

การบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต

จากการที่ประเทศไทยเผชิญกับสถานการณ์อุทกภัยรุนแรง ในช่วงระหว่างเดือนกันยายน - เดือนธันวาคม ๒๕๕๔ ที่ผ่านมา พบว่าระบบและกลไกของรัฐหลายประการมีปัญหาโดยไม่สามารถดำเนินภารกิจในสภาวะวิกฤตอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนเป็นไปโดยขาดระบบการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้มั่นใจว่าภารกิจหลักของราชการหรืองานบริการประชาชนที่สำคัญ สามารถดำเนินงานหรือให้บริการได้อย่างต่อเนื่องไม่สะดุดหยุดลงแม้ว่าจะประสบกับวิกฤตการณ์หรือภัยพิบัติต่าง ๆ

โดยที่พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. ๒๕๔๖ มาตรา ๕๐ บัญญัติว่า “เพื่อให้การบริหารราชการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า ในเชิงภารกิจของรัฐ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี อาจกำหนดให้ส่วนราชการ ต้องปฏิบัติการใดนอกเหนือจากที่กำหนดในราชกฤษฎีกานี้ รวมทั้งกำหนดมาตรการอื่นเพิ่มเติมจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๔๘ และมาตรา ๔๙ ก็ได้” ดังนั้นอาศัยอำนาจตามความในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ก.พ.ร. จึงเสนอแนวทางการดำเนินการเตรียมความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต และมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อคณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๕๕ และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกรอบแนวทาง พร้อมทั้งมอบหมายให้สำนักงาน ก.พ.ร. เป็นหน่วยงานหลักดำเนินการเพื่อให้ระบบบริหารจัดการของหน่วยงานของรัฐสามารถตอบสนองต่อปัญหาและแก้ไขความไม่มีประสิทธิภาพของกลไกของรัฐในการให้บริการประชาชนได้อย่างต่อเนื่องไม่สะดุดหยุดลงเมื่อเกิดสถานการณ์วิกฤต ดังนี้

คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเรื่อง การบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต ตามที่สำนักงาน ก.พ.ร. เสนอ มีมติ ดังนี้

๑. เห็นชอบตามที่สำนักงาน ก.พ.ร. เสนอ และให้สำนักงาน ก.พ.ร. รับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงแรงงาน กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และกระทรวงอุตสาหกรรม ไปพิจารณาดำเนินการด้วย

๒. มอบหมายให้สำนักงาน ก.พ.ร. เป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการการทำงานในภาพรวมกรณีเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ ร่วมกับกระทรวงกลาโหม กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาของรัฐบาล ภาคราชการ และภาคเอกชนสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและมี ประสิทธิภาพ และจัดทำแผนบูรณาการในเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

.....

การทำเรือแห่งประเทศไทย
การบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต

การดำเนินธุรกิจในปัจจุบันมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ประกอบการ ต้องให้ความสำคัญในการบริหารจัดการเพื่อนำพาให้องค์กรมีความสามารถในการดำเนินการอย่างยั่งยืน การเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและความไม่แน่นอนที่ไม่สามารถคาดการณ์อนาคตได้อย่างแม่นยำ การเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอก และภายในองค์กรล้วนส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย ภาพลักษณ์ ชื่อเสียงและกิจกรรมที่เพิ่มคุณค่าขององค์กร

การทำเรือแห่งประเทศไทย ตระหนักในความสำคัญของการบริหารความพร้อมต่อสภาวะวิกฤต และได้เตรียมการเพื่อให้การดำเนินการธุรกิจของการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นไปอย่างต่อเนื่องภายใต้ภาวะวิกฤตหรือภาวะฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีคำสั่งตั้ง คณะกรรมการบริหารความพร้อมต่อเหตุ ำงธุรกิจ ของ กทท. ประกอบด้วย

- | | |
|---|---------------|
| ๑. ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย | ประธานกรรมการ |
| ๒. รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| สายบริหารทรัพยากรบุคคลและการเงิน | |
| ๓. รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| สายบริหารสินทรัพย์และพัฒนาธุรกิจ | |
| ๔. รองผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| สายวิศวกรรม | |
| ๕. ผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ | กรรมการ |
| ๖. ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง | กรรมการ |
| ๗. นักบริหาร ๑๖ | กรรมการ |
| ๘. ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน | กรรมการ |

และเลขานุการ

โดยคณะกรรมการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ของ กทท. มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- กำหนดนโยบายและกลยุทธ์ของการดำเนินการธุรกิจอย่างต่อเนื่องของ กทท.
 - กำกับดูแลและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดทำและปรับปรุง และรายละเอียดอื่นๆของ แนวปฏิบัติการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (Business Continuity Management of Port Authority of Thailand – BCM PAT) และแผนรองรับการดำเนินการธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (Business Continuity Planning of Port Authority of Thailand – BCP PAT) ให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่เป็นสากล
 - กำกับดูแลการดำเนินงานภายใต้แนวปฏิบัติการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (Business Continuity Management of Port Authority of Thailand – BCM PAT) และแผนรองรับการดำเนินการธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (Business Continuity Planning of Port Authority of Thailand – BCP PAT) ให้เป็นไปตามแนวปฏิบัติที่เป็นสากล
 - กำกับดูแลด้านการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนักรู้การดำเนินการธุรกิจอย่างต่อเนื่องของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้กับพนักงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอย่างสม่ำเสมอ
 - ตั้งคณะกรรมการ หรือคณะทำงานเพื่อจัดทำแนวปฏิบัติการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และแผนรองรับการดำเนินการธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย
 - รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทราบเพื่อพิจารณา

สำหรับการดำเนินการต่างๆ ในรายละเอียดของแนวปฏิบัติการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (Business Continuity Management of Port Authority of Thailand) อยู่ระหว่างดำเนินการให้เป็นไปตามระบบขั้นตอน

.....

ทกท. จัดซ้อมแผนรักษาความปลอดภัย ISPS Code ประจำปี 2556

ทกท. ดำเนินการซ้อมแผนรักษาความปลอดภัย ISPS Code ประจำปี 2556 ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน และสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ

เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2556 ที่ผ่านมา เรือเอกอิทธิชัย สุพรรณกุล รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่งประเทศไทย (ทกท.) สายบริหารทรัพยากรบุคคล และการเงิน (บง) รักษาการแทนผู้อำนวยการ ทกท.



เป็นประธานในพิธีเปิดการฝึกซ้อมแผนรักษาความปลอดภัย ISPS Code ประจำปี 2556 โดยมีหน่วยงานภายใน ทกท. และภายนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า สถานีตำรวจนครบาลท่าเรือ สำนักงานเขตคลองเตย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทกท. กองบังคับการตำรวจปฏิบัติการณ์พิเศษ โรงพยาบาล เลิดสิน โรