

4. ดำเนินการสื่อสารไปยังกลุ่มเป้าหมายต่างๆ อย่างรวดเร็ว

เพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร ข้อเท็จจริง และการดำเนินการแก้ไขสถานการณ์ เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นจะต้องกำหนดสื่อที่จะใช้ในการสื่อสารแต่ละกลุ่มอย่างเหมาะสม และอาจจะมีการกำหนดระดับความสำคัญของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละสถานการณ์ไว้อย่างชัดเจน

กลุ่มเป้าหมาย	สื่อ	ระยะเวลา	โฆษก
ลูกค้า, คู่ค้า	- โทรศัพท์ - Internet - Email - SMS - จดหมาย	- ทันที - หลังจากสิ้นสุดภาวะวิกฤต	จบท.12 ทชธ.
พนักงาน	- เสียงตามสาย - ติดประกาศ - Email - Intranet	- ทันที / เป็นระยะๆ - หลังจากสิ้นสุดภาวะวิกฤต	จบท.12 ทชธ.



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ทำเรื่องาณียะเชียงใหม่

สื่อมวลชน	• แถลงข่าว • Press Release • Internet • SMS	• ทันที เมื่อเหตุการณ์มีความชัดเจน • หลังจากสิ้นสุดภาวะวิกฤต	• จบท.12 ทส.
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• จัดหมาย • Internet • สื่อต่างๆ	• หลังแถลงข่าว	• จบท.12 ทส.

การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน)

เมื่อถึงเวลาที่เหตุฉุกเฉินที่ถึงขั้นวิกฤต ได้คลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้นแล้ว และมีแนวโน้มว่าจะไม่เกิดอันตรายใดๆ ในพื้นที่อีก องค์กรควรจะมีการประกาศให้กลุ่มเป้าหมายต่างๆ ทราบว่าภาวะวิกฤตได้สิ้นสุดลงแล้ว และยกเลิกภาวะฉุกเฉิน และทำเรื่องาณียะเชียงใหม่และสามารถดำเนินการกู้คืนได้ตามปกติแล้ว ซึ่งอาจจะใช้วิธีการสื่อสารเช่นเดียวกับขั้นตอนที่ 4 หรือดำเนินการไปพร้อมๆ กัน



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ทำเรื่องาณียะเชียงใหม่

ภาคผนวก 5: แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน

เรียน			
เกิดเหตุ			
วันที่เกิดเหตุ		เวลา	
สถานที่เกิดเหตุฉุกเฉิน			
รายละเอียดของเหตุฉุกเฉิน			
ระดับภาวะฉุกเฉิน	() ระดับ 1	() ระดับ 2	() ระดับ 3
การดำเนินการที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว			
ความช่วยเหลือทางการแพทย์ที่ต้องการ			
จำนวนผู้บาดเจ็บ	() ไม่มี	() มี จำนวน _____ คน	
จำนวนผู้เสียชีวิต	() ไม่มี	() มี จำนวน _____ คน	
รายละเอียดอื่นๆ			

ลงนามผู้รายงาน

(_____)

วันที่

โทรศัพท์



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ภาคผนวก 6: แบบการประเมินความเสี่ยง

รายการสำรวจความเสี่ยง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ประเภท	สิ่งที่เกิดความเสียหาย	ระดับความรุนแรง			หมายเหตุ
		มาก	ปานกลาง	น้อย	
บริเวณท่าเรือ	แนวร่องน้ำประสาบปัญหา				
	ท่าเทียบเรือใช้การไม่ได้				
	กั้นชนบริเวณท่าเทียบเรือ				
	ผู้ดำเนินงานหน้าท่า				
	ที่พักเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ				
	อาคารที่พักคนงาน				
	อื่นๆ				
เครื่องมือเครื่องจักร	อุปกรณ์ต่างๆที่ใช้ในบริเวณท่าเรือ				
	รถปัมพ์ขับเคลื่อนขนาด 50 ตัน				
	รถ Forklift				
	อื่นๆ				
ตัวอาคารสิ่งอำนวยความสะดวก ความสะอาด Office Equipment	ผนังมียรอยร้าว				
	ผนังแตก/พัง				
	พื้นห้องแตก/พัง				
	ฝ้าเพดานแตก/พัง				
	กระจกหน้าต่างแตก/ร่วงลงมา				
	ท่อน้ำรั่ว/แตก				
	สายไฟปลั๊กไฟชำรุด				
	เครื่องปรับอากาศใช้การไม่ได้				
	หลอดไฟฟ้าแตก/ร่วงลงมา				
	โต๊ะทำงานวัสดุเอกสารชำรุด				
ระบบไฟฟ้า	ระบบไฟฟ้าใช้งานไม่ได้				
	ไฟแสงสว่างใช้งานไม่ได้				
	ระบบ Scan นิ้วใช้ไม่ได้				
	เครื่องบันทึกเวลาปฏิบัติงาน (ลูกจ้าง)				
ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	ระบบ Network และโทรศัพท์ไม่				
	สามารถใช้งานได้				
	ระบบ Sever ใช้งานไม่ได้				
	ระบบ SAP				
	ระบบ VCMS				



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

รายการสำรวจความเสี่ยง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน					
ประเภท	สิ่งที่เกิดความเสียหาย	ระดับความรุนแรง			หมายเหตุ
		มาก	ปานกลาง	น้อย	
	Printer/Fax ใช้งานไม่ได้				
บริการขนส่ง	พัสดุไปรษณีย์รับส่งไม่ได้				
ระบบน้ำประปา	ห้องน้ำ-ชำรุดเสียหาย				
	น้ำประปาไม่ไหล				
ระบบคมนาคม	หยุดให้บริการระบบขนส่งมวลชน				
	พนักงานเดินทางกลับสำนักงานไม่ได้				
สภาพแวดล้อมโดยรอบ	บริเวณโดยรอบอาคารสำนักงานได้รับ				
	ความเสียหาย				
	พื้นที่ส่วนกลางของอาคารสำนักงานได้รับความเสียหาย				



คู่มือบริหารจัดการในภาวะวิกฤต - ฝ่าวิกฤตภัยพิบัติ

ภาคผนวก 7: รายชื่อหน่วยงานภายนอกที่ควรติดต่อในการมีฉุกเฉิน

ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทร
ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน	053-777-110-23 053-777-531
สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	053-182-300
สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	053-777-111
สถานีตำรวจน้ำ 1 กก.11 บก.รบ.	053-777-003
ด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอเชียงแสน	053-777-118
กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 327 เชียงแสน	053-771-880
ผบ.กองร้อยทหารพรานที่ 3103	093-132-9143
หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำน้ำโขง	053-650-724 053-651-600
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	053-181-664
โรงพยาบาลเชียงแสน	053-777-035 053-777-017
สาธารณสุขอำเภอเชียงแสน	053-777-093-4
สถานีดับเพลิงเทศบาลตำบลบ้านแซว	053-181-251
ด่านศุลกากรเชียงแสน	053-777-093-4
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย	053-777-460-1
ด่านกักกันสัตว์เชียงแสน	053-777-268
ด่านตรวจสัตว์น้ำเชียงแสน	053-777-504 053-777-505
ด่านตรวจอาหารและยาเชียงแสน	053-181-745
ด่านตรวจพืชเชียงแสน	053-650-259-60
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอำเภอเชียงแสน	053-777-113
การแพทย์ฉุกเฉิน	1669
กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงราย	053-177-318 ถึง 23
สถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย	053-793-062 ถึง 3
ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงแสน)	053-777-112
โครงการชลประทานเชียงราย	053-713-679

ภาคผนวก ข-6

บันทึกการขออนุมัติจัดจ้างเก็บขยะมูลฝอย
ประจำปี พ.ศ. 2569



ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรื่อง ประกาศผู้ชนะการเสนอราคา งานจ้างเหมาเก็บขยะจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังจุดทิ้งขยะที่กำหนด ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙ โดยวิธีเฉพาะเจาะจง

ตามที่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือเชิญชวนสำหรับ จ้างงานจ้างเหมาเก็บขยะจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังจุดทิ้งขยะที่กำหนด ณ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๙ โดยวิธีเฉพาะเจาะจง นั้น

บริการทำความสะอาดอาคารและสำนักงานทั่วไป จำนวน ๑ งาน ผู้ได้รับการคัดเลือก ได้แก่ นายภักดี ศรีพรม โดยเสนอราคา [REDACTED] รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีอื่น ค่าขนส่ง ค่าจดทะเบียน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ทั้งปวง

ประกาศ ณ วันที่ ๒๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๘

(นายอิทธิพล คัมภีร์พันธุ์)

ผู้อำนวยการสำนักท่าเรือภูมิภาค

ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย



สำเนาฉบับ



ใบสั่งจ้าง

ผู้รับจ้าง นายภักดี ศรีพรม

ใบสั่งจ้างเลขที่ ๒๑๓๐๐๐๙๒๙

วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๘

ส่วนราชการ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ที่อยู่ ๘๘๘ หมู่ ๓๐ ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน

จังหวัดเชียงราย ๕๗๑๕๐ โทรศัพท์ ๐๕๓-๑๘๑๗๕๐

ตามที่ นายภักดี ศรีพรม ได้เสนอราคา ใ้ต่อ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งได้รับราคาและตกลงจ้าง ตามรายการดังต่อไปนี้

ลำดับ	รายการ	จำนวน	หน่วย	ราคาต่อหน่วย (บาท)	จำนวนเงิน (บาท)
๑	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน ตุลาคม 2568	๑	งวด	[REDACTED]	[REDACTED]
๒	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน พฤศจิกายน 2568	๑	งวด		
๓	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน ธันวาคม 2568	๑	งวด		
๔	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน มกราคม 2569	๑	งวด		
๕	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน กุมภาพันธ์ 2569	๑	งวด		
๖	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน มีนาคม 2569	๑	งวด		
๗	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน เมษายน 2569	๑	งวด		
๘	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน พฤษภาคม 2569	๑	งวด		
๙	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน มิถุนายน 2569	๑	งวด		
๑๐	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน กรกฎาคม 2569	๑	งวด		
๑๑	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน สิงหาคม 2569	๑	งวด		
๑๒	ค่าจ้างเก็บขยะ เดือน กันยายน 2569	๑	งวด		
(หนึ่งแสนแปดหมื่นบาทถ้วน)				รวมเป็นเงิน	[REDACTED]
				ภาษีมูลค่าเพิ่ม	
				รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	

ภาคผนวก ข-7

บันทึกปริมาณขยะมูลฝอย
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2569

012, 2569

เรื่อง ขอส่งมอบงานการเก็บขยะมูลฝอย

เรียน ประธานกรรมการตรวจการจ้าง

ข้าพเจ้า นายภักดี ศรีพรม ผู้รับจ้างเก็บขยะจากจุดพักขยะในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ไปยังจุดทิ้งที่กำหนด

ขอรายงานการจัดเก็บขยะมูลฝอย ประจำเดือน มกราคม พ.ศ. 2569 ดังนี้

วันที่	ทะเบียนรถ	น้ำหนักขาเข้า (กก.)	น้ำหนักขาออก (กก.)	น้ำหนักขยะ	ผู้จัดบันทึก	หมายเหตุ
2/1/69	กข-7804	1950	1720	30		
7/1/69	กข-7804	1850	2170	320		
12/1/69	ข1-1694	3250	4440	370		
13/1/69	ข1-1694	3250	4190	340		
18/1/69	ข1-1694	3870	4480	610		
20/1/69	กข-7804	1820	2140	320		
25/1/69	ข1-1694	3250	4480	630		
27/1/69	กข-7804	1900	2220	320		
31/1/69	กข-7804	1810	2150	340		

ผู้รายงาน

ผู้ตรวจ

(นายภักดี ศรีพรม)

31/1/69

(นายภักดี ศรีพรม)

31/1/69

OPPO Reno15 Pro Max 5G

ถ่ายที่บ้านแซว | 20 พฤษภาคม 2026 เวลา 11:01 น.

เรื่อง ขอส่งมอบงานการเก็บขยะมูลฝอย

เรียน ประธานกรรมการตรวจการจ้าง

ข้าพเจ้า นายภักดี ศรีพรม ผู้รับจ้างเก็บขยะจากจุดพักขยะในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ไปยังจุดทิ้งที่กำหนด

ขอรายงานการจัดเก็บขยะมูลฝอย ประจำเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 ดังนี้

วันที่	ทะเบียนรถ	น้ำหนักขาเข้า (กก.)	น้ำหนักขาออก (กก.)	น้ำหนักขยะ	ผู้จัดบันทึก	หมายเหตุ
3/2/69	ข1-1694	3870	4370	500		
6/2/69	ข1-1694	3870	4560	690		
11/2/69	ข1-1694	3870	4460	590		
15/2/69	ข1-1694	3860	4340	480		
18/2/69	ข1-1694	3870	4230	360		
23/2/69	ข1-1694	4190	4370	180		
25/2/69	ข1-1694	3880	4400	520		
				3320		

ผู้รายงาน

ผู้ตรวจ

(นายภักดี ศรีพรม)

(.....)

50 / 6 / 601

ภาคผนวก ข-8

ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 134/2564
เรื่อง มาตรการความปลอดภัย การป้องกันและ
ขจัดมลพิษทางน้ำ เนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์
และสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ

ประกาศกรมเจ้าท่า

ที่ ๑๓๔/๒๕๖๔

เรื่อง มาตรการความปลอดภัย การป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ
เนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ

เนื่องจากกิจกรรมของท่าเรือขนถ่ายน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย รวมทั้งท่าเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไป อาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางน้ำจากการรั่วไหลของสิ่งเหล่านี้ ทำให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมทางน้ำ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายที่อาจเกิดการรั่วไหลลงสู่แม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ หรือทะเลในน่านน้ำไทย ซึ่งทำให้คุณภาพน้ำเสื่อมโทรมลงและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การป้องกัน การกำจัด และความร่วมมือเพื่อขจัดมลพิษทางทะเลเนื่องจากน้ำมัน ค.ศ. ๑๙๙๐ (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 หรือ OPRC) รวมตลอดถึงพิธีสาร ค.ศ. ๒๐๐๐ ว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในอุบัติเหตุทางมลพิษอันเกิดจากสารอันตรายและมีพิษ (Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances 2000 (OPRC-HNS Protocol 2000) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO)

เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา ๔๖ ทวิ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๑๙ ทวิ และมาตรา ๒๐๔ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม อธิบดีกรมเจ้าท่าจึงวางแนวทางปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย การป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๔๑๑/๒๕๔๓ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๔๓

ข้อ ๒ ในประกาศฉบับนี้

“สารที่เป็นอันตราย” หมายความว่า น้ำมันหรือสารอื่นใด ซึ่งเมื่อปล่อยทิ้งลงสู่ทะเลแล้ว อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งมีชีวิตในทะเล หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อความงามตามธรรมชาติ หรือรบกวนการใช้ประโยชน์อื่น ๆ อันชอบด้วยกฎหมายจากทะเล ตามที่อธิบดีกรมเจ้าท่าประกาศกำหนด

“ท่าเรือที่มีความเสี่ยงสูง” หมายความว่า ท่าเรือ หรือท่าจอดเรือ (Single Point Mooring: SPM) สำหรับขนถ่ายน้ำมัน เคมีภัณฑ์ สารที่เป็นอันตราย

“ท่าเรือที่มีความเสี่ยงปานกลาง” หมายความว่า ท่าเรือสินค้าทั่วไป ท่าเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ท่าเรือบรรทุกพาหนะล้อเลื่อน (Roll-on/Ro-off (RO-RO Cargo)) ท่าเรือสินค้าห้องเย็น ท่าเรือรับเรืออเนกประสงค์ ท่าเรือสินค้าเทกอง ท่าเรือรับเรือสินค้าความเร็วสูง (Cargo high-speed craft)

ท่าเรือรับแท่นขุดเจาะเคลื่อนที่นอกชายฝั่ง (Mobile offshore drilling units) ท่าเรือขนถ่ายก๊าซ และอยู่เรือ

“ท่าเรือที่มีความเสี่ยงต่ำ” หมายความว่า ท่าเรือรับส่งคนโดยสาร ท่าเรือรับเรือโดยสาร ความเร็วสูง ท่าเรือสำราญกีฬา และท่าเรือประมง

ข้อ ๓ ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองท่าเรือที่มีความเสี่ยงสูง ปฏิบัติตามมาตรการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือ เพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์และสารที่เป็นอันตราย ตามแนวทางที่กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และต้องเสนอแผนปฏิบัติการฯ ให้กรมเจ้าท่าพิจารณาเห็นชอบก่อนนำไปใช้ปฏิบัติ ซึ่งแผนปฏิบัติการฯ จะมีอายุคราวละ ๓ ปี นับถัดจากวันที่กรมเจ้าท่าได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

(๒) จัดการฝึกซ้อมแผนปฏิบัติการฯ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง โดยแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบ ก่อนการจัดฝึกซ้อม และรายงานผลการฝึกซ้อมให้กรมเจ้าท่าทราบหลังเสร็จสิ้นการฝึกซ้อมแล้วทุกครั้ง

(๓) หลังจากเสร็จสิ้นการฝึกซ้อม ต้องจัดให้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการฯ หากมีความจำเป็น ต้องปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ให้มีความเหมาะสม ต้องเสนอแผนปฏิบัติการฯ ที่ปรับปรุงแล้วนั้น ให้กรมเจ้าท่าพิจารณาเห็นชอบเช่นเดียวกับ (๑)

(๔) ก่อนการขนถ่ายน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายทุกครั้ง ให้นายท่าและนายเรือ ร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือและท่าเรือตามแบบการตรวจสอบของข้อเสนอแนะในคู่มือ ความปลอดภัยสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและท่าเรือขนถ่ายน้ำมัน (International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals) และต้องเก็บรักษาไว้เพื่อการตรวจสอบเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๓ เดือน หรือหากกรณีที่มีข้อโต้แย้งทางกฎหมายให้เก็บรักษาแบบการตรวจสอบนั้นไว้จนกว่าการดำเนินการทางกฎหมายจะแล้วเสร็จ

(๕) ในกรณีการขนถ่ายน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายระหว่างเรือกับเรือ ให้นายเรือทั้งสองลำร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยของเรือก่อนการขนถ่ายทุกครั้ง โดยให้ตรวจสอบ ตามข้อกำหนดในคู่มือการขนถ่ายระหว่างเรือกับเรือ (Ship to Ship Transfer Guide) ซึ่งจัดทำ โดยหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Shipping) และสภาผู้ค้าน้ำมันทางทะเล ระหว่างประเทศ (Oil Companies International Marine Forum) และต้องเก็บรักษารายงาน การตรวจสอบดังกล่าวไว้เพื่อการตรวจสอบเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า ๓ เดือน หรือหากกรณีที่มี ข้อโต้แย้งทางกฎหมายให้เก็บรักษาแบบการตรวจสอบนั้นไว้จนกว่าการดำเนินการทางกฎหมายจะแล้วเสร็จ

(๖) ก่อนการขนถ่ายน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายจากท่าเทียบเรือสู่เรือ หรือ จากเรือสู่ท่าเทียบเรือ หรือจากเรือสู่เรือ ต้องติดตั้ง/วางทุ่นกักคราบน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็น อันตรายล้อมรอบลำเรือให้เสร็จเรียบร้อยก่อนทำการขนถ่ายทุกครั้ง และต้องมีภาชนะรองรับน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายที่อาจหยดรั่วไหลออกมาบริเวณหน้าแปลนรอยต่อของท่อสูบลำ

(๗) จัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายให้พร้อมใช้งานตลอดเวลาที่ทำการขนถ่ายตามแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่าแล้ว ทั้งนี้ เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายหรือท่อน้ำมัน ให้เป็นไปตามเอกสารแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๔ ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองท่าเรือที่มีความเสี่ยงปานกลาง ปฏิบัติตามมาตรการดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือ เพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย ตามแนวทางที่กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และยื่นแผนปฏิบัติการฯ ให้กรมเจ้าท่าทราบ

(๒) จัดการฝึกซ้อมแผนปฏิบัติการฯ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง โดยแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบก่อนการจัดฝึกซ้อม และรายงานผลการฝึกซ้อมให้กรมเจ้าท่าทราบหลังเสร็จสิ้นการฝึกซ้อมแล้วทุกครั้ง

(๓) หลังจากเสร็จสิ้นการฝึกซ้อม ต้องจัดให้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการฯ เพื่อปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ให้มีความเหมาะสม

(๔) ก่อนการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ให้นายท่าและนายเรือร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างเรือและท่าเรือตามแบบการตรวจสอบของข้อเสนอแนะในคู่มือความปลอดภัยสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและท่าเรือขนถ่ายน้ำมัน (International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals) และในกรณีการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างเรือกับเรือ ให้นายเรือทั้งสองลำร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยของเรือก่อนการขนถ่ายทุกครั้ง โดยให้ตรวจสอบตามข้อกำหนดในคู่มือการขนถ่ายระหว่างเรือกับเรือ (Ship to Ship Transfer Guide) ซึ่งจัดทำโดยหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Shipping) และสภาผู้ค้าน้ำมันทางทะเลระหว่างประเทศ (Oil Companies International Marine Forum) และต้องมีภาชนะรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่อาจหยดรั่วไหลออกมาบริเวณหน้าแปลนรอยต่อของท่อสูบน้ำ

(๕) จัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายให้พร้อมใช้งานตลอดเวลาที่ทำการขนถ่ายตามแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย ทั้งนี้ เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย ให้เป็นไปตามเอกสารแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๕ ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองท่าเรือที่มีความเสี่ยงต่ำ ปฏิบัติตามมาตรการ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือ เพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย ตามแนวทางที่กรมเจ้าท่าประกาศกำหนด และยื่นแผนปฏิบัติการฯ ให้กรมเจ้าท่าทราบ

(๒) จัดการฝึกซ้อมแผนปฏิบัติการฯ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง โดยแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบก่อนการจัดฝึกซ้อม และรายงานผลการฝึกซ้อมให้กรมเจ้าท่าทราบหลังเสร็จสิ้นการฝึกซ้อมแล้วทุกครั้ง

(๓) หลังจากเสร็จสิ้นการฝึกซ้อม ต้องจัดให้มีการทบทวนแผนปฏิบัติการฯ เพื่อปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ให้มีความเหมาะสม

(๔) ก่อนการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ให้นายท่าและนายเรือร่วมกันตรวจสอบความปลอดภัยระหว่างท่าและเรือ และต้องมีภาชนะรองรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่อาจหยดรั่วไหลออกมาบริเวณหน้าแปลนรอยต่อของท่อสูบน้ำ

(๕) จัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายให้พร้อมใช้งานตลอดเวลาที่ทำการขนถ่ายตามแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือ เพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย ทั้งนี้ เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายให้เป็นไปตามเอกสารแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๖ การตรวจสอบมาตรการตามประกาศนี้ ให้กระทำโดยเจ้าพนักงานตรวจท่าของกรมเจ้าท่า หรือเจ้าหน้าที่ที่อธิบดีกรมเจ้าท่ามอบหมาย

ข้อ ๗ มาตรการตามประกาศฉบับนี้ กรมเจ้าท่าจะใช้เป็นองค์ประกอบในการพิจารณาออกหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าตามระเบียบกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองการตรวจสภาพท่ารับส่งคนโดยสาร ท่ารับส่งสินค้า ท่าเทียบเรือ พ.ศ. ๒๕๕๗ หากเจ้าของหรือผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ หรือผู้ใดฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ปฏิบัติตามมาตรการของประกาศฉบับนี้ กรมเจ้าท่าอาจพิจารณาดำเนินการตามมาตรา ๔๖ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย

ข้อ ๘ ให้ถือว่ามาตรการความปลอดภัยตามประกาศนี้ เป็นเกณฑ์ในการพิจารณากรณีท่าเทียบเรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจเกิดอันตรายแก่ประชาชนหรือแก่การเดินเรือตามมาตรา ๔๖ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔

วิทยา ยาม่วง

อธิบดีกรมเจ้าท่า

เอกสารแนบท้ายประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๑๓๔/๒๕๖๔
เรื่อง มาตรการความปลอดภัย การป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ
เนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ

แผน/อุปกรณ์ ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ	ท่าเรือที่มีความเสี่ยงสูง	ท่าเรือที่มีความเสี่ยงปานกลาง	ท่าเรือที่มีความเสี่ยงต่ำ
แผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันเคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ	ท่าเรือขนถ่ายน้ำมัน หรือท่าเรือขนถ่ายเคมีภัณฑ์ หรือท่าเรือรับน้ำมัน ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการฯ เสนอให้กรมเจ้าท่าพิจารณาเห็นชอบ ซึ่งมีอายุคราวละ ๓ ปี	ท่าเรือสินค้าทั่วไป ท่าเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ท่าเรือบรรทุกพาหนะ ล้อเลื่อน ท่าเรือสินค้าห้องเย็น ท่าเรือรับเรือเอนกประสงค์ ท่าเรือสินค้าเทกอง ท่าเรือรับเรือสินค้าความเร็วสูง ท่าเรือรับแท่นขุดเจาะเคลื่อนที่นอกชายฝั่ง ท่าเรือขนถ่ายก๊าซ และอู่เรือ ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการฯ และยื่นแผนปฏิบัติการฯ ให้กรมเจ้าท่าทราบ	ท่าเรือรับส่งคนโดยสาร ท่าเรือรับเรือโดยสารความเร็วสูง ท่าเรือสำราญกีฬา และท่าเรือประมง ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการฯ และยื่นแผนปฏิบัติการฯ ให้กรมเจ้าท่าทราบ
๑. ท่าเรือเก็บคราบน้ำมัน (Boom) พร้อมอุปกรณ์ประกอบที่จำเป็นสำหรับการใช้งาน	ต้องมีความยาวรวมไม่น้อยกว่า ๓ เท่าของความยาวเรือสูงสุดที่เข้าเทียบท่า และต้องเพียงพอต่อการป้องกันการแพร่กระจายของคราบน้ำมันหากเกิดเหตุรั่วไหล	ต้องมีความยาวรวมไม่น้อยกว่า ๒ เท่าของความยาวเรือสูงสุดที่เข้าเทียบท่า	ต้องมีความยาวเหมาะสมสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการฯ ประจำท่าเรือ
๒. ท่าเรือเก็บคราบน้ำมันชายหาด (Beach Boom) พร้อมอุปกรณ์ประกอบที่จำเป็นสำหรับการใช้งาน	*เฉพาะที่มีอาณาเขตติดต่อกับชายหาด* ต้องมีความยาวรวมไม่น้อยกว่า ๒ เท่าของระยะทางที่น้ำขึ้นสูงสุดและน้ำลงต่ำสุดบนชายหาด	*เฉพาะที่มีอาณาเขตติดต่อกับชายหาด* ต้องมีความยาวรวมไม่น้อยกว่าระยะทางที่น้ำขึ้นสูงสุดและน้ำลงต่ำสุดบนชายหาด	*เฉพาะที่มีอาณาเขตติดต่อกับชายหาด* อาจจัดให้มีตามความเหมาะสมสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการฯ ประจำท่าเรือ
๓. เครื่องเก็บคราบน้ำมัน (Skimmer) พร้อมอุปกรณ์ประกอบที่จำเป็นสำหรับการใช้งาน	ต้องมีอัตราการเก็บคราบน้ำมัน (ไม่นับรวมน้ำ) ไม่น้อยกว่า ๒๐ ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง	ต้องมีอัตราการเก็บคราบน้ำมัน (ไม่นับรวมน้ำ) ไม่น้อยกว่า ๑๐ ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง	อาจจัดให้มีตามความเหมาะสมสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการฯ ประจำท่าเรือ

แผน/อุปกรณ์ ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ	ท่าเรือที่มีความเสี่ยงสูง	ท่าเรือที่มีความเสี่ยงปานกลาง	ท่าเรือที่มีความเสี่ยงต่ำ
๔. ภาชนะกักเก็บคราบน้ำมันชั่วคราว (Temporary Storage) พร้อมปั๊มสูบน้ำถ่ายและท่อทาง	ต้องมีความจุรวมไม่น้อยกว่า ๔๐ ลูกบาศก์เมตร พร้อมปั๊มที่มีอัตราการสูบน้ำถ่ายไม่น้อยกว่า ๒๐ ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง และต้องสามารถจัดหาเพิ่มเติมได้อย่างเพียงพอ	ต้องมีความจุรวมไม่น้อยกว่า ๒๐ ลูกบาศก์เมตร และปั๊มที่มีอัตราการสูบน้ำถ่ายไม่น้อยกว่า ๑๐ ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง	ต้องมีความจุรวมไม่น้อยกว่า ๒ ลูกบาศก์เมตร และต้องมีอุปกรณ์สำหรับถ่ายเทคราบน้ำมันอย่างเหมาะสม
๕. วัสดุดูดซับคราบน้ำมัน (Absorbent Material)	๕.๑ ชนิดฟูน (Absorbent Boom) ความยาวรวมไม่น้อยกว่า ๑๐๐ เมตร ๕.๒ ชนิดแผ่น (Absorbent Pads) ขนาดไม่น้อยกว่า ๔๕x๔๕ เซนติเมตร รวมจำนวนไม่น้อยกว่า ๒๐๐ แผ่น หรือชนิดม้วน (Absorbent Role) มีพื้นที่รวมไม่น้อยกว่า ๔๐ ตารางเมตร	๕.๓ ชนิดฟูน (Absorbent Boom) ความยาวรวมไม่น้อยกว่า ๕๐ เมตร ๕.๔ ชนิดแผ่น (Absorbent Pads) ขนาดไม่น้อยกว่า ๔๕x๔๕ เซนติเมตร รวมจำนวนไม่น้อยกว่า ๑๐๐ แผ่น หรือชนิดม้วน (Absorbent Role) มีพื้นที่รวมไม่น้อยกว่า ๒๐ ตารางเมตร	๕.๓ ชนิดฟูน (Absorbent Boom) ความยาวรวมไม่น้อยกว่า ๒๐ เมตร ๕.๔ ชนิดแผ่น (Absorbent Pads) ขนาดไม่น้อยกว่า ๔๕x๔๕ เซนติเมตร รวมจำนวนไม่น้อยกว่า ๔๐ แผ่น
๖. สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน (Dispersant) ตามประกาศรายชื่อโดยกรมควบคุมมลพิษ พร้อมเครื่องฉีดพ่น	ไม่น้อยกว่า ๒,๐๐๐ ลิตร พร้อมเครื่องฉีดพ่นแรงดันสูงได้ไกลไม่น้อยกว่า ๓๐ เมตร	ไม่น้อยกว่า ๑,๐๐๐ ลิตร พร้อมเครื่องฉีดพ่นแรงดันสูงได้ไกลไม่น้อยกว่า ๑๕ เมตร	ไม่น้อยกว่า ๔๐ ลิตร พร้อมเครื่องฉีดพ่นด้วยแรงคนหรือที่มีประสิทธิภาพดีกว่า
๗. ชุดอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคล (PPE)	ไม่น้อยกว่า ๔๐ ชุด	ไม่น้อยกว่า ๒๐ ชุด	ไม่น้อยกว่า ๕ ชุด

ภาคผนวก ข-9

ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 136/2564

เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ

ประจำท่าเรือเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ
เนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย

ประกาศกรมเจ้าท่า

ที่ ๑๓๖/๒๕๖๔

เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำ
เนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย

เพื่อให้การจัดทำแผนปฏิบัติการประจำท่าเรือเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน และเคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตราย ให้ท่าเรือมีสภาพความปลอดภัยในการใช้ เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชน และการเดินเรือ ตามมาตรา ๔๖ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๕๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม อธิบดีกรมเจ้าท่าจึงกำหนดแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ให้ยกเลิกประกาศกรมเจ้าท่า ที่ ๔๑๒/๒๕๔๓ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๔๓ เรื่อง แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการและขจัดมลพิษประจำท่าเรือสำหรับการขนถ่ายสินค้าอันตราย

ข้อ ๒ เจ้าของหรือผู้ครอบครองท่าเรือต้องจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เคมีภัณฑ์ และสารที่เป็นอันตรายประจำท่าเรือ เพื่อใช้สำหรับการแก้ไขปัญหา มลพิษทางน้ำมิให้แพร่กระจายและก่อความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม

ข้อ ๓ การจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ต้องมีองค์ประกอบต่อไปนี้เป็นอย่างน้อย

(๑) บทนำ ประกอบด้วย

(ก) ภูมิหลัง กล่าวถึงข้อมูลพื้นฐานของผู้ประกอบการ เช่น สถานที่ตั้ง ลักษณะของสินค้าที่ขนถ่าย ระบบการขนถ่ายและข้อมูลอื่น ๆ

(ข) วัตถุประสงค์ของแผน

(ค) ขอบเขตของพื้นที่รับผิดชอบ ให้แสดงพื้นที่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ อย่างชัดเจน รวมทั้งข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เช่น ความลึกของน้ำ ลักษณะพื้นที่ท้องน้ำ ลักษณะการขึ้นลงของน้ำ ทิศทางกระแสน้ำ ทิศทางลม ทรัพยากรชายฝั่งที่ควรได้รับการปกป้องเป็นพิเศษ

(ง) การวิเคราะห์ความเสี่ยง ให้ทำการวิเคราะห์ความเสี่ยงของการรั่วไหลของสินค้าที่ขนถ่ายทั้งในเชิงปริมาณ ความถี่ และประเภทของน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็นอันตรายรวมทั้ง ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม เมื่อเกิดการรั่วไหล

(๒) การกำหนดองค์กรและหน้าที่ความรับผิดชอบ ประกอบด้วย

(ก) มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เช่น อำนาจสั่งการ ประสานงาน การให้ข้อมูลข่าวสาร การควบคุมดูแลความปลอดภัย โดยต้องกำหนดตัวผู้รับผิดชอบ พร้อมแผนผังแสดงการจัดรูปแบบองค์กร

(ข) แผนปฏิบัติการฯ ให้กำหนดยุทธวิธีหรือแนวทางสำหรับการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้น กรอบเวลาที่ใช้ปฏิบัติการ การควบคุมสถานการณ์ การให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ การควบคุมพื้นที่ การอพยพประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียง (ถ้าจำเป็น) การรักษาพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บจากการปฏิบัติงาน การกำจัดกากวัสดุปนเปื้อนมลพิษ และการคิดคำนวณค่าใช้จ่าย

(ค) แผนการสนับสนุนและสง่ามั่งบำรุง รวมทั้งการขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานอื่น ๆ และแผนการปฏิบัติงานร่วมกัน

(ง) แผนการฝึกอบรมและฝึกซ้อม กำหนดแผนการฝึกอบรมหรือฝึกซ้อมไว้เป็นประจำ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

(๓) การปฏิบัติการ ประกอบด้วย

(ก) การติดตามและประเมินการเคลื่อนตัวของมลพิษ ควรจัดทำข้อมูลเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ ลักษณะพื้นที่ท้องน้ำ กระแสน้ำและกระแสน้ำ ซึ่งเป็นข้อมูลเฉพาะในพื้นที่ไว้สำหรับการพิจารณา และประเมินการเคลื่อนตัวของมลพิษที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนการปฏิบัติงาน

(ข) การขอความช่วยเหลือ ควรกำหนดแนวทางการประสานงานกับหน่วยงานราชการ ท้องถิ่นและหน่วยงานราชการส่วนกลาง สำหรับการร้องขอความช่วยเหลือ โดยมีรายชื่อผู้ติดต่อ พร้อมที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ และโทรสาร

(ค) การเลือกใช้วิธีการและอุปกรณ์ในการขจัดคราบน้ำมัน เคมีภัณฑ์ หรือสารที่เป็น อันตรายที่รั่วไหล ทั้งนี้ จะต้องสอดคล้องกับการประเมินความเสี่ยง ความสำคัญของพื้นที่ และ ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติรวมถึงกฎหมาย กฎ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(ง) การเสนอให้ประกาศยุติการปฏิบัติงานและการถอนกำลังออกจากพื้นที่ ควรได้รับความเห็นชอบร่วมกับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

(๔) การรายงานและการสื่อสาร ประกอบด้วย

(ก) การแจ้งข่าวเบื้องต้น ควรกำหนดตัวผู้รับแจ้งเหตุ หมายเลขโทรศัพท์ หรือระบบ แจ้งเหตุฉุกเฉินอื่นพร้อมแบบรายงานการแจ้งเหตุ รวมถึงระบบการรายงานเหตุการณ์ไปยังส่วนราชการ ผู้รับผิดชอบ

(ข) แบบการรายงานควรกำหนดแบบรายงานเหตุการณ์สำหรับผู้รับแจ้งเหตุเพื่อให้ สามารถสอบถามข้อมูลได้อย่างครบถ้วน และควรจัดเตรียมแบบรายงานให้สอดคล้องกับแผนจัดการ มลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันและเคมีภัณฑ์แห่งชาติ

(ค) การรายงานสรุปเหตุการณ์ กำหนดให้มีการจัดทำรายงานสรุปและรายงาน ให้กรมเจ้าท่าทราบอย่างต่อเนื่อง

(๕) งานธุรการและงานสนับสนุน ประกอบด้วย

(ก) ค่าใช้จ่าย โดยมีการกำหนดวงเงินฉุกเฉินสำหรับการปฏิบัติการในเบื้องต้น

(ข) การจัดเตรียมหลักฐานค่าใช้จ่ายและค่าเสียหาย โดยมีผู้รับผิดชอบในการรวบรวมหลักฐานค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายต่าง ๆ เพื่อให้สามารถตรวจสอบและใช้เป็นหลักฐานในการเรียกร้องหรือชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น

(ค) การปรับปรุงแผน โดยมีการกำหนดผู้รับผิดชอบที่ทำหน้าที่รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อชี้ข้อดี ข้อเสียหรือข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการแก้ไขปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป

(๖) ภาคผนวก ประกอบด้วย

(ก) แผนที่แสดงขอบเขตของพื้นที่รับผิดชอบของแผนปฏิบัติการฯ

(ข) แผนที่แสดงพื้นที่เสี่ยงและพื้นที่ที่ควรได้รับการปกป้อง

(ค) แผนผังการสื่อสาร

(ง) ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สมุทรศาสตร์ อุทกวิทยา อุตุนิยมวิทยา ของพื้นที่

(จ) รายการอุปกรณ์ เครื่องมือ สารเคมีขจัดคราบน้ำมันและอื่น ๆ

(ฉ) รายชื่อบุคลากรที่เกี่ยวข้อง

(ช) รายชื่อหน่วยราชการและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง

(ซ) รายชื่อผู้ให้บริการต่าง ๆ อาทิเช่น การกำจัดน้ำมันหรือวัสดุปนเปื้อนน้ำมัน การกำจัดเคมีภัณฑ์และวัสดุปนเปื้อนเคมีภัณฑ์ บริการเช่ารถยนต์ เรือยนต์ เครื่องยกของ แรงงานคน การจัดหาวัสดุอุปกรณ์ของใช้พื้นฐาน และเสบียงอาหาร เป็นต้น

ข้อ ๔ ให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองท่าเรือปฏิบัติตามประกาศนี้ หากฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ปฏิบัติตาม กรมเจ้าท่าอาจพิจารณาดำเนินการตามมาตรา ๔๖ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๔

วิทยา ยาม่วง

อธิบดีกรมเจ้าท่า

ภาคผนวก ข-10

มาตรการความปลอดภัย
การให้บริการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
สำนักท่าเรือภูมิภาค การท่าเรือแห่งประเทศไทย



มาตรการความปลอดภัย การให้บริการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน สำนักท่าเรือภูมิภาค การทำเรือแห่งประเทศไทย

สารบัญ

๑. บทนำ	หน้า ๑
๒. มาตรการความปลอดภัยเพื่อการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	หน้า ๒
๒.๑ ก่อนเริ่มทำการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	หน้า ๒
๒.๒ ระหว่างการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	หน้า ๓
๒.๓ หลังการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	หน้า ๓
คุณสมบัติของน้ำมันดีเซลและเบนซิน	หน้า ๓
๓. แผนที่แสดงขอบเขตของพื้นที่รับผิดชอบของแผนปฏิบัติการฯ	หน้า ๔
พื้นที่เสี่ยงและพื้นที่ควรได้รับการปกป้อง	
๔. ผังการจัดการจราจรและควบคุมการจราจร	หน้า ๖
๕. แผนผังการสื่อสาร	หน้า ๗ - ๑๒
๖. รูปแบบสัญญาณเตือนการเกิดอุบัติเหตุ	หน้า ๑๓
๗. แผนพัฒนาบุคคล	หน้า ๑๔
๘. การปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันรั่วไหล	หน้า ๑๕ - ๑๘
๙. ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สมุทรศาสตร์ อุทกวิทยา อุตุนิยมวิทยา ของพื้นที่	หน้า ๑๙
๑๐. รายการอุปกรณ์ เครื่องมือ สารเคมีขจัดคราบน้ำมันและอื่นๆ	หน้า ๒๐ - ๒๑
๑๑. รายชื่อบุคลากรที่เกี่ยวข้อง (พนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน)	หน้า ๒๒
๑๒. รายชื่อหน่วยงานราชการและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง	หน้า ๒๓ - ๒๔
๑๓. แผนรับมือเหตุฉุกเฉินท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	หน้า ๒๕
๑๓.๑ คำจำกัดความ	หน้า ๒๖ - ๒๗
๑๓.๒ กรอบการดำเนินงานของแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน	หน้า ๒๘
๑๓.๓ โครงสร้างสายบังคับบัญชา , การประสานงาน , ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่	หน้า ๒๙ - ๓๒
๑๓.๔ การรับมือเหตุฉุกเฉิน	หน้า ๓๓ - ๓๔
๑๓.๕ การเตรียมความพร้อม (ก่อนเกิดเหตุฉุกเฉิน)	หน้า ๓๕ - ๓๖
๑๓.๖ ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน	หน้า ๓๗
๑๓.๗ การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน)	หน้า ๓๘
๑๓.๘ การประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉิน	หน้า ๓๘
๑๓.๙ การตรวจผลกระทบโดยรอบท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	หน้า ๓๘
๑๓.๑๐ การดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคารสถานที่ให้คืนสู่สภาพปกติ	หน้า ๓๘
๑๓.๑๑ ลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและการยกระดับภาวะฉุกเฉิน	หน้า ๓๙
- เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑	หน้า ๓๙
- เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒	หน้า ๓๙
- เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๓	หน้า ๔๐



๑๓.๑๒ รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และหน้าที่รับผิดชอบ หน้า ๔๑	
- ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๑ หน้า ๔๒	
- ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๒ หน้า ๔๓	
- ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ ๓ หน้า ๔๔ - ๔๖	
๑๓.๑๓ รายชื่อพนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หน้า ๔๗	
๑๔. แบบการจำลองสถานการณ์และแผนฉุกเฉิน..... หน้า ๔๘	

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก : แผนที่แสดงขอบเขตของพื้นที่รับผิดชอบของแผนปฏิบัติการ หน้า ๕๐ - ๕๑	
พื้นที่เสี่ยงและพื้นที่ที่ควรได้รับการปกป้อง	
ภาคผนวก ข : แผนผังการสื่อสาร หน้า ๕๒ - ๕๓	
ภาคผนวก ค : ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สมุทรศาสตร์ อุทกวิทยา อุตุนิยมวิทยา ของพื้นที่ หน้า ๕๔	
ภาคผนวก ง : รายการอุปกรณ์ เครื่องมือ สารเคมีจัดครบน้ำมันและอื่นๆ หน้า ๕๕ - ๕๖	
ภาคผนวก จ : รายชื่อบุคลากรที่เกี่ยวข้อง หน้า ๕๗	
ภาคผนวก ฉ : รายชื่อหน่วยราชการและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง หน้า ๕๘ - ๕๙	
ภาคผนวก ช : รายชื่อผู้ให้บริการต่างๆ เช่น บริการเช่ารถยนต์ เรือยนต์ ผู้ประกอบการ หน้า ๖๐	
ภาคผนวก ซ : เอกสารใบรับรองสำนัมน้ำมัน หน้า ๖๑ - ๖๙	
ภาคผนวก ฌ : รายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและท่าเรือ หน้า ๗๐ - ๗๒	
ภาคผนวก ฎ : รายการตรวจสอบความปลอดภัยบรรทุกน้ำมัน หน้า ๗๓ - ๗๔	
ภาคผนวก ฏ : แบบรายงานสำหรับผู้รับแจ้งเหตุ หน้า ๗๕ - ๗๖	

๑. บทนำ

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักท่าเรือภูมิภาค การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน เพื่อส่งเสริมการขนส่ง การค้า ตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง เสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและการลงทุน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีการดำเนินงานในการอำนวยความสะดวกให้กับเรือและสินค้า ตลอดจนถึงการรับฝากเก็บและการส่งมอบสินค้าที่มาใช้บริการ เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๕๕ โดยตลอดระยะเวลาที่เปิดให้บริการ การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแนวทางและนโยบายในการให้บริการที่จะพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่ว่า “ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำในภาคเหนือ ที่มีมาตรฐานสากล”

การให้บริการการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อการส่งออก ถือว่าเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนเห็นถึงประโยชน์และความสำคัญ ในการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งในแม่น้ำโขง แต่เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าอันตรายประเภทวัตถุไวไฟ หากไม่มีการควบคุมที่ดีและเพียงพอระหว่างทำการขนถ่าย อาจทำให้เกิดภัยอันตราย สามารถก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือทรัพย์สิน ตลอดจนสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ดังนั้น การที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จะเปิดให้บริการการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการควบคุม และการดำเนินการที่คำนึงถึงความสะดวก ความรวดเร็ว ความปลอดภัย อีกทั้งต้องเป็นไปตามมาตรการการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ตามข้อกำหนดต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย



๒. มาตรการความปลอดภัยเพื่อการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

จากลักษณะของความเสี่ยงในการให้บริการการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ที่อาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางน้ำและอัคคีภัย อันเนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนให้บริการในการขนถ่าย ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนจึงกำหนดให้เจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ควบคุมการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการตามมาตรการความปลอดภัย ดังนี้

๒.๑ ก่อนเริ่มทำการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

๒.๑.๑ ให้ตัวแทนเรือและตัวแทนเจ้าของสินค้าต้องแจ้งข้อมูลล่วงหน้า ให้ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนก่อนทำการขนถ่ายอย่างน้อย ๑ วัน โดยต้องทำการยื่นเอกสารประกอบการขนส่งที่แสดงรายละเอียดสินค้า ปริมาณ และวันเวลา ที่จะทำการบรรทุกหรือขนถ่าย เพื่อที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนจะได้จัดเตรียมพื้นที่เจ้าหน้าที่ และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยต่างๆ ก่อนเริ่มทำการขนถ่าย

๒.๑.๒ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนปฏิบัติดังนี้

- จัดเตรียมพื้นที่ตามกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้งจากผู้ประกอบการ โดยทำการกั้นแนวเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน พร้อมทั้งมีเครื่องหมายและคำเตือนให้ระมัดระวังการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และห้ามมีประกายไฟในรัศมี ๕๐ เมตร

- จัดเตรียมอุปกรณ์ความปลอดภัย ตรวจสอบเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา และต้องสามารถเคลื่อนย้ายเข้ามาใกล้บริเวณพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อนำมาใช้ระงับเหตุฉุกเฉินได้โดยรวดเร็วและในทันทีที่เกิดเหตุ

๒.๑.๓ ตรวจสอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ประจำรถบรรทุกน้ำมัน

- เอกสารกำกับสินค้าอันตรายและข้อแนะนำวิธีปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
- อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยประจำรถ และอุปกรณ์ที่ใช้ควบคุมการขนถ่ายน้ำมัน
- พนักงานขับรถหรือเจ้าหน้าที่ประจำรถน้ำมัน ต้องนำรถมาตรวจสอบความปลอดภัย

ก่อนทำการขนถ่าย ตาม Check List ที่กำหนด

๒.๑.๔ ตรวจสอบร่วมกับเจ้าหน้าที่ประจำเรือ

- ตามข้อแนะนำของเจ้าหน้าที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงราย และเป็นไปตามเงื่อนไขเพื่อความปลอดภัยระหว่างการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง โดยใช้รายงานตรวจสอบตาม “รายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและท่าเรือ สำหรับเรือน้ำมัน หรือ SHIP/Shore Safety Checklist (For Oil Tank)” เพื่อให้เกิดความแน่ใจว่าเรือบรรทุกน้ำมันลำนั้นๆ มีมาตรฐานความปลอดภัยในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง



๒.๒ ระหว่างการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

๒.๒.๑ ให้เจ้าหน้าที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนที่ควบคุมการปฏิบัติงาน อยู่ในตำแหน่งที่สามารถเข้าไปจัดการกับการหกหรือรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิง หรือเข้าไปดับไฟในเบื้องต้นได้ทันที และรวมถึงมีการเตรียมความพร้อมของอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน

๒.๒.๒ ควบคุมพื้นที่การขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องหรือวัตถุไวไฟอื่นใดเข้าใกล้พื้นที่ปฏิบัติงาน จนกว่าการขนถ่ายจะแล้วเสร็จและสิ้นสุดกระบวนการ

๒.๓ หลังการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

ทำการประเมินสภาพและตรวจสอบ โดยให้นายเรือตรวจสอบว่ามีน้ำมันที่อาจตกค้างอยู่ในท่อหรือหกรั่วไหลหรือไม่ หากพบว่ามีให้รีบดำเนินการเก็บกู้ในพื้นที่

คุณสมบัติของน้ำมันดีเซลและเบนซิน

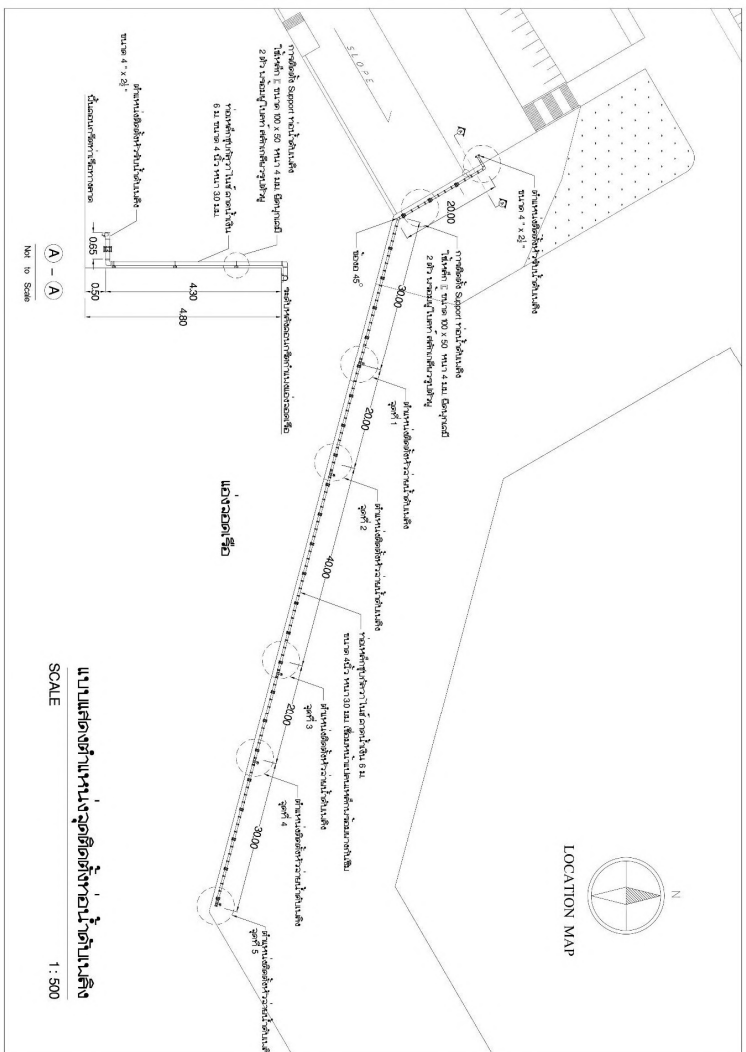
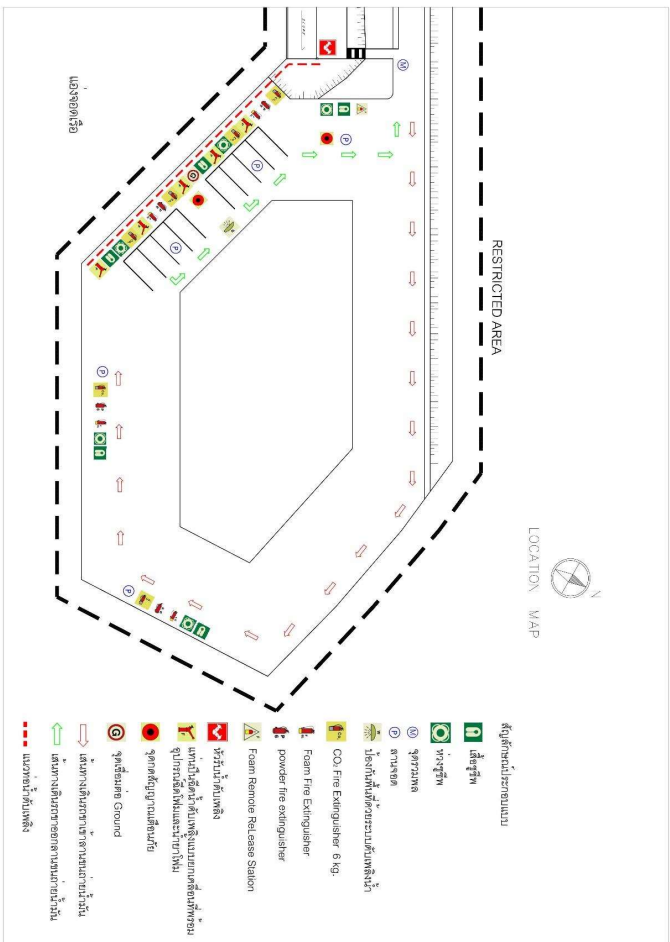
น้ำมันดีเซล สินค้าอันตรายของเหลวไวไฟ CLASS 3 UN NO 1202

- มีจุดวาบไฟ ๖๐ องศาเซลเซียส
 - ปริมาณน้ำมันที่ขนถ่ายผ่านท่าครั้งละ ๔๒,๐๐๐ ลิตร ส่งผ่านท่อขนาด ๓ นิ้ว จากระเบียงบรรทุกน้ำมันลงสู่เรือบรรทุกน้ำมันโดยไม่ผ่านปั๊ม ด้วยอัตราการไหลประมาณ ๕๐๐ ลิตรต่อนาที
 - จัดพนักงานควบคุมวาล์วฉุกเฉินประจำรถน้ำมัน เพื่อให้สามารถปิดวาล์วฉุกเฉินได้ทันทีภายในเวลา ๒๐ วินาที กรณีที่เกิดเหตุร้ายแรง เช่น ท่อขาด ข้อต่อระหว่างท่อหลุด เชือกผูกเรือหลุดหรือขาด ฯลฯ
- น้ำมันเบนซิน ๙๑, ๙๕ สินค้าอันตรายของเหลวไวไฟ CLASS 3 UN NO 1203

- มีจุดวาบไฟ -๑๑ องศาเซลเซียส
- ปริมาณน้ำมันที่ขนถ่ายผ่านท่าครั้งละ ๔๗,๐๐๐ ลิตร ส่งผ่านท่อขนาด ๓ นิ้ว จากระเบียงบรรทุกน้ำมันลงสู่เรือบรรทุกน้ำมันโดยไม่ผ่านปั๊ม ด้วยอัตราการไหลประมาณ ๕๐๐ ลิตรต่อนาที
- จัดพนักงานควบคุมวาล์วฉุกเฉินประจำรถน้ำมัน เพื่อให้สามารถปิดวาล์วฉุกเฉินได้ทันทีภายในเวลา ๒๐ วินาที กรณีที่เกิดเหตุร้ายแรง เช่น ท่อขาด ข้อต่อระหว่างท่อหลุด เชือกผูกเรือหลุดหรือขาด ฯลฯ

๓. แผนที่แสดงขอบเขตของพื้นที่รับผิดชอบของแผนปฏิบัติการฯ พื้นที่เสี่ยงและพื้นที่ควรได้รับการปกป้อง
: ภาคผนวก ก

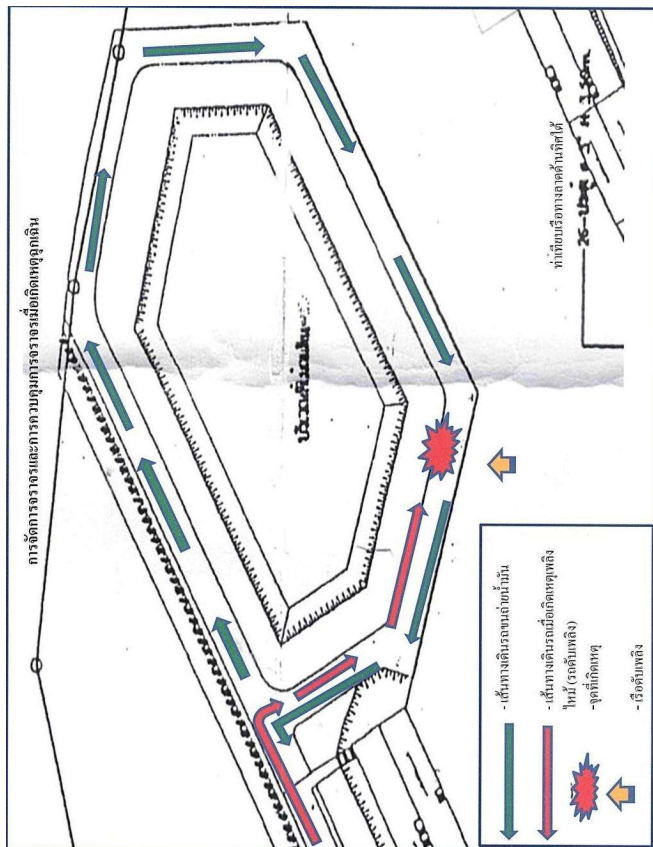
Fire Control Plan





๔. ผังการจัดการจราจรและควบคุมการจราจร

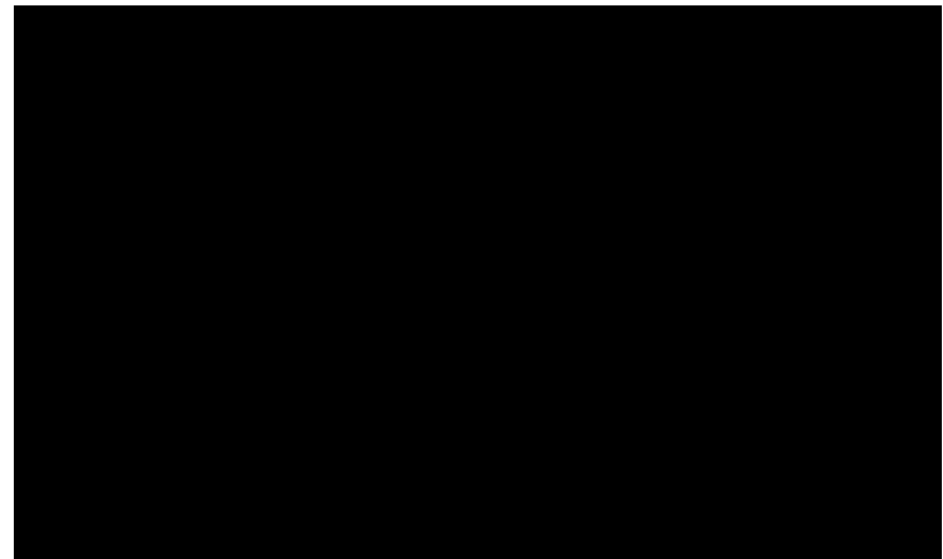
เพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยในการปฏิบัติงานบริเวณพื้นที่ขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงเกิดความสะดวกรวดเร็ว และคล่องตัว ของรถฉุกเฉินจากหน่วยงานภายนอกที่จะเข้ามาปฏิบัติงาน กรณีเกิดอุบัติเหตุจากการขนถ่ายน้ำมัน ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจึงกำหนดเส้นทางการเดินรถ และจุดเข้ารับเหตุของเรือดับเพลิง ดังนี้



๕. แผนผังการสื่อสาร : ภาคผนวก ข

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ในการให้บริการ ควบคุมการปฏิบัติงานการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติงาน การสั่งการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินตลอดระยะเวลาทำการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และให้เป็นไปตามมาตรการความปลอดภัยเพื่อการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

ผังการสื่อสาร





2

CERTIFICATE

This is to certify that



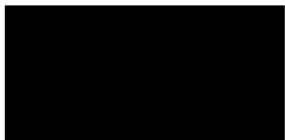
has completed

Fireman Course

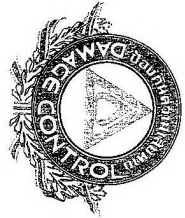
organized by the Police Fire Brigade, Bangkok and supervised by
The Swedish Rescue Services Agency.

The Course focus on fire development, the use of breathing
apparatus, safety at work, foam extinguishing, first aid, accident
response techniques for offensive indoor fires, rescue and
hazmat operations and fire brigade preparedness.

See next page for course goals and contents.



Supervisor
Skovde Fire and Rescue College



DAMAGE CONTROL DEPARTMENT

This Certificate That



has completed the

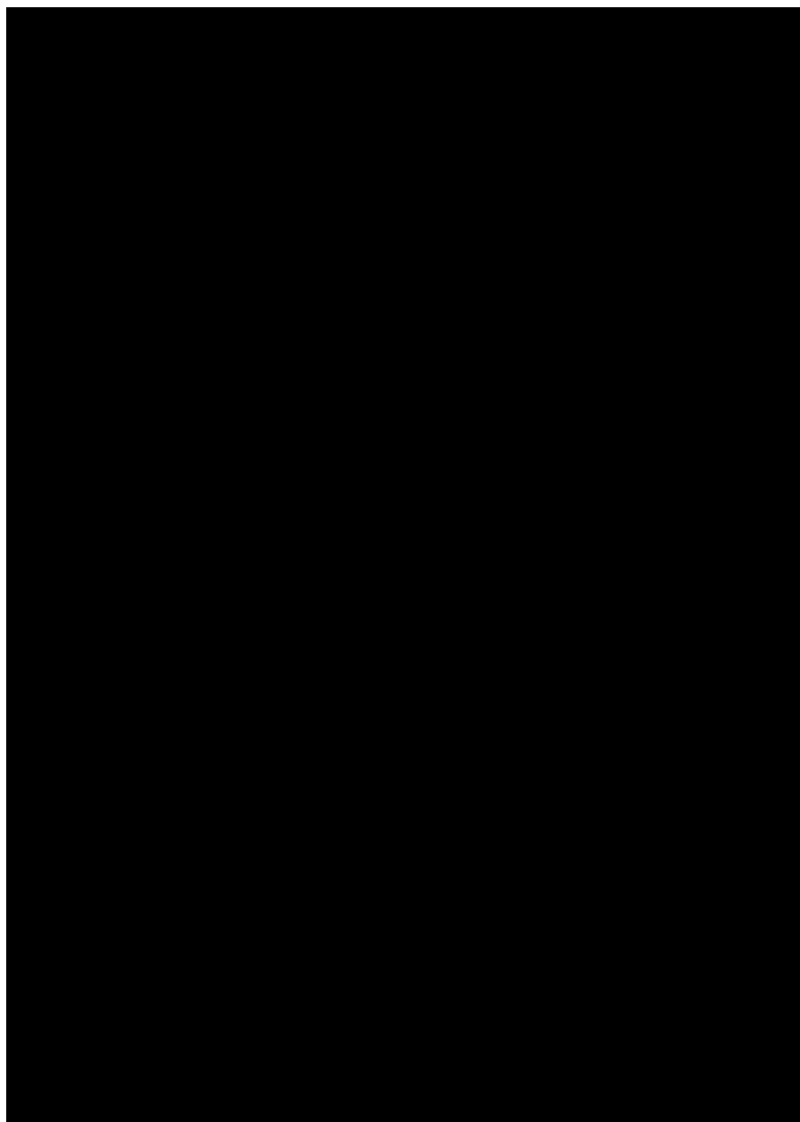
Fire Fighting in *Intermediate* Course

day of 12th-13th December 2001

COMMANDER, ROYAL THAI NAVY
COURSE DIRECTOR



3



Certificate No: A03-00002/18

Mariner Thai Training Center

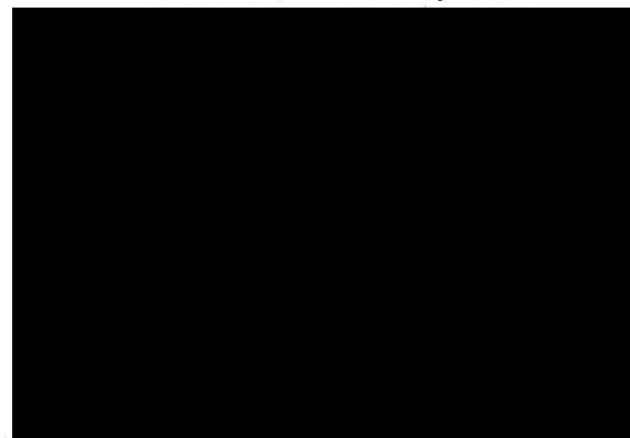
This is to certify that



has successfully completed attending course in

Safety Oil Tanker Operations

on 06th January – 08th January 2018





ระบบการสื่อสาร

หมายเลขโทรศัพท์

- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงราย	๐๕๓ - ๗๗๗๔๖๐
- ตำรวจน้ำเชียงแสน	๐๕๓ - ๗๗๗๐๐๓
- หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขง เขตเชียงราย	๐๕๓ - ๖๕๐๗๒๔
- เทศบาลตำบลเวียง	๐๕๓ - ๗๗๗๐๘๒
- สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	๐๕๓ - ๗๗๗๑๐๐
- งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลตำบลเวียง	๐๕๓ - ๗๗๗๐๘๒
- โรงพยาบาลเชียงแสน	๐๕๓ - ๗๗๗๐๗๑
- โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ศรีบุรินทร์ (เชียงแสน)	๐๕๓ - ๖๕๐๑๓๑
- งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลตำบลบ้านแซว	๐๕๓ - ๑๘๑๒๕๑
- สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	๐๕๓ - ๑๘๒๓๐๐
- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	๐๕๓ - ๑๘๑๖๖๔
- หน่วยกู้ชีพเวียงผาเงา	๐๘๖ - ๔๔๔๓๓๐๙

วิทยุสื่อสาร

- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงราย	๑๕๖.๓๐๐ MHz.
- ตำรวจน้ำเชียงแสน	๑๕๓.๕๕๐ MHz
- หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขง เขตเชียงราย	๑๖๐.๐๒๕ MHz
- สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	๑๕๓.๐๕๐ MHz
- ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด ในแม่น้ำโขง (ส่วนหน้า)	๑๕๖.๓๐๐ MHz



๖. รูปแบบสัญญาณเตือนการเกิดอุบัติเหตุ

เป็นการแจ้งเตือนเพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้ที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง ได้ทราบถึงอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องจะได้ดำเนินการระงับเหตุได้อย่างทันท่วงที หรือเคลื่อนย้ายผู้คนหรือสิ่งของให้ห่างออกจากจุดเกิดเหตุเพื่อความปลอดภัย โดยใช้เสียงสัญญาณไซเรนเป็นการแจ้งเตือน



แบ่งลักษณะเสียงสัญญาณไซเรน ดังนี้

- อุบัติเหตุขนาดเล็ก หมายถึง น้ำมันหกหรือรั่วไหล คนตกน้ำ ขณะปฏิบัติงานขนถ่ายน้ำมัน เชื้อเพลิง มีลักษณะเสียงกริ่งเสียงดังสั้น ๕ วินาที ๑ ครั้ง
- อุบัติเหตุขนาดกลาง หมายถึง น้ำมันหกหรือรั่วไหล และเกิดเพลิงไหม้เล็กน้อย ขณะปฏิบัติงานขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง มีลักษณะเสียงกริ่งเสียงดังสั้น ๕ วินาที ๒ ครั้ง
- อุบัติเหตุขนาดใหญ่ หมายถึง เกิดเพลิงไหม้และอาจเพิ่มความรุนแรงมากขึ้น มีความเสี่ยงต่อชีวิตและสิ่งแวดล้อม ขณะปฏิบัติงานขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง มีลักษณะเสียงกริ่งเสียงดังสั้น ๕ วินาที ๓ ครั้ง



๗. แผนพัฒนาบุคคล

การให้บริการการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นกิจกรรมที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ตลอดเวลา หากผู้ปฏิบัติงานไม่มีความรู้ ความเข้าใจที่ดีพอในการปฏิบัติงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าอันตราย ประเภทวัตถุไวไฟ ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนจึงมีการเตรียมการให้พนักงานผู้ปฏิบัติงาน ต้องผ่านการฝึกอบรม หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ของหน่วยฝึกอบรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมีการฝึกอบรมเพื่อ ทบทวนเป็นประจำด้วย



๘. การปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันรั่วไหล

ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาประเทศไทยเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุน้ำมันรั่วไหลในทะเล เช่น ท่อรับน้ำมันดิบ ขนาด ๑๖ นิ้ว รับบริเวณท่อน้ำมันดิบของเรือบรรทุกน้ำมันสัญชาติกรีก ซึ่งอยู่ห่างจากชายฝั่งท่าเรือมาบตาพุด ไปทางทิศตะวันออกแอ่งใต้ประมาณ ๒๐ กิโลเมตร ทำให้น้ำมันดิบรั่วออกมาประมาณ ๕๐,๐๐๐ ลิตร และน้ำมัน รั่วไหลจากเรือบรรทุกน้ำมันปาล์มจากประเทศอินโดนีเซีย บริเวณหาดนราทัศน์ จังหวัดนราธิวาส ซึ่งเหตุการณ์ ดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในบริเวณใกล้เคียง ตามความรุนแรงของสถานการณ์ ที่เกิดขึ้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยในการขจัดคราบน้ำมันรั่วไหล ตามแผน ป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ จำแนกปริมาณน้ำมันรั่วไหลเป็น ๓ ระดับ (Tier) ได้แก่

- ระดับที่ ๑ (Tier 1) ปริมาณน้ำมันรั่วไหลไม่เกิน ๒๐ ตันลิตร ส่วนใหญ่เกิดระหว่างขนถ่ายน้ำมัน บริเวณท่าเทียบเรือ โดยผู้ก่อให้เกิดน้ำมันรั่วไหลจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการขจัดคราบน้ำมัน และ/หรือหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องให้ความช่วยเหลือในการขจัดคราบน้ำมันหากมีความจำเป็น ทั้งนี้ต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบก่อน
- ระดับที่ ๒ (Tier 2) ปริมาณน้ำมันรั่วไหลมากกว่า ๒๐ ตันลิตร แต่ไม่เกิน ๑,๐๐๐ ตันลิตร ซึ่งอาจ เกิดจากเรือโดนกัน การขจัดคราบน้ำมันในระดับนี้ ต้องร่วมมือกันระหว่าง ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการตามแผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมันแห่งชาติ หากเกินความสามารถ อาจต้อง ขอรับการสนับสนุนจากต่างประเทศ ทั้งนี้ต้องแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบก่อน
- ระดับที่ ๓ (Tier 3) ปริมาณน้ำมันรั่วไหลมากกว่า ๑,๐๐๐ ตันลิตร ซึ่งอาจเกิดจากอุบัติเหตุ ที่รุนแรง การขจัดคราบน้ำมันในระดับนี้ ต้องการความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ในประเทศ และต้องอาศัย ความช่วยเหลือระดับนานาชาติ เพื่อการปฏิบัติการแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าหมายของการขจัดคราบน้ำมัน

เป้าหมายของการขจัดคราบน้ำมัน คือ การลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ ซึ่งมีขั้นตอนหลัก ดังนี้

- หยุดและป้องกันไม่ให้น้ำมันรั่วไหล
- ติดตามตรวจสอบการเคลื่อนที่ของคราบน้ำมันในแม่น้ำ
- จำกัดขอบเขตและขจัดคราบน้ำมันโดยใช้ทุ่นกักน้ำมัน (Boom) และเครื่องดูดคราบน้ำมัน (Skimmer)
- ใช้ทุ่นกักน้ำมันป้องกันพื้นที่ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม
- ใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันเพื่อให้น้ำมันแตกตัวและเจือจางในแม่น้ำ
- ทำความสะอาดคราบน้ำมันด้วยเครื่องมือกลหรือใช้กำลังคน



ทางเลือกในการขจัดคราบน้ำมัน

ในการขจัดคราบน้ำมัน มีทางเลือกหลากหลายวิธี โดยควรเลือกใช้ให้ถูกต้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น เช่น

- ปล่อยให้คราบน้ำมันในแหล่งน้ำสลายตัวตามธรรมชาติ กรณีมีปริมาณน้อย ทั้งนี้ ต้องติดตามการเคลื่อนที่ของน้ำมันในแหล่งน้ำควบคู่ไปด้วย
- ปล่อยให้น้ำมันเคลื่อนที่เข้าฝั่งแล้วจึงทำความสะอาด วิธีการนี้ใช้ในกรณีที่สภาพลมฟ้าอากาศและท้องน้ำ เป็นอุปสรรคในการออกปฏิบัติการขจัดคราบน้ำมันในบริเวณแหล่งน้ำนั้นๆ ทำให้คราบน้ำมันบางส่วนเคลื่อนที่เข้าฝั่ง อย่างไรก็ตาม หลายครั้งที่การเบี่ยงเบนทิศทางการเคลื่อนที่ของคราบน้ำมันให้เข้าสู่ฝั่งในบริเวณที่ได้รับผลกระทบต่ำ ทำให้สามารถทำความสะอาดคราบน้ำมันได้ง่ายขึ้น และป้องกันผลกระทบต่อทรัพยากรในบริเวณที่สำคัญเอาไว้ได้

- การเผาคราบน้ำมันในบริเวณที่เกิดเหตุ เป็นวิธีการเฉพาะที่ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินการ

- การใช้สารหรือวัตถุที่ทำให้น้ำมันจับตัวกันเป็นก้อน เพื่อง่ายต่อการเก็บเป็นดิน

- การขจัดคราบน้ำมันที่ลอยอยู่โดยเครื่องมือกล (Mechanical recovery) กักและเก็บคราบน้ำมันจัดเป็นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดในด้านสิ่งแวดล้อม เพราะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณดังกล่าว ดำเนินการโดยใช้ทุ่นล้อมกักคราบน้ำมัน แล้วใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ดูดคราบน้ำมันที่ลอยอยู่บนผิวน้ำขึ้นมา อย่างไรก็ตาม การใช้วิธีนี้มีข้อจำกัดในเรื่องสภาพการรั่วไหลของน้ำมันและสภาพภูมิอากาศ กรณีมีกระแสลม กระแสน้ำ หรือคลื่นในทะเลที่รุนแรง จึงทำให้การกักเก็บคราบน้ำมันทำได้ยากหรือเก็บได้จำนวนน้อย เมื่อเทียบกับปริมาณน้ำมันที่รั่วไหลออกมา

- การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันในแหล่งน้ำ โดยทำให้น้ำมันกระจายตัวออกจากผิวน้ำและถ่ายเทเข้าสู่มวลน้ำ ซึ่งทำให้คราบน้ำมันถูกเจือจางจนถึงระดับความเข้มข้นที่ไม่เป็นอันตราย และถูกย่อยสลายด้วยกระบวนการทางชีวภาพโดยจุลินทรีย์ แบคทีเรีย หรือการย่อยสลายทางเคมี ซึ่งจะทำปฏิกิริยากับออกซิเจนและแสงแดด วิธีการนี้อาจจะทำให้คราบน้ำมันกระจายตัวและไปปนเปื้อนสิ่งมีชีวิตชนิดต่างๆ ได้โดยตรง โดยเฉพาะการกระจายตัวไปในเขตน้ำตื้นที่กระบวนการเจือจางทำได้ช้ากว่าในเขตน้ำลึก และมีการไหลเวียนของกระแสน้ำมากกว่า ดังนั้นการใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน จึงไม่ใช่วิธีการที่เหมาะสมที่สุดในการขจัดคราบน้ำมัน บริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการได้รับผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม เมื่อจำเป็นต้องขจัดคราบน้ำมันอย่างรวดเร็ว โดยส่วนใหญ่จะใช้วิธีนี้ควบคู่กับการกักเก็บคราบน้ำมันโดยใช้เครื่องมือกล

หลักการใช้สารเคมีในการขจัดคราบน้ำมัน

การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ ควรดำเนินการภายใน ๒๔ ชั่วโมง หรือให้เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้เมื่อน้ำมันหรือไหลลงแหล่งน้ำ เนื่องจากกระบวนการเปลี่ยนแปลงสภาพ (Weathering process) ของน้ำมันจะเกิดขึ้นหลังการรั่วไหล เมื่อเวลาผ่านไป น้ำมันจะเปลี่ยนสภาพเป็นของแข็งที่สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน

ไม่สามารถทำให้เกิดการแตกตัวเป็นอนุภาคเล็กๆ ได้ทั้งนี้ช่วงความเร็วสูงสุดที่สามารถใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันในแหล่งน้ำ ทั้งทางเครื่องบินและทางเรือ ควรอยู่ที่ ๒๕ – ๔๐ น็อต หากใช้ความเร็วมากกว่านี้ ประสิทธิภาพของสารเคมีขจัดคราบน้ำมันจะลดลง เนื่องจากสารเคมีที่ฉีดพ่นอาจถูกลมพัดผ่านเลยไปหรือตกลงบนคลื่นหัวแตกเป็นส่วนใหญ่ หรือถูกคราบน้ำมันน้อยกว่ที่ควรจะเป็น และต้องระมัดระวังการใช้สารเคมีในการขจัดคราบน้ำมันที่เพิ่งรั่วไหลในเขตน้ำตื้น (ความลึกน้อยกว่า ๑๐ เมตร) เนื่องจากอาจทำให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น

นอกจากนี้ การเลือกใช้ชนิดของสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน ปริมาณและอัตราการใช้ ตลอดจนวิธีการฉีดสารเคมี ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือเกิดน้อยที่สุดถ้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ โดยเฉพาะกับทรัพยากรธรรมชาติและสัตว์น้ำในบริเวณที่มีการปนเปื้อนของคราบน้ำมัน

ข้อสังเกตในการใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมัน

- สามารถใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันในน้ำและบริเวณที่มีคลื่นลมและกระแสน้ำแรงได้ดีกว่าวิธีกักเก็บคราบน้ำมันด้วยเครื่องมือกล
- การฉีดสารเคมีขจัดคราบน้ำมัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากทางเครื่องบิน เป็นวิธีปฏิบัติการที่รวดเร็วที่สุด
- การขจัดคราบน้ำมันออกจากผิวน้ำ สามารถลดอิทธิพลของลมที่อาจทำให้คราบน้ำมันเคลื่อนที่เข้าสู่ฝั่งได้
- การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันช่วยลดความเสี่ยงกรณีที่คราบน้ำมันจะปนเปื้อนนกทะเล หรือสัตว์เลี้ยงลูกด้วยนมในทะเล
- การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันช่วยยับยั้งไม่ให้น้ำมันรวมตัวกับน้ำก่อตัวเป็นช็อกโกแลต มูสส์ (Chocolate Mouse) ที่ส่งผลให้มีปริมาณมากขึ้น ยากต่อการเก็บหรือขจัด
- การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันช่วยเพิ่มพื้นที่ผิวน้ำของน้ำมัน ส่งผลให้มีการย่อยสลายตามธรรมชาติได้ดียิ่งขึ้น
- สารเคมีขจัดคราบน้ำมันจะเป็นตัวชักนำให้น้ำมันเข้าไปรวมกับมวลน้ำตามความลึก ซึ่งอาจเกิดผลเสียต่อสิ่งมีชีวิตต่างๆ ในน้ำที่ไม่ได้สัมผัสกับน้ำมันโดยตรง
- สารเคมีขจัดคราบน้ำมันชนิดหนึ่งจะใช้ได้ผลกับน้ำมันบางชนิดเท่านั้น (ไม่สามารถใช้ได้กับน้ำมันทุกชนิด) และไม่สามารถใช้ได้ผลในกรณีที่คราบน้ำมันเปลี่ยนสถานะเป็นของแข็ง นอกจากนี้ สารเคมีขจัดคราบน้ำมันชนิดหนึ่งยังไม่สามารถใช้ในทุกสภาพภูมิประเทศและสภาพอากาศ ดังนั้น ก่อนใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันชนิดใด ต้องศึกษาคุณสมบัติของสารเคมีขจัดคราบน้ำมันชนิดนั้นๆ เสียก่อน และต้องทดสอบประสิทธิภาพในการขจัดคราบน้ำมันชนิดที่ต้องการขจัดก่อนการใช้งานจริง
- การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันบนฝั่งหรือบนชายหาด อาจทำให้คราบน้ำมันกระจายตัวลงสู่ดินทราย และตะกอน อาจส่งผลกระทบต่อในบริเวณกว้างได้ จึงไม่นิยมใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันบนชายหาด



- การใช้สารเคมีขจัดคราบน้ำมันให้ได้ผลดีในการขจัดคราบน้ำมันนั้น ควรใช้ภายในเวลา ๒๔ ชั่วโมง หลังจากที่น้ำมันเริ่มรั่วไหลและเปลี่ยนแปลงสถานะ หากเกิน ๒๔ ชั่วโมงไปแล้ว ประสิทธิภาพในการใช้งาน อาจลดลง

ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ ๒๕๕๓ การคาดการณ์การเคลื่อนที่ของคราบน้ำมันในทะเล ผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและแนวทางการจัดการแก้ไข



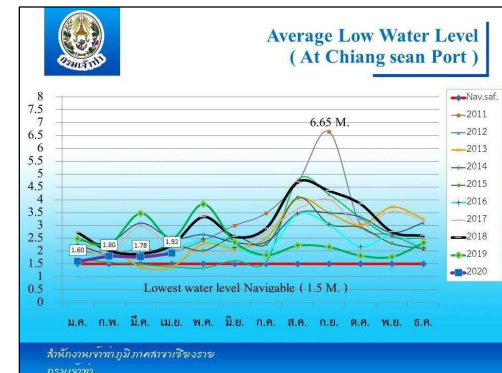
๙. ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สมุทรศาสตร์ อุทกวิทยา อุดนียมวิทยา ของพื้นที่ : ภาคผนวก ค

ที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำกก ที่บ้านสบกก ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย บริเวณพิกัด ๒๒๓๘๔๐๐ เหนือ และ ๖๑๙๔๐๐ ตะวันออก (แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐ ระวัง ๕๐๔๙ III และ IV) อยู่ห่างจากตัวอำเภอเชียงแสนไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ตามแนวทางหลวงหมายเลข ๑๒๙๐ ลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบรูปสี่เหลี่ยมคางหมู มีความยาวฐานประมาณ ๑,๕๐๐ เมตร วางตัวในแนวตะวันออกเฉียงเหนือ – ตะวันตกเฉียงใต้ ด้านตรงข้ามที่ขนานกันยาวประมาณ ๗๐๐ เมตร

ความลึกท้องน้ำอ้างอิงจากเหตุผลพื้นฐานที่สถานีวัดระดับน้ำสบกก ที่ศูนย์อุทกวิทยา ที่ ๑๒ (เชียงแสน) ทำให้พบว่าสภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นที่ราบน้ำท่วมถึงในฤดูน้ำหลาก มีลักษณะเป็นที่ลุ่มคล้ายกระทะ มีความสูงของพื้นที่อยู่ระหว่าง ๕.๐ – ๖.๕ เมตร ซึ่งต่ำกว่าระดับของถนนบริเวณทางเข้าเฉลี่ยประมาณ ๕ เมตร พื้นที่บริเวณริมตลิ่งทั้งฝั่งแม่น้ำกกทางด้านทิศตะวันตก ฝั่งห้วยบงทางด้านทิศตะวันออก และทางทิศใต้สูงจากระดับน้ำต่ำสุด (๐.๐๐๐ เมตร หรือที่ระดับความสูง ๓๕๖.๔๒๘ ม.รทก.) ประมาณ ๕ เมตร ส่วนขอบตลิ่งฝั่งแม่น้ำโขงสูงจากระดับน้ำต่ำสุดประมาณ ๖.๐ เมตร สำหรับความลึกของแม่น้ำโขงตามแนวร่องน้ำอยู่ระหว่าง -๑.๐ ถึง -๒.๐ เมตร ส่วนความลึกตามแนวร่องน้ำแม่น้ำกกประมาณ ๐.๕ ถึง ๑.๐ เมตร

ในช่วงฤดูน้ำหลากระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะสูงท่วมเกาะข้างตาย แต่ในช่วงฤดูแล้งระดับน้ำจะลดลงจนเห็นเกาะข้างตายปรากฏอย่างชัดเจน ความเร็วกระแสในร่องน้ำของแม่น้ำโขง ที่บริเวณด้านเหนือน้ำจุกบรรจบแม่น้ำโขงกับแม่น้ำกก เท่ากับ ๑.๗๒ เมตร / วินาที ที่บริเวณจุดบรรจบแม่น้ำโขงกับแม่น้ำกก มีความเร็วกระแสในร่องน้ำเท่ากับ ๑.๔๕ เมตร / วินาที ที่บริเวณเกาะข้างตาย มีความเร็วกระแสในน้ำเท่ากับ ๑.๒๔ เมตร / วินาที และที่บริเวณด้านท้ายน้ำของเกาะข้างตาย มีความเร็วกระแสในน้ำเท่ากับ ๑.๔๔ เมตร / วินาที

โดยระดับน้ำของแม่น้ำโขงที่บริเวณอำเภอเชียงแสน จากข้อมูลสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคเชียงราย ตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๕๙ จนถึงเดือนเมษายน ๒๕๖๓ พบว่า ระดับน้ำต่ำสุดอยู่ที่ ๑.๖ เมตร และสูงที่สุดอยู่ที่ ๓.๕๐ เมตร





๑๐. รายการอุปกรณ์ เครื่องมือ สารเคมีจัดการคราบน้ำมันและอื่นๆ : ภาคผนวก ง

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นการป้องกันหรือระงับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างทำการขนถ่าย ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนจึงจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ในการป้องกันและระงับอุบัติเหตุ รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันและเก็บกู้คราบน้ำมัน ตามจุดต่างๆ ในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ดังนี้

๑๐.๑ อุปกรณ์ความปลอดภัยจุดจอดเรือลำที่ ๑

- ๑๐.๑.๑ ถังดับเพลิงชนิด Co๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๑.๒ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๑.๓ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๑.๔ สายดับเพลิงและหัวฉีดน้ำยาโฟม น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๑๐๐ ลิตร

๑๐.๑.๕ เสื้อชูชีพและห่วงยาง อย่างละ ๑ ชุด

๑๐.๒ อุปกรณ์ความปลอดภัยจุดจอดเรือลำที่ ๒

- ๑๐.๒.๑ ถังดับเพลิงชนิด Co๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๒.๒ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๒.๓ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๒.๔ สายดับเพลิงและหัวฉีดน้ำยาโฟม น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๑๐๐ ลิตร

๑๐.๒.๕ เสื้อชูชีพและห่วงยาง อย่างละ ๑ ชุด

๑๐.๓ อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งบนเรือลากจูง

- ๑๐.๓.๑ เครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิดยกเคลื่อนที่ สำหรับใช้ดับเพลิงบนเรือ จำนวน ๑ ชุด
- ๑๐.๓.๒ แท่นป็นฉีดน้ำดับเพลิง จำนวน ๑ ชุด
- ๑๐.๓.๓ สายส่งน้ำดับเพลิงขนาด ๖๔ มิลลิเมตร ยาว ๒๐ เมตร จำนวน ๒ เส้น
- ๑๐.๓.๔ สายส่งน้ำดับเพลิงขนาด ๓๘ มิลลิเมตร ยาว ๒๐ เมตร จำนวน ๒ เส้น
- ๑๐.๓.๕ หัวฉีด Fog Fighter จำนวน ๑ หัว
- ๑๐.๓.๖ น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๖๐ ลิตร

๑๐.๔ อุปกรณ์ความปลอดภัยจุดจอดรอน้ำมันรอกการขนถ่าย

- ๑๐.๔.๑ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๔.๒ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๔.๓ เสื้อชูชีพและห่วงยาง อย่างละ ๒ ชุด

๑๐.๕ สถานที่เก็บอุปกรณ์ ใกล้กับจุดจอดรอน้ำมัน

- อุปกรณ์ดับเพลิง

- ๑๐.๕.๑ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๕.๒ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑๐ ถัง
- ๑๐.๕.๓ สายดับเพลิงและหัวฉีด, น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๑๐๐ ลิตร
- ๑๐.๕.๔ เสื้อชูชีพ และห่วงยาง อย่างละ ๑ ชุด



๑๐.๕.๕ อุปกรณ์สื่อสาร ไฟฉายกันระเบิด กรวยยาง เทปกันเขต

๑๐.๕.๖ หัวฉีดน้ำยาโฟม ข้อต่อแยก สายดับเพลิง

๑๐.๕.๗ Fire Suit พร้อม SCBA Spinal Board พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น

- เครื่องมือ อุปกรณ์ ป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๑๐.๕.๘ ทุ่นล้อมขจัดคราบน้ำมัน ความยาว ๑๕๐ เมตร ๑ ชุด

๑๐.๕.๙ อุปกรณ์เก็บคราบน้ำมัน อาทิเช่น ถังซีล้อย พลับ ถึงพลาสติก ทุ่นซับคราบน้ำมัน ฯลฯ

๑๐.๕.๑๐ สารเคมีสลายคราบน้ำมัน ๒ ถัง

๑๐.๖ ป้ายเตือนและป้ายบังคับ

๑๐.๖.๑ ป้ายจุดจอดรอน้ำมันเบนซินและดีเซล รอกการขนถ่าย

๑๐.๖.๒ ป้ายเตือนห้ามสูบบุหรี่ ห้ามใช้โทรศัพท์ ห้ามทำให้เกิดประกายไฟ

๑๐.๖.๓ ป้ายบังคับให้สวมใส่อุปกรณ์ความปลอดภัย, ป้ายข้อปฏิบัติในการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง

๑๐.๖.๔ ป้ายข้อปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ป้ายจุดรวมพล ป้ายจุดติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง



๑๑. รายชื่อบุคลากรที่เกี่ยวข้อง (พนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) : ภาคผนวก จ

ทีมปฏิบัติงาน	ตำแหน่ง	ชื่อ	ที่ทำงาน	มือถือ/บ้าน
ผู้อำนวยการศูนย์ บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	จบท.๑๒ ทชส.			
	ททส.			
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	ททส.			
หัวหน้าทีมงาน ประชาสัมพันธ์/ข่าว	ชบก.			
หัวหน้าทีมหน่วย ประสานงาน	ททส.			
หัวหน้าทีมงานความ ปลอดภัย	ททส.			
หัวหน้าทีมฝ่าย ปฏิบัติการ	ททส.			
หัวหน้าทีมฝ่าย วางแผน	ททส.			
ฝ่ายสนับสนุน	พทส.๖			
	พทส.๖			
ฝ่ายการเงิน	ทบก.			
BC Mgr. – ทชส.	จบท.๑๒ ทชส.			



๑๒. รายชื่อหน่วยงานราชการและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง : ภาคผนวก ฉ

ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทร
ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน	053 -777-110-23 053-777-531
สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	053-182-300
สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	053-777-111
สถานีตำรวจน้ำ 1 กก.11 บก.รณ.	053-777-003
ด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอเชียงแสน	053-777-118
กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 327 เชียงแสน	053-771-880
ผบ.กองร้อยทหารพรานที่ 3103	093-132-9143
หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำน้ำโขง	053-650-724 053-651-600
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	053-181-664
โรงพยาบาลเชียงแสน	053-777-035 053-777-017
สาธารณสุขอำเภอเชียงแสน	053-777-093-4
สถานีดับเพลิงเทศบาลตำบลบ้านแซว	053-181-251
ด่านศุลกากรเชียงแสน	053-777-093-4
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย	053-777-460-1
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอำเภอเชียงแสน	053-777-113
การแพทย์ฉุกเฉิน	1669
กองอำนาจการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงราย	053-177-318 ถึง 23
สถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย	053-793-062 ถึง 3
ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงแสน)	053-777-112
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	053-798000
ท่าเรือห้าเชียง	053-784487
เชียงรายการดับเพลิง	081-2897599
สรรพสามิตพื้นที่เชียงราย	053-711207



ชื่อหน่วยงาน	หน้าที่ ความเกี่ยวข้อง
ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน	ดูแลความมั่นคง ความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และประสานงาน
สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	
สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	
สถานีตำรวจน้ำ 1 กก.11 บก.รณ.	
ด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอเชียงแสน	
กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 327 เชียงแสน	
ผบ.กองร้อยทหารพรานที่ 3103	ปฐมพยาบาล รักษาพยาบาล
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	
โรงพยาบาลเชียงแสน	
สาธารณสุขอำเภอเชียงแสน	
การแพทย์ฉุกเฉิน	ควบคุมการขนถ่ายสินค้า
ด่านศุลกากรเชียงแสน	
สรรพสามิตพื้นที่เชียงราย	ดูแลความปลอดภัยในการ ขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย	
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอำเภอเชียงแสน	ระบบไฟฟ้า
สถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย	พยากรณ์อากาศ
ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงแสน)	ข้อมูลระดับน้ำ
สถานีดับเพลิงเทศบาลตำบลบ้านแซว	ระงับอัคคีภัยเบื้องต้น
กองอำนวยความสะดวกและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงราย	ระงับอัคคีภัยขนาดใหญ่
หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำน้ำโขง	สนับสนุนน้ำยาไฟ
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	
ท่าเรือท่าเชียง	
เขียงรายการดับเพลิง	

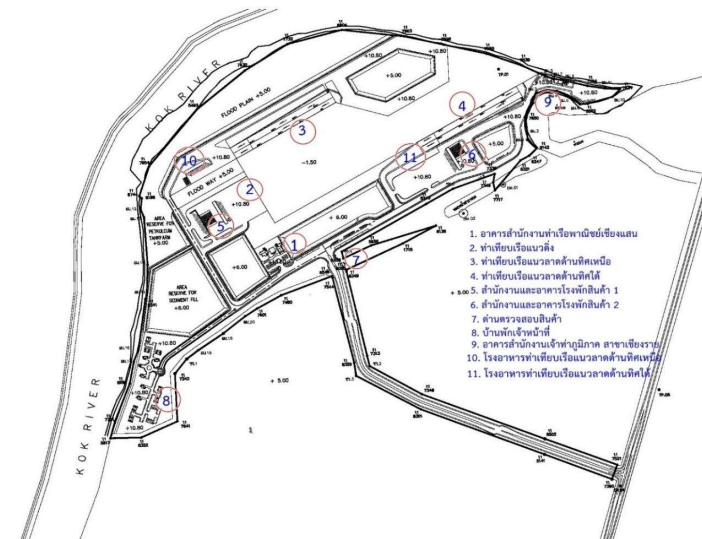


๑๓. แผนรับมือเหตุฉุกเฉินท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: ERP) ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อใช้เป็นคู่มือในการปฏิบัติงาน ในการป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในพื้นที่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือ
 - ลดความเสียหาย ต่อชีวิต และทรัพย์สินให้น้อยที่สุด
 - ลดความเสี่ยงของบุคลากรที่ต้องเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ที่ได้รับความเสียหาย
 - ลดความเสียหายที่อาจกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- เพื่อเป็นแนวทางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็ว
- เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนา และจัดหาบุคลากร วัสดุสิ่งของ ทักษะความรู้ ตลอดจนเทคโนโลยีต่างๆ ที่จำเป็น ให้พร้อมเพื่อบรรเทาผลกระทบกับเหตุฉุกเฉินที่สอดคล้องกับสภาพการประกอบการของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนในปัจจุบัน
- เพื่อเป็นแนวทางในการตรวจความพร้อมของอุปกรณ์ บุคลากร และการระงับเหตุฉุกเฉินต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ให้เป็นไปอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ

อาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ภายในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน





๑๓.๑ คำจำกัดความ

แผนรับมือเหตุฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: ERP)	แผนที่จัดทำขึ้นเพื่อระงับหรือลดภาวะที่เป็นภัย อันอาจก่อให้เกิดอันตราย หรือสร้างความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สิน และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือธุรกิจ โดยทำเรือพาณิชย์เชียงแสนมีการจัดแบ่งระดับความรุนแรงของเหตุฉุกเฉิน เพื่อใช้กำหนดมาตรการ และวิธีรับมือที่เหมาะสมสำหรับแต่ละระดับความร้ายแรงของเหตุการณ์ โดยกำหนดลักษณะความรุนแรงของเหตุฉุกเฉินออกเป็น ๓ ระดับ ดังนี้ ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๑ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเขตท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งเจ้าหน้าที่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนสามารถควบคุมสถานการณ์ได้เอง ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ เป็นเหตุการณ์ที่เกินขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ต้องประสานงานขอกำลังสนับสนุนจากภายนอก หรือหน่วยงานท้องถิ่น เข้ามาทำการช่วยเหลือ ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓ เป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องจากภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ มีความรุนแรงและมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ และประชาชนที่อาศัยอยู่รอบพื้นที่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยหน่วยงานท้องถิ่นไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ จึงขออนุญาตจัดตั้งศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉินจาก จบท.๑๒ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เพื่อขอความช่วยเหลือในระดับจังหวัด และจังหวัดใกล้เคียง หรือส่วนกลาง
Incident Command System: ICS	ระบบที่กำหนดรูปแบบโครงสร้างของศูนย์อำนวยการบริหารเหตุฉุกเฉิน เพื่อให้การบริหารบัญชาการมีประสิทธิภาพ เป็นเอกภาพและดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ไม่เกิดความสับสน และสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ พร้อมทั้งทำให้สามารถสอดคล้องกับโครงสร้างของหน่วยงานภายนอก ในกรณีที่ต้องมีการปฏิบัติงานร่วมกันหลายองค์กร
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC)	ผู้รับผิดชอบสั่งการควบคุมระงับเหตุฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ ในเหตุฉุกเฉินระดับที่ ๑ และระดับที่ ๒ ผู้ทำหน้าที่ ได้แก่ ทส.
ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	ศูนย์กลางการควบคุมเหตุฉุกเฉิน โดยจะเป็นจุดในการประสานงานระหว่างจุดเกิดเหตุกับทีมต่างๆ โดยกำหนดให้ใช้



ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุ ฉุกเฉิน (Incident Commander: IC)	ผู้ควบคุมการระงับเหตุ รับผิดชอบสั่งการ ณ ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน คือ จบท. ๑๒ ทส. ในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ มอบหมายให้ ทส. หรือ ทบก. ตามลำดับ
จุดรวมพล (Meeting Point)	พื้นที่ปลอดภัยซึ่งกำหนดให้พนักงาน/บุคลากร และผู้ใช้บริการ อพยพมารวมตัวกัน เมื่อประกาศให้มีการอพยพ เพื่อตรวจสอบว่าอพยพออกจากพื้นที่ได้ครบทุกคนหรือไม่ โดยกำหนดไว้ที่ทางเข้าหน้าสำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



๑๓.๒ กรอบการดำเนินงานของแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน

แผนรับมือเหตุฉุกเฉินของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ได้จัดทำขึ้นโดยใช้รูปแบบโครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินตามหลักมาตรฐานสากล คือ Incident Command System: ICS เพื่อให้สามารถสอดคล้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับโครงสร้างของหน่วยงานภายนอก ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบัญชาการและบัญชาการร่วมในกรณีที่เป็นกรณปฏิบัติงานร่วมกันหลายองค์กร

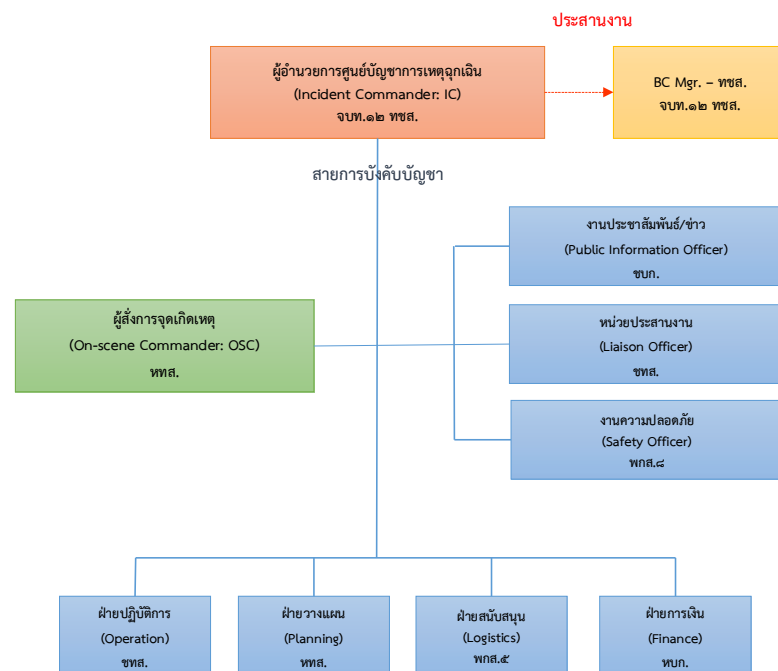
รูปแบบโครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินนี้ จะนำไปใช้เป็นหลักในการจัดทำแผนรับมือเหตุฉุกเฉินในทุกระดับ แต่อาจจะมีตัวบุคคลเข้าทำหน้าที่ไม่ครบในทุกตำแหน่งของโครงสร้าง แต่ต้องกำหนดตัวผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC) เสมอ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ ขนาดของเหตุการณ์ ขนาดความเสียหาย และผลกระทบที่เกิดขึ้น เป็นตัวกำหนดบุคคลที่จะต้องเข้าร่วม ตามภารกิจและขีดความสามารถของหน่วยงาน และเมื่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเกินขีดความสามารถที่จะดำเนินการได้ จึงแจ้งขอยกระดับเป็นศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ต่อไป



๑๓.๓ โครงสร้างสายบังคับบัญชา, การประสานงาน, ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่

เพื่อให้รับมือกับเหตุฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีทีมงานด้านต่างๆ แบ่งกันทำหน้าที่รับผิดชอบงานสิ่งที่จะต้องดำเนินการ ตลอดจนทำการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยกำหนดให้มีลักษณะโครงสร้างของสายบังคับบัญชาเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินและหน่วยงานที่ต้องประสานงาน ดังนี้

โครงสร้างศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน





ผู้รับผิดชอบ และบทบาทหน้าที่

ฝ่ายงาน	ผู้รับผิดชอบ	บทบาท หน้าที่
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน (Incident Commander: IC)	จบท.๑๒ ทชส.	เป็นผู้ที่มีบทบาทมากที่สุดในการควบคุมภาวะฉุกเฉิน โดยมีหน้าที่ในการบัญชาการและตัดสินใจดำเนินการใดๆ โดยได้รับข้อมูลจากผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ และประสานงานกับ BC Mgr. – ทชส. โดยจะประจำการอยู่ที่ศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน (จบท.๑๒ ทชส.)
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC)	ททส.	ผู้รับผิดชอบสั่งการควบคุมระงับเหตุฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ และประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เข้าช่วยเหลือในบริเวณพื้นที่เกิดเหตุ และสั่งการอพยพ (กรณีจำเป็น) ในกรณีเหตุฉุกเฉินฉุกเฉิน
งานประชาสัมพันธ์/ข่าว (Public Information Officer)	ชบก.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ ๓ โดยดำเนินการร่างคำแถลงข่าว - เตรียมการแถลงข่าว - ประกาศกระจายเสียง - แจ้งข่าวความเสียหาย
หน่วยประสานงาน (Liaison Officer)	ททส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ ๓ โดยดำเนินการ - ติดต่อหน่วยงานภายนอก ○ รถดับเพลิง ○ โรงพยาบาล ○ สถานีตำรวจ - ประสานงานความเสียหาย
งานความปลอดภัย (Safety Officer)	พทส.๘	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ ๓ โดยดำเนินการ - ควบคุมการจราจร - ควบคุมพื้นที่การเข้า-ออกของบุคคลต่างๆ - ดูแลทรัพย์สิน - ดำเนินการเคลื่อนย้ายรถเข้า-ออก ในพื้นที่



ฝ่ายงาน	ผู้รับผิดชอบ	บทบาท หน้าที่
ฝ่ายปฏิบัติการ (Operation)	ททส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ ๓ โดยดำเนินการ - เข้าระงับเหตุโดยประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกที่เข้าช่วยเหลือ - ควบคุมการทำงานระบบดับเพลิง - ควบคุมการตัดระบบไฟฟ้า
ฝ่ายวางแผน (Planning)	ททส.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงที่ ๓ โดยดำเนินการพิจารณาประเมินสถานการณ์ และวางแผนการขอความช่วยเหลือความรู้ทางวิชาการ บุคคล เครื่องมือ อุปกรณ์ สิ่งของและเทคโนโลยีจากหน่วยงานภายนอกรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อชี้ข้อดี ข้อเสียหรือข้อบกพร่องต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการแก้ไขปรับปรุงแผนฯ ต่อไป
ฝ่ายสนับสนุน (Logistics)	พทส.๕	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ ๓ โดยดำเนินการ - สนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ - จัดเตรียมข้อมูลระบบอุปกรณ์, วัสดุ, โครงสร้างตัวอาคาร, แผนผังต่างๆ จัดเตรียมอาหารเครื่องดื่ม
ฝ่ายการเงิน (Finance)	ทบก.	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงระดับ ๓ โดยดำเนินการ - จัดเตรียมเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการระงับเหตุฉุกเฉิน และช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ - ทำบัญชีการเงินค่าใช้จ่าย - จัดหาวัสดุ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้รับการร้องขอ พิจารณาด้านกฎหมายและเรียกร้องค่าเสียหายจากเหตุฉุกเฉิน



ฝ่ายงาน	ผู้รับผิดชอบ	บทบาท หน้าที่
BC Mgr. – ทชส.	จบท.๑๒ ทชส	มีหน้าที่รับผิดชอบเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยดำเนินการ - เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงที่ ๒ – เตรียมพร้อม และติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ - เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินรุนแรงที่ ๓ – แจ้งเหตุต่อไปยังคณะบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis management team: CMT) เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามแผนที่เตรียมไว้



๑๓.๔ การรับมือเหตุฉุกเฉิน

เนื่องจากเหตุการณ์ฉุกเฉินโดยธรรมชาติแล้วจะเกิดผลกระทบกับองค์กร ในลักษณะที่ขยายตัวลุกลามจากปัญหาเล็กไปสู่ปัญหาที่ใหญ่ขึ้น และส่งผลกระทบต่อเนื่องไปในวงที่กว้างขึ้นต่อไป ดังนั้น เพื่อให้การรับมือเหตุฉุกเฉินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถจัดสรรทรัพยากรที่มีได้อย่างเหมาะสม จึงได้จัดขั้นตอนในการรับมือออกเป็น ๓ ระยะ ดังนี้

■ การเตรียมความพร้อม (ก่อนเกิดเหตุฉุกเฉิน)

- เป็นการเตรียมความพร้อม ตลอดจนมาตรการต่างๆ ที่จำเป็น เพื่อป้องกันหรือบรรเทาผลกระทบจากเหตุอุบัติภัยที่อาจเกิดขึ้น

■ ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน

- เป็นขั้นตอนในการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน โดยแบ่งความรุนแรงของภาวะฉุกเฉินออกเป็น ๓ ระดับ คือ

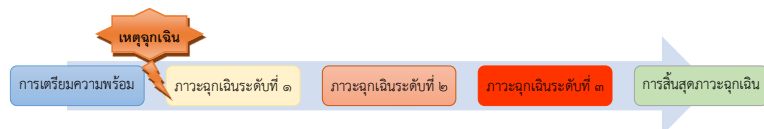
- ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๑
- ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒
- ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓

■ การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน)

- เป็นขั้นตอนดำเนินการเมื่อเหตุการณ์กลับเข้าสู่ภาวะปกติ



โดยขั้นตอน และสรุปแนวทางหลักในการดำเนินการ จะแสดงตาม Diagram และตารางด้านล่างนี้



	การเตรียมความพร้อม	ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน			การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน
		ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๑	ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒	ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓	
รูปแบบแนวทางหลักในการดำเนินการ	- จัดเตรียมและปรับปรุงแผนรับมือเหตุฉุกเฉินให้ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน - อบรมความรู้พนักงานในการใช้อุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ - ตรวจสอบอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับพื้นที่ต่างๆ - สำรวจเส้นทางอพยพ - เตรียมความพร้อมในการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก	- แจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ทราบ - รับมือปัญหาในขั้นต้น (ถ้าสามารถทำได้ - ป้องกันไม่ให้ปัญหาลุกลาม) - บันทึกเหตุการณ์ในรูปแบบรายงานเหตุฉุกเฉิน - ถ้าไม่สามารถระงับเหตุได้ ให้ยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒	- สั่งการอพยพอพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการระงับเหตุ และบุคคลในพื้นที่ใกล้เคียง ออกจากบริเวณที่เกิดเหตุ - ขอการสนับสนุนการระงับเหตุจากหน่วยงานภายนอกในพื้นที่ เพื่อการระงับเหตุ - แจ้งว่าเหตุรุนแรงสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ ให้ BC Mgr. – ทชส. ทราบ - ถ้าไม่สามารถระงับเหตุได้ ให้ยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓	- ตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน - ทีมงานศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินเข้าปฏิบัติงาน - ถ้ายังไม่มีการประกาศอพยพ ให้สั่งการอพยพตามแผนอพยพ - ขอคำสั่งสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกในระดับจังหวัด - ทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกและอำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่จากภายนอกที่มาช่วยควบคุมสถานการณ์ - แจ้งว่าเหตุรุนแรงสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓ ให้ BC Mgr. – ทชส. ทราบ	- สามารถควบคุมสถานการณ์ทั้งหมดได้แล้ว - ประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉิน - สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และผลกระทบ - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ - เข้าทำงานตามปกติ - รายงานสรุปให้ผู้จัดการทำเรื่องพาดพิงไปยังแผน - ถ้าเหตุฉุกเฉินเป็นระดับ ๒-๓ ผู้จัดการทำเรื่องพาดพิงไปยังแผน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบเพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล - ประเมินการปรับปรุงแผน - รายงานให้กรมเจ้าท่าทราบทุกครั้ง

๓๓.๕ การเตรียมความพร้อม (ก่อนเกิดเหตุฉุกเฉิน)

อุบัติเหตุต่างๆ หากมีการป้องกันที่ดี สามารถจะลดหรือบรรเทาความรุนแรงลงได้ จึงควรมีแผนการเตรียมความพร้อมก่อนการเกิดเหตุ โดยดำเนินการดังนี้

๓๓.๕.๑ จัดเตรียมและปรับปรุงแผนรับมือเหตุฉุกเฉินให้ทันสมัย และเป็นปัจจุบัน

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๑๒ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รับผิดชอบในการจัดเตรียมแผนรับมือเหตุฉุกเฉิน โดยให้ดำเนินการทุกวิถีทางให้สามารถใช้แผนรับมือเหตุฉุกเฉินได้ทันทีเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นในพื้นที่ รวมถึงการฝึกอบรม/ฝึกซ้อมของพนักงานและกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องในแผนฯ หากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงใดๆ ให้เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป ๑๒ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน มอบหมายให้ผู้หนึ่งผู้ใดประสานงานในการแก้ไขให้เรียบร้อย

๓๓.๕.๒ ตรวจสอบอุปกรณ์ด้านการป้องกันอัคคีภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับพื้นที่ต่างๆ

พนักงานส่วนบริหารอาคารด้านเทคนิค ฝ่ายบริหารสินทรัพย์ ทำหน้าที่ตรวจสอบอุปกรณ์ด้านการป้องกันอัคคีภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตสำหรับพื้นที่ต่างๆ ตามแผนตรวจสอบอุปกรณ์ประจำเดือน เพื่อให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา ในพื้นที่ต่อไปนี้

พื้นที่บริเวณท่าเรือ

มีอุปกรณ์ต้องตรวจสอบ ดังนี้

- ถังดับเพลิงชนิดเคลื่อนที่
- ไฟแสงสว่างฉุกเฉิน
- รถดับเพลิง

พื้นที่อาคารสำนักงาน

มีอุปกรณ์ต้องตรวจสอบ ดังนี้

- ตู้ใส่ถังดับเพลิงมีอุปกรณ์ ประกอบด้วย ถังดับเพลิงเคมี ขนาด ๒๐ ปอนด์ ๒๒ ถัง รวมทั้งสิ้น

๑๐ จุด

๑. สำนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จำนวน ๓ ถัง

๒. โรงพักสินค้า ๑ จำนวน ๔ ถัง

๓. โรงพักสินค้า ๒ จำนวน ๔ ถัง

๔. สำนักงานโรงพักสินค้า ๑ จำนวน ๑ ถัง

๕. สำนักงานโรงพักสินค้า ๒ จำนวน ๑ ถัง

๖. โรงอาหารท่าเทียบเรือแนวลาดด้านทิศเหนือ จำนวน ๒ ถัง

๗. โรงอาหารท่าเทียบเรือแนวลาดด้านทิศใต้ จำนวน ๒ ถัง

๘. ตู้สำนักงานหน้าท่า ท่าเทียบเรือแนวลาดด้านทิศเหนือ จำนวน ๒ ถัง

๙. ตู้สำนักงานหน้าท่า ท่าเทียบเรือแนวลาดด้านทิศใต้ จำนวน ๒ ถัง

๑๐. ด้านตรวจสอบสินค้า จำนวน ๑ ถัง



๑๓.๕.๓ ตรวจสอบเส้นทางภายในชั้น/สำนักงาน เพื่อการอพยพ

ผู้แทนประจำหน่วยงาน ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ อย่างสม่ำเสมอ ดังนี้

- สำรวจเส้นทางภายในชั้น/สำนักงานของท่านอย่างละเอียด โดยจัดทางเดินให้เหมาะสม ไม่มีสิ่งของกีดขวางเส้นทางเดิน ทราบที่ตั้งบันไดหนีไฟประจำชั้นของท่าน ว่ามีกี่จุดและจะไปทางใด ได้บ้าง
- ศึกษาอุปกรณ์ดับเพลิง และการใช้อุปกรณ์ดับเพลิงประจำจุดแต่ละจุด
- ผู้นำการหนีไฟ จัดเตรียมรายชื่อพนักงานในการดูแลของท่าน ไว้เพื่อตรวจสอบเช็คจำนวน

ผู้อพยพ

- ดูแล และตรวจสอบเส้นทางอพยพ และจุดรวมพล

๑๓.๕.๔ เตรียมความพร้อมในการสื่อสารทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กร

งานประชาสัมพันธ์/ข่าว ดำเนินการจัดเตรียมความพร้อมด้านต่างๆ ดังนี้

- จัดเตรียมรายชื่อผู้บริหารระดับสูงเพื่อสามารถดำเนินการตัดสินใจในเชิงนโยบาย เพื่อแก้ไขปัญหาวิกฤตที่เกิดขึ้น
- เตรียมรายชื่อและหมายเลขโทรศัพท์บุคลากรหลักของแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้การประสานงานหรือติดต่อได้อย่างรวดเร็ว
- จัดเตรียม รายชื่อ เบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อได้ และ email ของสื่อมวลชนแขนงต่างๆ ทั้งทางสื่อสิ่งพิมพ์ โทรทัศน์ และวิทยุ โดยมีการ Update อยู่เสมอ เพื่อความสะดวกในการจัดแถลงข่าว ซึ่งการเผยแพร่ข่าวสารผ่านสื่อมวลชนนั้น เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่สามารถสื่อสารกับลูกค้าและประชาชนทั่วไป ให้ได้รับทราบข่าวสารและสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- จัดเตรียมสถานที่ในการแถลงข่าวต่อสื่อมวลชน เพื่อความสะดวกรวดเร็วการจัดเตรียมสถานที่ภายในองค์กร เป็นอันดับแรก แต่หากเกิดเหตุวิกฤตขึ้นกับภายในอาคาร ทำให้ไม่สามารถใช้สถานที่ซึ่งจำเป็นต้องหาสถานที่บริเวณใกล้เคียงได้ด้วย เช่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว หรืออื่นๆ เป็นต้น
- จัดเตรียมโฆษกผู้แถลงข่าวที่มีความน่าเชื่อถือในมุมมองของสื่อมวลชน และประชาชนทั่วไป เพื่อให้การสื่อสารเกิดประสิทธิภาพ



๑๓.๖ ขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน การดำเนินการจะแบ่งตามระดับความรุนแรงของภาวะฉุกเฉิน ดังนี้

๑๓.๖.๑ หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๑

เมื่อมีผู้พบเห็นเหตุฉุกเฉิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- แจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินทราบ
- ดึงสัญญาณแจ้งเหตุ (ถ้ามีในบริเวณนั้น)
- กรณีเกิดเหตุใหม่ ดำเนินการดับเพลิงขั้นต้น (ถ้าสามารถทำได้)
- ถ้ามีผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ ให้ทำการช่วยเหลือหรือติดต่อขอความช่วยเหลือ

ตามความเหมาะสม

เมื่อเจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินได้รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน ให้ปฏิบัติดังนี้

- ให้การสนับสนุนการระงับเหตุ ตามคำร้องขอของผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ
- บันทึกเหตุการณ์ในแบบรายงานเหตุฉุกเฉิน
- รายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

กรณี - ไม่สามารถระงับเหตุได้ ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ จะยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒

๑๓.๖.๒ หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒

เมื่อผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ แจ้งยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒

- ขอการสนับสนุนการระงับเหตุจากหน่วยงานภายนอก และประสานงานในการระงับเหตุ
- สั่งการอพยพ อพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการระงับเหตุ และบุคคลในพื้นที่ใกล้เคียง

ออกจากบริเวณที่เกิดเหตุ

- แจ้งว่าเหตุรุนแรงสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ ให้ BC Mgr. – ทชส. ทราบ

กรณี - ไม่สามารถระงับเหตุได้ ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ จะยกระดับเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓

๑๓.๖.๓ หลักปฏิบัติสำหรับภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓

- ตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน
- ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ทีมงานงานเข้ารับหน้าที่ดำเนินการ
- ประกาศอพยพพนักงานทั้งหมด (ถ้ายังไม่ได้ดำเนินการในภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒)

ตามแผนอพยพ

- ขอกำลังสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก (ระดับจังหวัด) หรือ การสนับสนุนจาก

ส่วนกลาง

- ทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกและอำนวยความสะดวกให้เจ้าหน้าที่จากภายนอกที่มา

ช่วยควบคุมสถานการณ์

- แจ้งว่าเหตุรุนแรงสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓ ให้ BC Mgr. – ทชส. ทราบ



๑๓.๗ การสิ้นสุดภาวะฉุกเฉิน (หลังเหตุฉุกเฉิน)

หลังจากควบคุมสถานการณ์ทั้งหมดได้แล้ว

ในกรณีภาวะฉุกเฉินที่ ๑ – เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉิน หรือผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ ทำรายงานเหตุฉุกเฉินเสนอต่อผู้บังคับบัญชาทราบ

ในกรณีภาวะฉุกเฉินที่ ๒ – ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ (On-scene Commander: OSC) จะเป็นผู้พิจารณาสถานการณ์ในการยกเลิกภาวะฉุกเฉิน

ในกรณีภาวะฉุกเฉินที่ ๓ - ผู้อำนวยการศูนย์ควบคุมเหตุฉุกเฉิน (Incident Commander: IC) จะเป็นผู้พิจารณาสถานการณ์ในการยกเลิกภาวะฉุกเฉิน

ทั้งนี้ ในกรณีภาวะฉุกเฉินได้ถูกยกระดับ เป็นภาวะฉุกเฉินที่ ๒-๓ ทุกฝ่ายต้องมั่นใจว่าจะไม่เกิดอันตรายใดๆ ขึ้นอีกในพื้นที่ที่เกิดเหตุหรือพื้นที่ข้างเคียง โดยดำเนินการดังต่อไปนี้

๑๓.๘ การประกาศยกเลิกภาวะฉุกเฉิน

- แจ้งให้ทีมฉุกเฉินที่มีความจำเป็นเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา
- แจ้งข้อเท็จจริงและความเสียหายที่เกิดขึ้นให้พนักงานบริษัทฯ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง รับทราบในเบื้องต้นก่อน

- สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งหน่วยงานภายในองค์กร และหน่วยงานภายนอก เช่น ตำรวจในพื้นที่ หน่วยงานดับเพลิง

- ตรวจสอบความเสียหายของอุปกรณ์ เครื่องจักรต่างๆ ตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัย รวมถึงความเสียหายที่มีต่อบุคคล

- จัดทำรายงานสาเหตุและกำหนดมาตรการป้องกัน ให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับ

๑๓.๙ การตรวจผลกระทบโดยรอบทำเรือพาณิชย์เชียงแสน

โดยดำเนินการสำรวจ

- อาคารสถานที่ โดยการทั่วไปในเบื้องต้น
- อุปกรณ์ มีจำนวนเหลือเท่าใดยังสามารถใช้งานได้
- ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และผู้อยู่อาศัยโดยรอบทำเรือ ว่ามีผลกระทบเพียงใดและ

จะต้องแก้ไขอย่างไรในเบื้องต้น

๑๓.๑๐ การดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคารสถานที่ให้คืนสู่สภาพปกติ

- จัดให้มีการสำรวจ ประชุม และประมวลรายงานจากทุกหน่วยงาน ให้ทราบถึงเหตุการณ์ ความเสียหายที่เกิด สาเหตุหรือข้อสันนิษฐานการเกิดเหตุภัยพิบัติ การบรรเทาทุกข์เพื่อจัดทำรายงานสรุปเสนอ ให้ผู้บริหารและเรือนให้ทุกหน่วยงานได้ทราบ และหาทางป้องกันต่อไป

- ความเสียหายของอาคาร อุปกรณ์ ให้เสนอการซ่อมแซม แก้ไข หรือจัดหาใหม่ในโอกาสแรกที่ได้ ทำได้ บางสิ่งที่จำเป็นต้องฟื้นฟูให้กลับอยู่ในสภาพเดิม ก็ให้ดำเนินการโดยด่วน

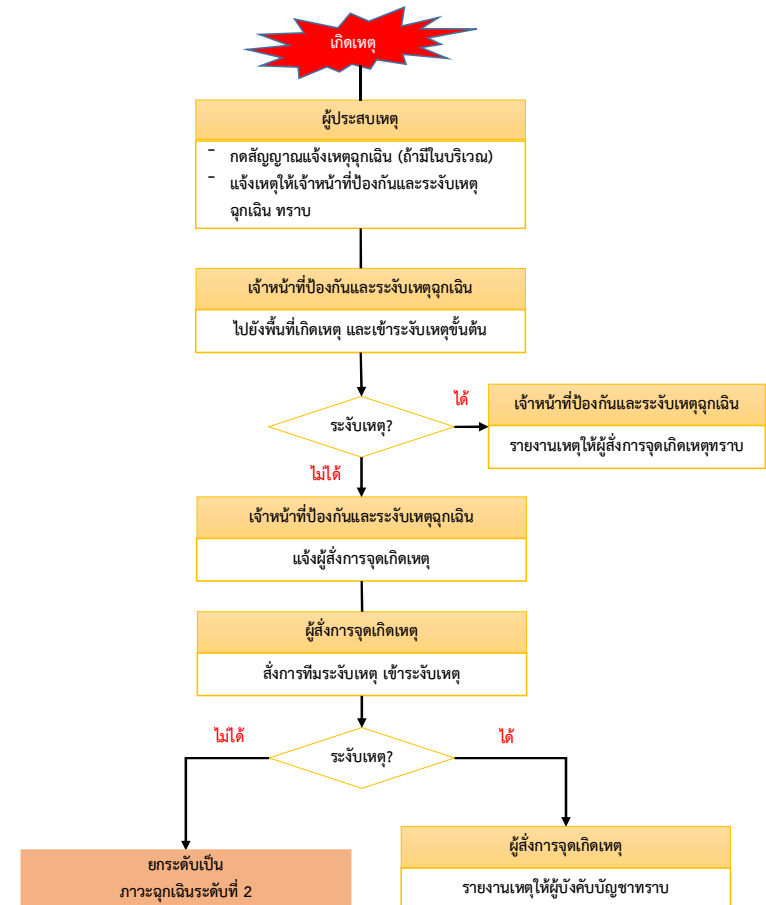
- การเจ็บป่วยเนื่องจากเหตุฉุกเฉิน หากเกิดกับพนักงานหรือผู้โดยสารหรือประชาชน ที่สัญจร ให้ฝ่ายบริหารพิจารณาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและปฏิบัติต่อไป เช่น การรักษาพยาบาล การชดเชยค่าเสียหาย ตลอดจนการเรียกร้องเงินทดแทน



๑๓.๑๑ ลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการยกระดับภาวะฉุกเฉิน

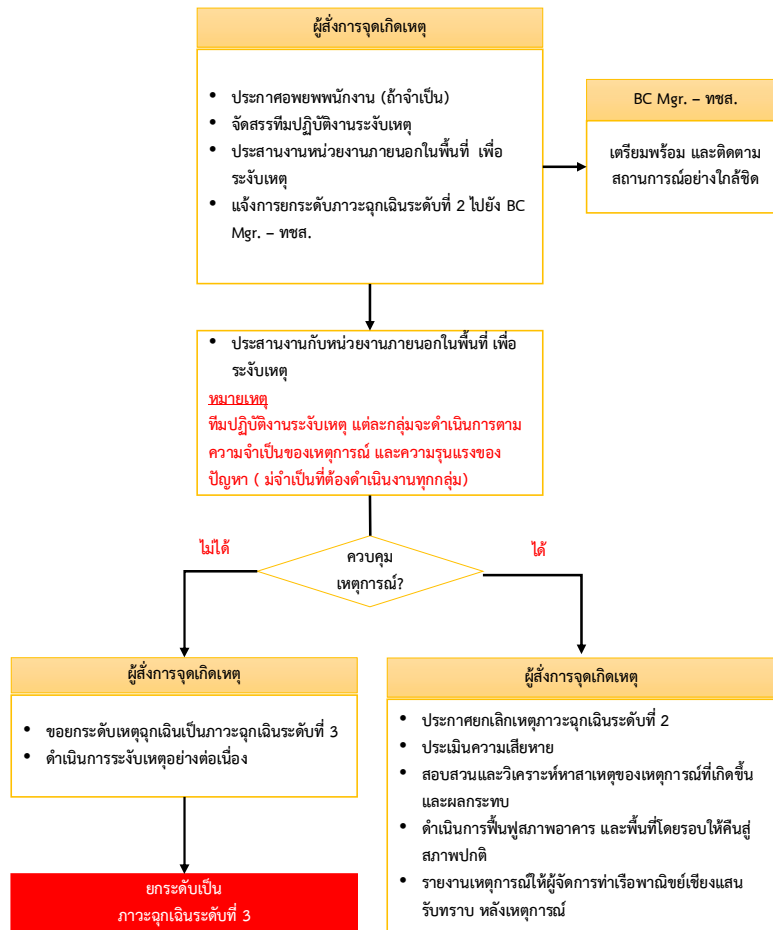
แผนผังลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน และการยกระดับภาวะฉุกเฉิน

เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1





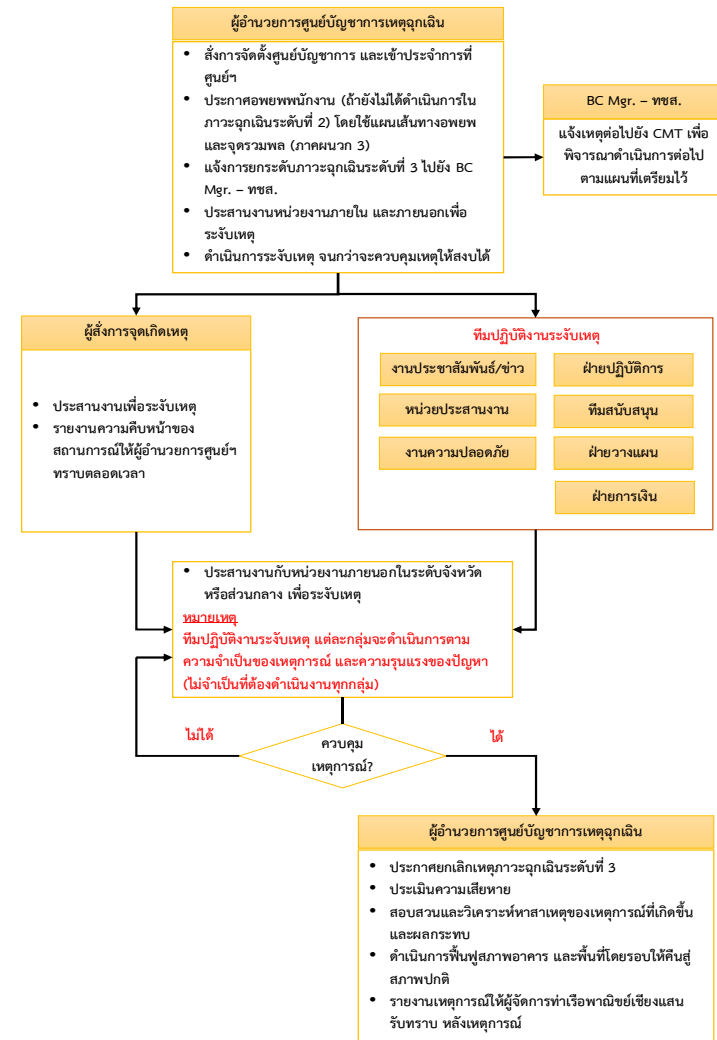
เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2



๔๐



เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3



๔๑



๑๓.๑๒ รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเหตุฉุกเฉิน และหน้าที่รับผิดชอบ

ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๑	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
ผู้ประสบเหตุ	๑. กดยุติงานแจ้งเหตุฉุกเฉิน (ถ้ามีในบริเวณ) ๒. แจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉินทราบ ตามรายละเอียดในการแจ้งเหตุฉุกเฉินและการแจ้งเตือนภัย กรณีเกิดเหตุไฟไหม้ ให้อุปกรณ์ดับเพลิงที่เหมาะสมในทันทีที่เกิดเหตุ (ถ้าสามารถทำได้ - เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ)
เจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉิน	๑. ไปยังพื้นที่เกิดเหตุโดยด่วน ๒. ระงับเหตุขั้นต้น และ/หรือ ช่วยระงับเหตุที่เกิดขึ้น <u>กรณีไม่สามารถระงับเหตุ</u> - แจ้งผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ และปฏิบัติตามคำสั่งของผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ <u>กรณีสามารถระงับเหตุ</u> - ส่งโดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉินให้ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุรับทราบหลังเหตุการณ์
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	<u>เมื่อรับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ป้องกันและระงับเหตุฉุกเฉิน</u> 1. ไปยังพื้นที่เกิดเหตุโดยด่วน 2. สั่งการทีมระงับเหตุที่เกี่ยวข้องกับประเภทเหตุฉุกเฉินที่เกิดขึ้น เข้าระงับเหตุ 3. อพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการระงับเหตุ ออกนอกพื้นที่เกิดเหตุ <u>กรณีไม่สามารถระงับเหตุ</u> - ยกระดับเหตุฉุกเฉินเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ - ดำเนินการระงับเหตุอย่างต่อเนื่อง <u>กรณีสามารถระงับเหตุ</u> - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉินให้ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องรับทราบหลังเหตุการณ์



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	๑. อพยพบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องในการระงับเหตุ และบุคคลในพื้นที่ใกล้เคียง ออกจากบริเวณที่เกิดเหตุ (ถ้าจำเป็น) โดยใช้แผนเส้นทางอพยพและจุดรวมพล ๒. จัดทีมปฏิบัติงานระงับเหตุ เข้าปฏิบัติงานตามความเหมาะสมกับเหตุการณ์ โดยใช้รายละเอียดในการติดต่อบุคลากรที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ๓. ประสานงานหน่วยงานภายนอกในพื้นที่ เพื่อระงับเหตุ ๔. แจ้งการยกระดับภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ ไปยัง BC Mgr. - ทชส. <u>กรณีไม่สามารถระงับเหตุ</u> - ขออนุมัติผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ยกระดับเหตุฉุกเฉินเป็นภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓ - ดำเนินการระงับเหตุอย่างต่อเนื่อง <u>กรณีสามารถระงับเหตุ</u> - ยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒ - ประเมินความเสียหายโดยใช้แบบการประเมินความเสียหาย - สอบสวนและวิเคราะห์สาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และผลกระทบ - ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ - รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉิน ให้ผู้จัดการทำเรือพาณิชย์เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์ - ผู้จัดการทำเรือพาณิชย์เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล
BC Mgr. - ทชส.	- เตรียมพร้อม และติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์อย่างใกล้ชิด



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	๑. สั่งการจัดตั้งศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน และเข้าประจำการที่ศูนย์ ๒. ประกาศอพยพพนักงานทั้งหมด (ถ้ายังไม่ได้ดำเนินการในภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๒) โดยใช้แผนเส้นทางอพยพและจุดรวมพล ๓. แจ้งการยกระดับภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓ ไปยัง BC Mgr. – ทชส. ๔. ประสานงานหน่วยงานภายใน และภายนอกในระดับจังหวัด หรือส่วนกลาง เพื่อระงับเหตุ ๕. ดำเนินการระงับเหตุ จนกว่าจะควบคุมเหตุให้สงบได้ <u>เมื่อเหตุการณ์สงบ</u> ๖. ขออนุมัติยกเลิกเหตุภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓ ตามลำดับขั้น ๗. ประเมินความเสียหายโดยใช้แบบการประเมินความเสียหาย ๘. สอบสวนและวิเคราะห์หาสาเหตุของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และผลกระทบ ๙. ดำเนินการฟื้นฟูสภาพอาคาร และพื้นที่โดยรอบให้คืนสู่สภาพปกติ ๑๐. รายงานเหตุการณ์โดยใช้แบบรายงานเหตุฉุกเฉินให้ผู้จัดการทำเรือพาดิซซี่ เชียงแสนรับทราบ หลังเหตุการณ์ ๑๑. ผู้จัดการทำเรือพาดิซซี่เชียงแสน รายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับขั้นทราบ เพื่อสั่งการให้สำรวจความเสียหายของทรัพย์สิน และบุคคล
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	- ประสานงานกับทีมปฏิบัติงานระงับเหตุ และหน่วยงานภายนอก เพื่อระงับเหตุ - รายงานความคืบหน้าของสถานการณ์ให้ผู้บัญชาการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน ตลอดเวลา
BC Mgr. – ทชส.	- แจ้งเหตุต่อไปยัง คณะบริหารจัดการภาวะวิกฤต (Crisis management team: CMT) เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามแผนที่เตรียมไว้
ทีมปฏิบัติงานระงับเหตุ	- ติดต่อศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน เพื่อรับทราบการสั่งการเบื้องต้น <u>ฝ่ายปฏิบัติการ</u> ๑. ประสานงานกับผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ และหน่วยงานภายนอก เพื่อดำเนินการระงับเหตุ ๒. ควบคุมให้การทำงานของระบบท่อน้ำดับเพลิงทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ๓. ควบคุมให้มีการตัดกระแสไฟฟ้าในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ๔. ให้การสนับสนุนบุคลากร อุปกรณ์ และเครื่องมือในการระงับเหตุฉุกเฉิน ๕. สนับสนุนข้อมูลเทคนิคเรื่องระบบอุปกรณ์ โครงสร้างตัวอาคารให้ผู้บัญชาการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉินทราบข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อการตัดสินใจ <u>ฝ่ายสนับสนุน</u> - งานประชาสัมพันธ์/ข่าว - หน่วยประสานงาน - งานความปลอดภัย - ฝ่ายปฏิบัติการ - ฝ่ายแผน - ฝ่ายสนับสนุน - ฝ่ายการเงิน



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
	<u>งานความปลอดภัย</u> ๑. ควบคุมช่องทางเข้า – ออก และพื้นที่ทั้งหมด ห้ามผู้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้ามาในพื้นที่ ๒. ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายทรัพย์สิน <u>หน่วยประสานงาน</u> ๓. ติดต่อประสานงานกับโรงพยาบาล กรณีมีผู้บาดเจ็บ ๔. รวบรวมข้อมูล ณ จุดรวมพล (ตรวจสอบรายชื่อผู้อพยพ) แล้วรายงานต่อศูนย์ควบคุมเหตุฉุกเฉิน (กรณีมีการอพยพ) ๕. จัดหาเสบียงอาหาร เครื่องดื่ม กรณีที่ถูกร้องขอ ๖. ติดต่อแจ้งข่าวการบาดเจ็บ/เสียชีวิต แก่ญาติคนเจ็บหรือผู้เสียชีวิต ๗. ประสานงานการติดต่อหน่วยราชการ อาทิ สถานีตำรวจ สถานีตำรวจดับเพลิง เป็นต้น โดยใช้รายชื่อหน่วยงานภายนอกที่ต้องติดต่อในกรณีฉุกเฉิน <u>ฝ่ายสนับสนุน</u> ๑. สนับสนุนและจัดหาวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ที่จำเป็น ๒. เตรียมทีมปฐมพยาบาลในการช่วยชีวิตและขนย้ายผู้ป่วยให้พร้อม ๓. จัดเตรียมอุปกรณ์สื่อสาร เพื่อสนับสนุนการระงับเหตุฉุกเฉิน <u>งานประชาสัมพันธ์/ข่าว</u> ๑. ร่างคำแถลงและจัดเตรียมการแถลงข่าว (กรณีเกิดเหตุขั้นร้ายแรง) โดยใช้แนวทางของการสื่อสารทั้งภายในและภายนอก ๒. ดือนรับนักข่าว ส่วนการให้ข่าวสารใดๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน <u>ฝ่ายการเงิน</u> ๑. จัดเตรียมเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการระงับเหตุฉุกเฉินและช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบ ๒. ทำบัญชีการเงินค่าใช้จ่าย ๓. จัดหาวัสดุ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่ได้รับการร้องขอ



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ ๓	
ผู้ดำเนินการ	รายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
	<u>ฝ่ายแผน</u> - พิจารณาประเมินสถานการณ์ และวางแผนการขอความช่วยเหลือความรู้ทางวิชาการ บุคคล เครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งของและเทคโนโลยีจากหน่วยงานภายนอก (กรณีมีความจำเป็น) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อชี้ข้อดี ข้อเสียหรือข้อบกพร่องต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการแก้ไขปรับปรุงแผนฯ ต่อไป



๑๓.๑๓ รายชื่อพนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ทีมปฏิบัติงาน	ตำแหน่ง	ชื่อ	ที่ทำงาน	มือถือ/บ้าน
ผู้อำนวยการศูนย์บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	จบท.๑๒ ทชส.			
	ททส.			
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	ททส.			
หัวหน้าทีมงานประชาสัมพันธ์/ข่าว	ชบก.			
หัวหน้าทีมหน่วยประสานงาน	ททส.			
หัวหน้าทีมงานความปลอดภัย	ททส.			
หัวหน้าทีมฝ่ายปฏิบัติการ	ททส.			
หัวหน้าทีมฝ่ายวางแผน	ททส.			
ฝ่ายสนับสนุน	พทส.๕			
	พทส.๕			
ฝ่ายการเงิน	ทบก.			
BC Mgr. – ทชส.	จบท.๑๒ ทชส.			



๑๔. แบบการจำลองสถานการณ์และแผนฉุกเฉิน

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและเกิดความมั่นใจด้านความปลอดภัย ในการให้บริการขนถ่ายน้ำมัน เชื้อเพลิง รวมถึงเป็นการให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงหน่วยงานภายนอกที่เข้ามาระับ เหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นได้ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจึงได้กำหนดแผนการฝึกซ้อม แผนเผชิญเหตุเกี่ยวกับการ ให้บริการการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงประจำปี ดังนี้

- กำหนดการฝึกซ้อมระดับเหตุเบื้องต้น สำหรับเจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ในทุกๆ ๓ เดือน
- กำหนดการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุ “เพลิงไหม้เรือน้ำมันและน้ำมันหกรั่วไหลในแอ่งจอดเรือ”

โดยสมมุติสถานการณ์อาทิเช่น น้ำมันหกรั่วไหล , เพลิงไหม้เรือน้ำมัน , เพลิงไหม้รถบรรทุกน้ำมัน , การช่วยเหลือ คนตกน้ำ ฯลฯ เป็นประจำ ทุกปีๆ ละ ๑ ครั้ง ในช่วงไตรมาสที่ ๓ – ๔ ของปีงบประมาณ

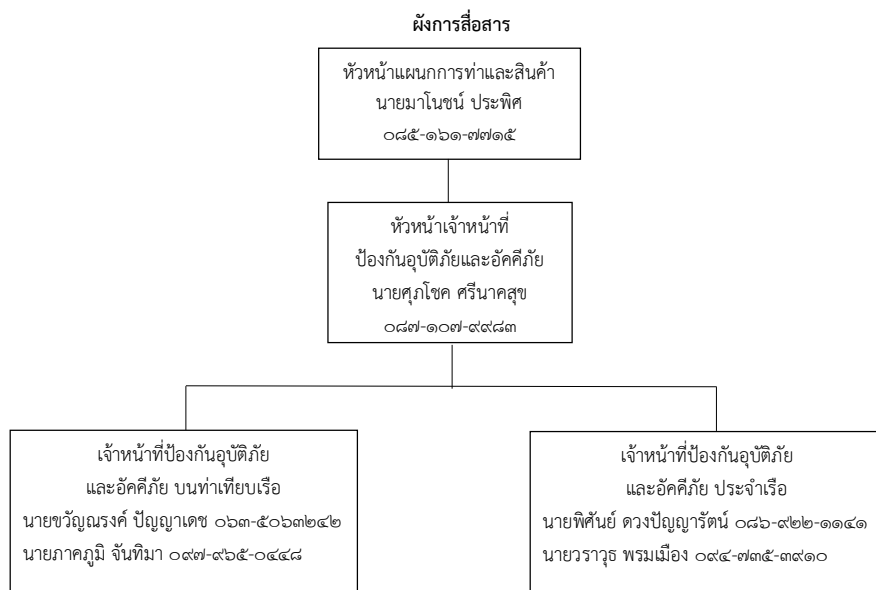
ภาคผนวก

59

[illegible]



ภาคผนวก ข : แผนผังการสื่อสาร



ระบบการสื่อสาร

หมายเลขโทรศัพท์

- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงราย	๐๕๓ - ๗๗๗๔๖๐
- ตำรวจน้ำเชียงแสน	๐๕๓ - ๗๗๗๐๐๓
- หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขง เขตเชียงราย	๐๕๓ - ๖๕๐๗๒๔
- เทศบาลตำบลเวียง	๐๕๓ - ๗๗๗๐๘๒
- สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	๐๕๓ - ๗๗๗๑๐๐
- งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลตำบลเวียง	๐๕๓ - ๗๗๗๐๘๒
- โรงพยาบาลเชียงแสน	๐๕๓ - ๗๗๗๐๗๑
- โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ศรีบุรินทร์ (เชียงแสน)	๐๕๓ - ๖๕๐๑๓๓
- งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เทศบาลตำบลบ้านแซว	๐๕๓ - ๑๘๑๒๕๑
- สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	๐๕๓ - ๑๘๒๓๐๐
- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	๐๕๓ - ๑๘๑๖๔๔
- หน่วยกู้ชีพเวียงผาเงา	๐๘๖ - ๔๔๔๓๓๐๙

วิทยุสื่อสาร

- สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเชียงราย	๑๕๖.๓๐๐ MHz.
- ตำรวจน้ำเชียงแสน	๑๕๓.๕๕๐ MHz
- หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขง เขตเชียงราย	๑๖๐.๐๒๕ MHz
- สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	๑๕๓.๐๕๐ MHz
- ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด ในแม่น้ำโขง (ส่วนหน้า)	๑๕๖.๓๐๐ MHz



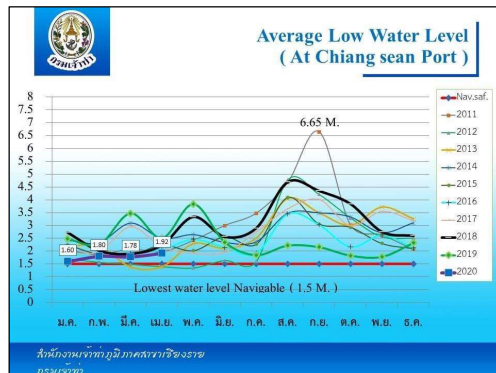
ภาคผนวก ค : ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สมุทรศาสตร์ อุทกวิทยา อุทยานวิทยา ของพื้นที่

ที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ตั้งอยู่บริเวณฝั่งขวาของปากแม่น้ำกก ที่บ้านสบกก ตำบลบ้านแขวง อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย บริเวณพิกัด ๒๒๓๘๔๐๐ เหนือ และ ๑๐๙๔๐๐ ตะวันออก (แผนที่ภูมิประเทศ มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐ ราว ๕๐๔๔ III และ IV) อยู่ห่างจากตัวอำเภอเชียงแสนไปทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ตามแนวทางการหลวงหมายเลข ๑๒๙๐ ลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบรูปสี่เหลี่ยมคางหมู มีความยาวฐานประมาณ ๑,๕๐๐ เมตร วางตัวในแนวตะวันออกเฉียงเหนือ - ตะวันตกเฉียงใต้ ด้านตรงข้ามที่ขนานกันยาวประมาณ ๗๐๐ เมตร

ความลึกของน้ำอ้างอิงจากเหตุผลฐานที่สถานีวัดระดับน้ำสบกก ที่ศูนย์อุทกวิทยา ที่ ๑๒ (เชียงแสน) ทำให้พบว่าสภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นที่ราบน้ำท่วมถึงในฤดูน้ำหลาก มีลักษณะเป็นที่ลุ่มคล้ายกระทะ มีความสูงของพื้นที่อยู่ระหว่าง ๕.๐ - ๖.๕ เมตร ซึ่งต่ำกว่าระดับของถนนบริเวณทางเข้าเฉลี่ยประมาณ ๕ เมตร พื้นที่บริเวณริมตลิ่งทั้งฝั่งแม่น้ำกกทางด้านทิศตะวันตก ฝั่งห้วยบางทางด้านทิศตะวันออก และทางทิศใต้สูงจากระดับน้ำต่ำสุด (๐.๐๐๐ เมตร หรือที่ระดับความสูง ๓๖๖.๔๒๘ ม.รทก.) ประมาณ ๕ เมตร ส่วนขอบตลิ่งฝั่งแม่น้ำโขงสูงจากระดับน้ำต่ำสุดประมาณ ๖.๐ เมตร สำหรับความลึกของแม่น้ำโขงตามแนวร่องน้ำอยู่ระหว่าง -๑.๐ ถึง -๒.๐ เมตร ส่วนความลึกตามแนวร่องน้ำแม่น้ำกกประมาณ ๐.๕ ถึง ๑.๐ เมตร

ในช่วงฤดูน้ำหลากระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะสูงท่วมเกาะข้างตาย แต่ในช่วงฤดูแล้งระดับน้ำจะลดลงจนเห็นเกาะข้างตายปรากฏอย่างชัดเจน ความเร็วกระแสน้ำในร่องน้ำของแม่น้ำโขง ที่บริเวณด้านเหนือน้ำจืดบรรจบแม่น้ำโขงกับแม่น้ำกก เท่ากับ ๑.๗๒ เมตร / วินาที ที่บริเวณจุดบรรจบแม่น้ำโขงกับแม่น้ำกก มีความเร็วกระแสน้ำในร่องน้ำเท่ากับ ๑.๔๕ เมตร / วินาที ที่บริเวณเกาะข้างตาย มีความเร็วกระแสน้ำเท่ากับ ๑.๒๔ เมตร / วินาที และที่บริเวณด้านท้ายน้ำของเกาะข้างตาย มีความเร็วกระแสน้ำเท่ากับ ๑.๔๔ เมตร / วินาที

โดยระดับน้ำของแม่น้ำโขงที่บริเวณอำเภอเชียงแสน จากข้อมูลสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคเชียงราย ตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๕๙ จนถึงเดือนเมษายน ๒๕๖๓ พบว่า ระดับน้ำต่ำสุดอยู่ที่ ๑.๖ เมตร และสูงสุดอยู่ที่ ๓.๕๐ เมตร



ภาคผนวก ง : รายการอุปกรณ์ เครื่องมือ สารเคมีจัดการบนน้ำมันและอื่นๆ

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นการป้องกันหรือระงับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างทำการขนถ่าย ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจึงจัดเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ในการป้องกันและระงับอุบัติเหตุ รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันและเก็บกู้คราบน้ำมัน ตามจุดต่างๆ ในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ดังนี้

๑๔.๑ อุปกรณ์ความปลอดภัยจุดจอดเรือลำที่ ๑

- ๑๔.๑.๑ ถังดับเพลิงชนิด Co๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๒.๒ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๒.๓ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๒.๔ สายดับเพลิงและหัวฉีดน้ำยาโฟม น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๑๐๐ ลิตร
- ๑๐.๒.๕ เสื้อชูชีพและห่วงยาง อย่างละ ๑ ชุด

๑๐.๓ อุปกรณ์ความปลอดภัยจุดจอดเรือลำที่ ๒

- ๑๐.๖.๔ ถังดับเพลิงชนิด Co๒ ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๖.๕ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๖.๖ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑ ถัง
- ๑๐.๖.๗ สายดับเพลิงและหัวฉีดน้ำยาโฟม น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๑๐๐ ลิตร
- ๑๐.๖.๘ เสื้อชูชีพและห่วงยาง อย่างละ ๑ ชุด

๑๐.๗ อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ติดตั้งบนเรือลากจูง

- ๑๐.๗.๑ เครื่องสูบน้ำดับเพลิงชนิดยกเคลื่อนที่ สำหรับใช้ดับเพลิงบนเรือ จำนวน ๑ ชุด
- ๑๐.๗.๒ แท่นปีนยึดน้ำดับเพลิง จำนวน ๑ ชุด
- ๑๐.๗.๓ สายส่งน้ำดับเพลิงขนาด ๖๔ มิลลิเมตร ยาว ๒๐ เมตร จำนวน ๒ เส้น
- ๑๐.๗.๔ สายส่งน้ำดับเพลิงขนาด ๓๘ มิลลิเมตร ยาว ๒๐ เมตร จำนวน ๒ เส้น
- ๑๐.๗.๕ หัวฉีด Fog Fighter จำนวน ๑ หัว
- ๑๐.๗.๖ น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๖๐ ลิตร

๑๐.๘ อุปกรณ์ความปลอดภัยจุดจอดครุบน้ำมันรถขนถ่าย

- ๑๐.๘.๑ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๘.๒ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๘.๓ เสื้อชูชีพและห่วงยาง อย่างละ ๒ ชุด

๑๐.๙ สถานที่เก็บอุปกรณ์ ใกล้กับจุดจอดครุดับเพลิง

- อุปกรณ์ดับเพลิง
- ๑๐.๙.๑ ถังดับเพลิงชนิดโฟม ขนาด ๙ ลิตร จำนวน ๒ ถัง
- ๑๐.๙.๒ ถังดับเพลิงชนิดผงเคมีแห้ง ขนาด ๑๕ ปอนด์ จำนวน ๑๐ ถัง
- ๑๐.๙.๓ สายดับเพลิงและหัวฉีด, น้ำยาโฟม AFFF 3 % จำนวน ๑๐๐ ลิตร



- ๑๐.๙.๔ เสื้อชูชีพ และห่วงยาง อย่างละ ๑ ชุด
๑๐.๙.๕ อุปกรณ์สื่อสาร ไฟฉายกันระเบิด กรวยยาง เทปกั้นเขต
๑๐.๙.๖ หัวฉีดน้ำยาโฟม ขี้อต้อยแกย สายดับเพลิง
๑๐.๙.๗ Fire Suit พร้อม SCBA Spinal Board พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- เครื่องมือ อุปกรณ์ ป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๑๐.๙.๘ ทุ่นล้อมขจัดคราบน้ำมัน ความยาว ๑๕๐ เมตร ๑ ชุด
๑๐.๙.๙ อุปกรณ์เก็บคราบน้ำมัน อาทิเช่น ถังซีล้อย พลับ ถังพลาสติก ทุ่นขจัดคราบน้ำมัน ฯลฯ
๑๐.๙.๑๐ สารเคมีสลายคราบน้ำมัน ๒ ถัง

๑๐.๑๐ ป้ายเตือนและป้ายบังคับ

- ๑๐.๑๐.๑ ป้ายจุดจอตระตนน้ำมันเบนซินและดีเซล รอการขนถ่าย
๑๐.๑๐.๒ ป้ายเตือนห้ามสูบบุหรี่ ห้ามใช้โทรศัพท์ ห้ามทำให้เกิดประกายไฟ
๑๐.๑๐.๓ ป้ายบังคับห้ามสูบบุหรี่ อุปกรณ์ความปลอดภัย,ป้ายข้อปฏิบัติในการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง
๑๐.๑๐.๔ ป้ายข้อปฏิบัติกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน ป้ายจุดรวมพล ป้ายจุดติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง



ภาคผนวก จ : รายชื่อบุคลากรที่เกี่ยวข้อง (พนักงานท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน)

ทีมปฏิบัติงาน	ตำแหน่ง	ชื่อ	ที่ทำงาน	มือถือ/บ้าน
ผู้อำนวยการศูนย์ บัญชาการเหตุฉุกเฉิน	จบท.๑๒ ทชส.			
	ททส.			
ผู้สั่งการจุดเกิดเหตุ	ททส.			
หัวหน้าทีมงาน ประชาสัมพันธ์/ข่าว	ชบก.			
หัวหน้าทีมงานหน่วย ประสานงาน	ชทส.			
หัวหน้าทีมงานความ ปลอดภัย	ชทส.			
หัวหน้าทีมฝ่าย ปฏิบัติการ	ชทส.			
หัวหน้าทีมฝ่าย วางแผน	ททส.			
	ชทส.			
ฝ่ายสนับสนุน	พทส.๖			
	พทส.๖			
ฝ่ายการเงิน	ทบก.			
BC Mgr. – ทชส.	จบท.๑๒ ทชส.			



ภาคผนวก ฉ : รายชื่อหน่วยงานราชการและผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้อง

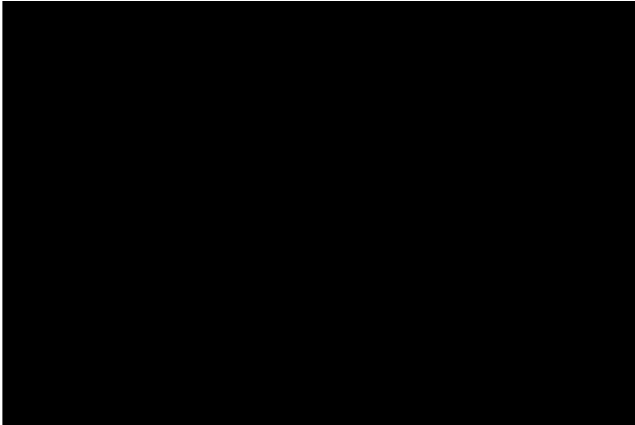
ชื่อหน่วยงาน	เบอร์โทร
ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน	053 - 777-110-23 053-777-531
สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	053-182-300
สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	053-777-111
สถานีตำรวจน้ำ 1 กก.11 บก.รณ.	053-777-003
ด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอเชียงแสน	053-777-118
กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 327 เชียงแสน	053-771-880
ผบ.กองร้อยทหารพรานที่ 3103	093-132-9143
หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำน้ำโขง	053-650-724 053-651-600
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	053-181-664
โรงพยาบาลเชียงแสน	053-777-035 053-777-017
สาธารณสุขอำเภอเชียงแสน	053-777-093-4
สถานีดับเพลิงเทศบาลตำบลบ้านแซว	053-181-251
ด่านศุลกากรเชียงแสน	053-777-093-4
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย	053-777-460-1
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอำเภอเชียงแสน	053-777-113
การแพทย์ฉุกเฉิน	1669
กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงราย	053-177-318 ถึง 23
สถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย	053-793-062 ถึง 3
ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงแสน)	053-777-112
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	053-798000
ท่าเรือท่าเชียง	053-784487
เชียงรายการดับเพลิง	081-2897599
สรรพสามิตพื้นที่เชียงราย	053-711207



ชื่อหน่วยงาน	หน้าที่ ความเกี่ยวข้อง
ที่ว่าการอำเภอเชียงแสน	ดูแลความมั่นคง ความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และประสานงาน
สถานีตำรวจภูธรบ้านแซว	
สถานีตำรวจภูธรเชียงแสน	
สถานีตำรวจน้ำ 1 กก.11 บก.รณ.	
ด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอเชียงแสน	
กองร้อยตำรวจตระเวนชายแดนที่ 327 เชียงแสน	
ผบ.กองร้อยทหารพรานที่ 3103	ปฐมพยาบาล รักษาพยาบาล
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านแซว	
โรงพยาบาลเชียงแสน	
สาธารณสุขอำเภอเชียงแสน	
การแพทย์ฉุกเฉิน	ควบคุมการขนถ่ายสินค้า
ด่านศุลกากรเชียงแสน	
สรรพสามิตพื้นที่เชียงราย	ดูแลความปลอดภัยในการ ขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง
สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาเชียงราย	
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สาขาอำเภอเชียงแสน	ระบบไฟฟ้า
สถานีอุตุนิยมวิทยาเชียงราย	พยากรณ์อากาศ
ศูนย์อุทกวิทยาที่ 12 (เชียงแสน)	ข้อมูลระดับน้ำ
สถานีดับเพลิงเทศบาลตำบลบ้านแซว	ระงับอัคคีภัยเบื้องต้น
กองอำนวยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดเชียงราย	ระงับอัคคีภัยขนาดใหญ่
หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำน้ำโขง	สนับสนุนน้ำยาโฟม
ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	
ท่าเรือท่าเชียง	
เชียงรายการดับเพลิง	



ภาคผนวก ข : รายชื่อผู้ให้บริการต่างๆ



ภาคผนวก ข : เอกสารหนังสือรับรองสายน้ำมัน

ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนดำเนินการจัดเตรียมสายส่งน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับใช้ขนถ่ายน้ำมันจาก
รถบรรทุกลงสู่เรือบรรทุกน้ำมัน โดยสายน้ำมันที่ใช้เป็นสายใหม่ได้เคยผ่านการใช้งานมาก่อน มีเอกสารรับรองของ
ผู้ผลิตเป็นไปตามมาตรฐานการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้

ลำดับที่	รายละเอียดอุปกรณ์	จำนวน	หมายเหตุ
๑.	สายส่งน้ำมัน ขนาด 3 นิ้ว ยาว 40 เมตร	๘ เส้น	
๒.	ข้อต่อสาย ขนาด ๓ นิ้ว ชนิด Part C	๒ ชุด ต่อเส้น	





บริษัท เอ็น.ซี.อาร์. อินเตอร์อินดัสทรี จำกัด
N.C.R. RUBBER INDUSTRY CO., LTD.
南發有限公司

Certificate of Inspection

Certificate No. : NCR-BKK 047/03/2020
Issue Date : March 4, 2020

Customer Name : ทำเล้าพาณิชย์เชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
Your Reference No. : PO2000161
Our Sales Order Reference No. : SOSX2000002621
Order Quantity : 1 EA
Hose Serial No. : 0341

Hose Description

Product Code : BZ-IP401CCS
Product Name : Oil Suction & Discharge Hose 250 PSI
Model : OSD 250
Nominal Bore : 3 Inch (76 mm.)
Length : 40 Meters
End Fitting A : Camlock Part C, Aluminium
End Fitting B : Camlock Part C, Aluminium

Specification and Test Reference

Working Pressure : 17 BARS (250 PSI)
Hydrostatic Pressure Test (17 BAR) : No leak
Electrical Conductivity Test(10 kΩ Max) : 2.8 Ω (Continuous)
Bursting Pressure : 51 BARS (750 PSI)
Operating Temperature : - 20 to + 80 °C
Frequency of Test : Every 12 Months
Test date : March 4, 2020

The product specified on the Sales Order have been tested in accordance to the scope of inspection as specified in BS EN 1765

The inspection and testing were found to be passed.



สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนปทุมวัน แขวงสีกัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2225-7656-7, 0-2622-8092-8 Fax. (66) 0-2224-0707
สำนักงานขายปลีก : 545-547 ถนนลาดพร้าว แขวงสีกัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2224-3602, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax. (66) 0-2223-0169
โรงงาน : 999 หมู่ 3 ตำบลโคกโพธิ์ไชย อำเภอโคกโพธิ์ไชย จังหวัดขอนแก่น 21180 Tel. (66) 0-3602-6000-7 Fax. (66) 0-3602-6060
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHoseSpecialist Office E-mail : sales@nrcrubber.com Factory E-mail : factory@NCR-Rubber.com

The Hose Specialist.



บริษัท เอ็น.ซี.อาร์. อินเตอร์อินดัสทรี จำกัด
N.C.R. RUBBER INDUSTRY CO., LTD.
南發有限公司

Certificate of Inspection

Certificate No. : NCR-BKK 048/03/2020
Issue Date : March 4, 2020

Customer Name : ทำเล้าพาณิชย์เชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
Your Reference No. : PO2000161
Our Sales Order Reference No. : SOSX2000002621
Order Quantity : 1 EA
Hose Serial No. : 0342

Hose Description

Product Code : BZ-IP401CCS
Product Name : Oil Suction & Discharge Hose 250 PSI
Model : OSD 250
Nominal Bore : 3 Inch (76 mm.)
Length : 40 Meters
End Fitting A : Camlock Part C, Aluminium
End Fitting B : Camlock Part C, Aluminium

Specification and Test Reference

Working Pressure : 17 BARS (250 PSI)
Hydrostatic Pressure Test (17 BAR) : No leak
Electrical Conductivity Test(10 kΩ Max) : 2.8 Ω (Continuous)
Bursting Pressure : 51 BARS (750 PSI)
Operating Temperature : - 20 to + 80 °C
Frequency of Test : Every 12 Months
Test date : March 4, 2020

The product specified on the Sales Order have been tested in accordance to the scope of inspection as specified in BS EN 1765

The inspection and testing were found to be passed.



สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนปทุมวัน แขวงสีกัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2225-7656-7, 0-2622-8092-8 Fax. (66) 0-2224-0707
สำนักงานขายปลีก : 545-547 ถนนลาดพร้าว แขวงสีกัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2224-3602, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax. (66) 0-2223-0169
โรงงาน : 999 หมู่ 3 ตำบลโคกโพธิ์ไชย อำเภอโคกโพธิ์ไชย จังหวัดขอนแก่น 21180 Tel. (66) 0-3602-6000-7 Fax. (66) 0-3602-6060
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHoseSpecialist Office E-mail : sales@nrcrubber.com Factory E-mail : factory@NCR-Rubber.com

The Hose Specialist.





Certificate of Inspection

สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนบำรุงรัฐ แขวงวังใหม่ เขตปทุมธานี กรุงเทพฯ 10100 Tel. (66) 0-2225-7658-7, 0-2622-6992-6 Fax. (66) 0-2224-0707
 สำนักงานชายฝั่ง : 545-547 ถนนพหลโยธิน แขวงสามหลักเขตอ. เขตสามหลักเขตอ. สุพรรณบุรี 10100 Tel. (66) 0-2224-3562, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax. (66) 0-2223-0169
 โรงงาน : 999 หมู่ 3 ตำบลหนองหิน อำเภอหนองหิน จังหวัดสระบุรี 21180 Tel. (66) 0-3860-6000-7 Fax. (66) 0-3860-6060
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHostsSolutions Office E-mail : salesadmin@NCR-Rubber.com Factory E-mail : factory@NCR-Rubber.com



Certificate of Inspection

สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนสีสุราษฎร์ แขวงสีลมใต้ เขตสีลม กรุงเทพฯ 10100 Tel: (66) 0-2225-7658-7, 0-2622-8992-8 Fax: (66) 0-2224-0707
 สำนักงานชายฝั่ง : 545-547 ถนนนาวิกจักร แขวงสีลมใต้ เขตสีลม กรุงเทพฯ 10100 Tel: (66) 0-2224-3502, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax: (66) 0-2223-0169
 โรงงาน : 999 หมู่ 3 ตำบลหนองหิน อำเภอสีมทอง จังหวัดชลบุรี 21180 Tel: (66) 03860-6000-7 Fax: (66) 03860-6000-8
 www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheOfficialSpecialist Office E-mail : sales@indochina-ncr.com Factory E-mail : factory@ncr.com





บริษัท เอ็น.ซี.อาร์. อินเตอร์อินดัสตรี จำกัด
N.C.R. RUBBER INDUSTRY CO., LTD.
南發有限公司

Certificate of Inspection

Certificate No. : NCR-BKK 051/03/2020
Issue Date : March 4, 2020

Customer Name : ทำเรือพาณิชย์เขียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
Your Reference No. : PO2000161
Our Sales Order Reference No. : SOSX2000002621
Order Quantity : 1 EA
Hose Serial No. : 0345

Hose Description

Product Code : BZ-IP401CCS
Product Name : Oil Suction & Discharge Hose 250 PSI
Model : OSD 250
Nominal Bore : 3 Inch (76 mm.)
Length : 40 Meters
End Fitting A : Camlock Part C, Aluminium
End Fitting B : Camlock Part C, Aluminium

Specification and Test Reference

Working Pressure : 17 BARS (250 PSI)
Hydrostatic Pressure Test (17 BAR) : No leak
Electrical Conductivity Test(10 kΩ Max) : 2.8 Ω (Continuous)
Bursting Pressure : 51 BARS (750 PSI)
Operating Temperature : - 20 to + 80 °C
Frequency of Test : Every 12 Months
Test date : March 4, 2020

The product specified on the Sales Order have been tested in accordance to the scope of inspection as specified in BS EN 1765

The inspection and testing were found to be passed.



สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนวิภาวดี แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2225-7656-7, 0-2622-6992-6 Fax. (66) 0-2224-0107
สำนักงานขายปลีก : 545-547 ถนนพหลโยธิน แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2224-3502, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax. (66) 0-2223-0109
โทรสาร : 990 โทร 3 จำนวนสินค้าและค่าขนส่งสินค้าทางอากาศ โทร 02-2622-6992-7 Tel. (66) 0-3860-6000-7 Fax. (66) 0-3860-6060
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHoseSpecialist Office E-mail : sales@ncr-rubber.com Factory E-mail : factory@ncr-rubber.com

The Hose Specialist



บริษัท เอ็น.ซี.อาร์. อินเตอร์อินดัสตรี จำกัด
N.C.R. RUBBER INDUSTRY CO., LTD.
南發有限公司

Certificate of Inspection

Certificate No. : NCR-BKK 052/03/2020
Issue Date : March 4, 2020

Customer Name : ทำเรือพาณิชย์เขียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
Your Reference No. : PO2000161
Our Sales Order Reference No. : SOSX2000002621
Order Quantity : 1 EA
Hose Serial No. : 0346

Hose Description

Product Code : BZ-IP401CCS
Product Name : Oil Suction & Discharge Hose 250 PSI
Model : OSD 250
Nominal Bore : 3 Inch (76 mm.)
Length : 40 Meters
End Fitting A : Camlock Part C, Aluminium
End Fitting B : Camlock Part C, Aluminium

Specification and Test Reference

Working Pressure : 17 BARS (250 PSI)
Hydrostatic Pressure Test (17 BAR) : No leak
Electrical Conductivity Test(10 kΩ Max) : 2.8 Ω (Continuous)
Bursting Pressure : 51 BARS (750 PSI)
Operating Temperature : - 20 to + 80 °C
Frequency of Test : Every 12 Months
Test date : March 4, 2020

The product specified on the Sales Order have been tested in accordance to the scope of inspection as specified in BS EN 1765

The inspection and testing were found to be passed.



สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนวิภาวดี แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2225-7656-7, 0-2622-6992-6 Fax. (66) 0-2224-0107
สำนักงานขายปลีก : 545-547 ถนนพหลโยธิน แขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร 10100 Tel. (66) 0-2224-3502, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax. (66) 0-2223-0109
โทรสาร : 990 โทร 3 จำนวนสินค้าและค่าขนส่งสินค้าทางอากาศ โทร 02-2622-6992-7 Tel. (66) 0-3860-6000-7 Fax. (66) 0-3860-6060
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHoseSpecialist Office E-mail : sales@ncr-rubber.com Factory E-mail : factory@ncr-rubber.com

The Hose Specialist





บริษัท อินเตอร์ เอ็น.ซี.อาร์. รันเบอร์อินดัสตรี จำกัด
N.C.R. RUBBER INDUSTRY CO., LTD.
南發有限公司

Certificate of Inspection

Certificate No. : NCR-BKK 053/03/2020
Issue Date : March 4, 2020

Customer Name : ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
Your Reference No. : PO2000161
Our Sales Order Reference No. : SOSX2000002621
Order Quantity : 1 EA
Hose Serial No. : 0347

Hose Description

Product Code : BZ-IP401CCS
Product Name : Oil Suction & Discharge Hose 250 PSI
Model : OSD 250
Nominal Bore : 3 Inch (76 mm.)
Length : 40 Meters
End Fitting A : Camlock Part C, Aluminium
End Fitting B : Camlock Part C, Aluminium

Specification and Test Reference

Working Pressure : 17 BARS (250 PSI)
Hydrostatic Pressure Test (17 BAR) : No leak
Electrical Conductivity Test(10 kΩ Max) : 3.0 Ω (Continuous)
Bursting Pressure : 51 BARS (750 PSI)
Operating Temperature : - 20 to + 80 °C
Frequency of Test : Every 12 Months
Test date : March 4, 2020

The product specified on the Sales Order have been tested in accordance to the scope of inspection as specified in BS EN 1765

The inspection and testing were found to be passed.



สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนบำรุงเมือง แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100 Tel: (66) 0-2224-7656-7, 0-2622-6992-8 Fax: (66) 0-2224-0187
สำนักงานสาขาย่อย : 545-547 ถนนมหาจักร แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100 Tel: (66) 0-2224-3502, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax: (66) 0-2223-0169
โรงงาน : 999 หมู่ 3 ตำบลนิคมพัฒนา อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดสระบุรี 21180 Tel: (66) 0-3660-6000-7 Fax: (66) 0-3660-6000
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHoseSpecialist Office E-mail : salesadmin@NCR-Rubber.com Factory E-mail : factory@NCR-Rubber.com

The Hose Specialist.



บริษัท อินเตอร์ เอ็น.ซี.อาร์. รันเบอร์อินดัสตรี จำกัด
N.C.R. RUBBER INDUSTRY CO., LTD.
南發有限公司

Certificate of Inspection

Certificate No. : NCR-BKK 054/03/2020
Issue Date : March 4, 2020

Customer Name : ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน การท่าเรือแห่งประเทศไทย
Your Reference No. : PO2000161
Our Sales Order Reference No. : SOSX2000002621
Order Quantity : 1 EA
Hose Serial No. : 0348

Hose Description

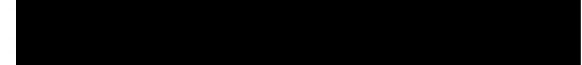
Product Code : BZ-IP401CCS
Product Name : Oil Suction & Discharge Hose 250 PSI
Model : OSD 250
Nominal Bore : 3 Inch (76 mm.)
Length : 40 Meters
End Fitting A : Camlock Part C, Aluminium
End Fitting B : Camlock Part C, Aluminium

Specification and Test Reference

Working Pressure : 17 BARS (250 PSI)
Hydrostatic Pressure Test (17 BAR) : No leak
Electrical Conductivity Test(10 kΩ Max) : 3.0 Ω (Continuous)
Bursting Pressure : 51 BARS (750 PSI)
Operating Temperature : - 20 to + 80 °C
Frequency of Test : Every 12 Months
Test date : March 4, 2020

The product specified on the Sales Order have been tested in accordance to the scope of inspection as specified in BS EN 1765

The inspection and testing were found to be passed.



สำนักงานใหญ่ : 69, 71-73 ถนนบำรุงเมือง แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100 Tel: (66) 0-2224-7656-7, 0-2622-6992-8 Fax: (66) 0-2224-0187
สำนักงานสาขาย่อย : 545-547 ถนนมหาจักร แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร 10100 Tel: (66) 0-2224-3502, 0-2224-3519, 0-2223-0168 Fax: (66) 0-2223-0169
โรงงาน : 999 หมู่ 3 ตำบลนิคมพัฒนา อำเภอนิคมพัฒนา จังหวัดสระบุรี 21180 Tel: (66) 0-3660-6000-7 Fax: (66) 0-3660-6000
www.NCR-Rubber.com www.facebook.com/NCRTheHoseSpecialist Office E-mail : salesadmin@NCR-Rubber.com Factory E-mail : factory@NCR-Rubber.com

The Hose Specialist.





ภาคผนวก ณ : รายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและท่าเรือ

รายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและท่าเรือ (สำหรับเรือน้ำมัน) SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST (For Oil Tanker)
--

Ship's name : _____ Date : _____ At : _____

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION :

The safety of operations requires that all questions should be answered affirmatively by clearly ticking (✓) the appropriate box.
If an affirmative answer is not possible, the reason should be given and agreement reached upon appropriate precautions to be taken between the ship and the terminal. Where any question is considered to be not applicable, then a note to that effect should be inserted in the remarks column.

คำแนะนำ : เจ้าหน้าที่เรือและท่าเรือควรรายการแต่ละหัวข้อ และตอบคำถามที่ถูกด้วย (✓) ลงใน ตาราง ของเรือและท่าเรือเพื่อแสดงรายการการ
อื่น ๆ ได้ในการตรวจโดยผู้มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้องแล้ว หากคำถามใดปฏิบัติไม่ได้จะต้องให้เหตุผล และมีการตกลงเกี่ยวกับมาตรการความ
ปลอดภัยที่เพียงพอเพื่อป้องกันอันตราย พร้อมทั้งบันทึกไว้ในช่องหมายเหตุ

The presence of the letters A, P or R in the column 'Code' indicates the following :

A - any procedures and agreements should be in writing in the remarks column of this checklist or other mutually acceptable form.

In either case, the signature of both parties should be required.

A - รับผิดชอบ และข้อตกลงต่าง ๆ ต้องเป็นลายลักษณ์อักษร และลงชื่อทั้งสองฝ่าย

P - in the case of a negative answer, the operation should not be carried out without the permission of the Port Authority.

P - ถ้าตอบว่า "ไม่" จะต้องได้รับอนุญาตจากนายท่า หรือ ผู้มีอำนาจของท่าเรือก่อนจึงจะสามารถดำเนินการรับหรือส่งถ่ายได้

R - indicates items to be re-checked at intervals not exceeding that agreed in the declaration.

R - ตรวจซ้ำตามช่วงเวลาที่กำหนดไม่เกิน 1 ชั่วโมง

☐ Before operation /ก่อนดำเนินการ

☐ After operation /หลังดำเนินการ

Part 'A' Bulk Liquid General (เรือน้ำมันทั่วไป)	Ship	Terminal	Code	Remarks
1 Is the ship securely moored ? เรือเทียบท่าอย่างมั่นคงปลอดภัย ?	☐	☐	R	Stop cargo at : Disconnect at : Unberth at :
2 Are emergency towing wires correctly positioned ? ลวดพ่วงฉุกเฉินอยู่ตำแหน่งด้านข้างของเรือน้ำมัน ?	☐	☐	R	
3 Is there safe access between ship and shore ? มีทางเดินขึ้น-ลงเรือเพื่อแยกทางเดินอย่างปลอดภัย ?	☐	☐	R	
4 Is the ship ready to move under its own power ? เรือพร้อมที่จะออกได้ด้วยเครื่องจักรของเรือเอง ?	☐	☐	P , R	
5 Is there an effective deck watch in attendance on board and adequate supervision on the terminal and on the ship ? มีการเฝ้าตามลาดฝั่งอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งมีผู้กำกับดูแลจากเรือและท่าเรือ ?	☐	☐		
6 Is the agreed ship/shore communication system operative ? ระบบสื่อสารระหว่างเรือกับท่าเรือได้ตกลงกันไว้ใช้อย่างใด ?	☐	☐	A , R	
7 Has the emergency signal to be used by the ship and shore been explained and understood ? มีการอธิบาย ขั้นตอนการฝึกการมีภัยกับการเกิดเหตุฉุกเฉิน ?	☐	☐		
8 Have the procedures for cargo bunker handling been agreed ? มีการตรวจเช็คสภาพสายน้ำมันระหว่างกันเรือ ?	☐	☐	R	
9 Have the hazards associated with toxic substances in the cargo being handled been identified and understood ? ข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายของน้ำมันแต่ละชนิด MSDS ติดไว้บนเรือ ในขณะที่การขนถ่ายผลิตภัณฑ์น้ำมัน ?	☐	☐	R	
10 Has the emergency shutdown procedure been agreed ? มีการตกลงในขั้นตอนของการหยุดฉุกเฉิน ?	☐	☐	R	

FORM NO. : 01

REVISION NO: 05

DATE OF ISSUE : 28/11/2019

PAGE 1 / 3



รายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและท่า (สำหรับเรือน้ำมัน) SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST (For Oil Tanker)				
Part 'A' Bulk Liquid General (เรือน้ำมันทั่วไป)	Ship	Terminal	Code	Remarks
11 Are fire hoses and fire fighting equipment on board and ashore positioned and ready for immediate use ? สายดับเพลิงและอุปกรณ์ดับเพลิงทั้งในเรือและท่าเรือพร้อมใช้และ ต้องวางในตำแหน่งที่เหมาะสม/ตรงจุด ?	☐	☐	R	
12 Are cargo and bunker hoses/arms in good condition, properly rigged and appropriate for the service intended ? ท่อยาง/แขนจ่ายของผลิตภัณฑ์และน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ในสภาพดี เช็ดสายน้ำมันวางในตำแหน่งอย่างถูกต้อง ?	☐	☐	R	
13 Are scuppers effectively plugged and drip trays in position, both on board and ashore ? มีการอุดลูกตุ้มน้ำข้างเรือ และจัดถาดรองน้ำมันถูกต้องทั้งเรือและท่าเรือ ?	☐	☐	R	
14 Are unused cargo and bunker connections properly secured with blank flanges fully bolted ? ท่อทางของผลิตภัณฑ์ และน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ได้ใช้งานปิดหน้าแปลนไว้เรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	R	
15 Are all cargo and bunker tank lids closed ? ฝาถังผลิตภัณฑ์ และน้ำมันเชื้อเพลิงปิดไว้เรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	P , R	
16 Is the agreed tank venting system being used ? มีการตรวจสอบเกี่ยวกับระบบระบายไอระเหยของถังผลิตภัณฑ์ ?	☐	☐	R	
17 Are hand torches of an approved type ? ใช้ไฟฉายแบบที่มีการรับรองอย่างถูกต้อง ?	☐	☐	P , R	
18 Are portable VHF/UHF transceivers of an approved type ? เครื่องรับส่งวิทยุสื่อสาร VHF/UHF มีการรับรองอย่างถูกต้อง ?	☐	☐	P , R	
19 Are the ship's main radio transmitter and radars switched off ? ทำการปิดวิทยุสื่อสารบนเรือ และเรดาร์เรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	P , R	
20 Are electric cables to portable electrical equipment disconnected from power ? สายไฟของอุปกรณ์ไฟฟ้าชนิดเคลื่อนที่ได้ปลดออกและปิดสวิตช์เรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	P , R	
21 Are all external doors and ports in the accommodation closed ? ประตูและช่องกระจกของห้องพักอาศัยได้ปิดเรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	P , R	
22 Are window-type air conditioning units disconnected ? สายไฟเครื่องปรับอากาศแบบหน้าต่างได้ปลดออกเรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	P , R	
23 Are air conditioning intakes which may permit the entry of cargo vapours closed ? เปิดทางอากาศเข้าของเครื่องปรับอากาศที่อาจจะดูดไอระเหยเข้ามาเรียบร้อยแล้ว ?	☐	☐	P , R	
24 Are the requirements for use of galley equipment and cooking appliances being observed ? มีข้อกำหนดในการใช้เตาและอุปกรณ์ในการปรุงอาหาร และมีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง ? ไม่ให้มีการประกบภาชนะหรือสิ่งกีดขวางที่ก่อให้เกิดประกายไฟขณะทำการขนถ่าย	☐	☐	P , R	
FORM NO. : 01	REVISION NO: 05	DATE OF ISSUE : 28/11/2019	PAGE 2 / 3	



๑๕. รายการตรวจสอบความปลอดภัยบรรทุภัณฑ์ : ภาคผนวก ญ

รายการตรวจสอบความปลอดภัยบนเรือและท่า (สำหรับเรือน้ำมัน) SHIP/SHORE SAFETY CHECKLIST (For Oil Tanker)				
Part 'A' Bulk Liquid General (เรือน้ำมันทั่วไป)	Ship	Terminal	Code	Remarks
25 Smoking rooms have been identified and smoking requirements are being observed. มีการกำหนดห้องสำหรับสูบบุหรี่อย่างถูกต้อง และ ตรวจสอบตามข้อกำหนด	☐	☐	R	Norminated smoking room :
26 Are naked light regulations being observed ? มีข้อกำหนดและการปฏิบัติที่ถูกต้องในการควบคุมบริเวณที่มีประกายไฟ, เปลวไฟ หรือมีอุณหภูมิสูงซึ่งอาจจุดระเบิดไฮโดรเจนที่ติดไฟได้ ?	☐	☐	A	
27 Is there provision for an emergency escape ? มีการกำหนดช่องทางหนีภัยฉุกเฉิน ?	☐	☐	A	
28 Are sufficient personnel on board and ashore to deal with an emergency ? ทั้งในเรือและท่าเรือมีคนเพียงพอที่จะปฏิบัติงานเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ?	☐	☐	A	
29 Is information available giving the necessary data for the safe handling of the cargo including, as applicable, a manufacturer's inhibition certificate ? มีข้อมูลที่เป็นข้อมูลเพียงพอในการขนถ่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันอย่างปลอดภัย เช่น การใส่ใบปะทานได้ ข้อห้ามของวิธีผูกมัด ?	☐	☐	P	
30 Is sufficient suitable protective equipment (including self-contained breathing apparatus) and protective clothing ready for immediate use ? มีอุปกรณ์ป้องกันภัยที่เหมาะสมและเพียงพอ รวมทั้งชุดเครื่องช่วยหายใจ และชุดป้องกันไฟพร้อมใช้งาน ?	☐	☐	A , R	
31 Adequate electrical insulating means are in place in the ship/shore connection. มีการเชื่อมต่อฉนวนระหว่าง เรือ และ ท่าเรือ อย่างถูกต้อง	☐	☐	A , R	
32 Are all remote control valves in working order ? อุปกรณ์ควบคุมการเปิด-ปิดสั่นทางสวิตช์ที่ทำงานถูกต้อง ?	☐	☐	A , R	
33 Are emergency shutdown systems woking properly ? ระบบหยุดฉุกเฉินทำงานอย่างถูกต้อง ?	☐	☐	A	
34 The maximum wind and swell criteria for operations have been agreed. ได้มีการตกลงกันเรื่องความเร็วลมสูงสุดสำหรับการขนถ่ายสินค้า	☐	☐	A , R	Stop cargo at : 28 knots Disconnect at : 32 knots

Declaration

We the undersigned, have checked, where appropriate jointly, the items on this checklist and have satisfied ourselves that the entries we have made are correct to the best of our knowledge.

We have also made arrangements to carry out repetitive checks as necessary and agreed that those items with the letter 'R' in the column 'Code' should be re-checked at intervals not exceeding _____ hours.

คำรับรอง ทั้งสองฝ่ายซึ่งมีลายเซ็นอยู่ ณ. ที่นี้ ได้ทำการตรวจสอบร่วมกันตามรายการเหล่านี้จนเป็นที่พอใจ และเชื่อว่าถูกต้องแล้ว รวมทั้งจะทำการตรวจซ้ำตามหัวข้อที่มีอักษร 'R' อยู่ในช่องรหัสภายในช่วงเวลาไม่เกิน _____ ชั่วโมง

ก่อนรับสินค้า

For Ship (ฝ่ายเรือ)		For Shore (ฝ่ายท่าเรือ)	
Name :		Name :	
Rank :		Position :	
Signature :		Signature :	
Date :		Time :	
FORM NO. : 01	REVISION NO: 05	DATE OF ISSUE : 28/11/2019	PAGE 3 / 3

รายการตรวจสอบความปลอดภัยบรรทุภัณฑ์

คำแนะนำ : เจ้าหน้าที่การทำเรือและเจ้าหน้าที่ป้องกันอุบัติเหตุและอัคคีภัย

ตรวจรายการแต่ละหัวข้อ และตอบคำถามที่ถูกต้องโดยขีด (/) ลงในช่อง

เพื่อแสดงว่ารายการนั้นๆ ได้รับการตรวจโดยผู้หน้าที่เกี่ยวข้องแล้ว

และมีการตกลงเกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอ เพื่อป้องกันอันตราย พร้อมบันทึกไว้ในช่องหมายเหตุ

A วิธีปฏิบัติ และข้อตกลงต่างๆ ต้องเป็นลายลักษณ์อักษร และลงชื่อทั้งสองฝ่าย

P ถ้าตอบว่า "ไม่" จะต้องได้รับอนุญาตจากนายท่า หรือ ผู้อำนวยการของท่าเรือก่อนจึงจะสามารถดำเนินการขนถ่ายได้

R ตรวจซ้ำตามช่วงเวลาไม่เกินที่ตกลงกันได้

☐ Before operation/ก่อนทำสินค้า

☐ After operation/หลังทำสินค้า

รายละเอียด	บรรทุภัณฑ์	CODE	หมายเหตุ
1. ตรวจสอบเอกสารจัดตั้งและสถานที่จัดส่ง และสถานที่ลงน้ำมันว่าถูกต้องหรือไม่ ?	☐ ☐	R	ชื่อเรือ : ทะเบียนรถ :
2. พนักงานขับรถแต่งกายเหมาะสมหรือไม่ ?	☐ ☐	P R	
3. พนักงานขับรถสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลครบหรือไม่ ?	☐ ☐	P R	
4. บรรทุภัณฑ์น้ำมันใส่อุปกรณ์ป้องกันประกายไฟจากท่อไอเสียหรือไม่ ?	☐ ☐	P R	
5. เมื่อจอดรถเข้าช่องขนถ่ายขึ้นเบรคมือหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
6. เมื่อจอดรถเข้าช่องขนถ่ายปลดเกียร์ว่างหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
7. เมื่อจอดรถเข้าช่องขนถ่ายปิดระบบไฟรดหรือหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
8. เมื่อจอดรถเข้าช่องขนถ่ายวางอุปกรณ์หนุนล้อหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
9. เมื่อจอดรถเข้าช่องขนถ่ายวางถังดับเพลิงหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
10. เมื่อจอดรถเข้าช่องขนถ่ายต่อสายกราวนด์หรือไม่ ?	☐ ☐	R	
11. พนักงานขับรถใช้เข็มขัดนิรภัยหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
12. พนักงานขับรถเปิดราวกันตกก่อนขึ้นไปบนหลังถังน้ำมันหรือไม่ ? (ถ้ามี)	☐ ☐	P R	
13. พนักงานขับรถทดสอบว่าสลักก่อนขนถ่ายหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
14. พนักงานขับรถตรวจสอบขี้น้ำมันหรือไม่น้ำมันหรือไม่ ?	☐ ☐	R	



รายละเอียด	รถบรรทุกน้ำมัน	CODE	หมายเหตุ
15. พนักงานขับรถตรวจเช็คจุดต่อสายน้ำมันหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
16. ก่อนเปิดวาล์วจ่ายน้ำมันทุกครั้งตรวจสอบความพร้อมของเจ้าหน้าที่รับน้ำมันหรือไม่ ?	☐ ☐	A R	
17. พนักงานขับรถอยู่ประจำรถขณะขนถ่ายหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
18. มีอุปกรณ์รองรับน้ำมันเพื่อป้องกันน้ำมันหกรั่วไหลลงพื้นประจําจุดขนถ่ายหรือไม่ ?	☐ ☐	R	
19. เมื่อเปิดวาล์วจ่ายน้ำมันครบทุกช่องพนักงานขับรถขึ้นตรวจสอบน้ำมันในถังก่อนเคลื่อนย้ายรถหรือไม่ ?	☐ ☐	A R	
20. พนักงานขับรถเก็บอุปกรณ์ประจำรถเรียบร้อยและเดินตรวจสอบความปลอดภัยรอบรถก่อนเคลื่อนย้ายรถออกจากช่องขนถ่ายหรือไม่ ?	☐ ☐	A R	

ผู้ตรวจ :	Date :	At :
พนักงานขับรถ :	บริษัทขนส่ง :	

ภาคผนวก ก : แบบรายงานสำหรับผู้รับแจ้งเหตุ

๑. ชื่อผู้แจ้งเหตุ.....
๒. หมายเลขโทรศัพท์.....
ที่อยู่ที่สามารถติดต่อกลับได้.....
.....
๓. วันที่พบเห็นคราบน้ำมัน.....เวลา.....
วันที่เกิดเหตุ.....เวลา.....
ระยะเวลาที่รั่วไหล.....ชั่วโมง
๔. พื้นที่ที่พบเห็นคราบน้ำมัน.....
สถานที่ที่พบคราบน้ำมัน.....ซอย.....ถนน.....
ตำบล.....อำเภอ.....จังหวัด.....
สิ่งสกปรกที่อยู่ใกล้ที่สุด.....
ละติจูด.....ลองจิจูด.....
๕. ต้นเหตุของการรั่วไหล
[] เรือชนกัน [] เรือรั่ว [] เรือจม
[] รถส่งน้ำมัน [] ไม่ทราบสาเหตุ
[] สาเหตุอื่นๆ (ระบุ).....
๖. รายละเอียดเรือ
ชื่อเรือ.....ประเภทเรือ.....
ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือ.....
ความเสียหายของเรือ.....
๗. ชนิด ลักษณะและปริมาณของคราบน้ำมัน.....



[] น้ำมันดีเซล.....ปริมาณ.....

[] น้ำมันเบนซิน.....ปริมาณ.....

[] น้ำมันอื่น ๆ (ระบุ).....

ลักษณะของคราบน้ำมัน

[] หนา [] บาง [] กระจายเป็นหย่อมๆ

๘.คราบน้ำมันครอบคลุมพื้นที่กว้าง.....เมตร ยาว.....เมตร

๙.กระแสน้ำ ทิศทาง.....ความเร็ว.....

กระแสลม ทิศทาง.....ความเร็ว.....

๑๐.มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขสถานการณ์แล้วอย่างไรบ้าง.....

.....

๑๑.มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ

[] มี จำนวนผู้เสียชีวิต.....คน

จำนวนผู้บาดเจ็บ.....คน ลักษณะของการบาดเจ็บ.....

[] ไม่มี

๑๒.ต้องการความช่วยเหลือใดเป็นการเร่งด่วน.....

๑๓.ผู้รับแจ้งเหตุ.....หน่วยงาน.....

หมายเลขโทรศัพท์.....โทรสาร.....

เวลา.....น.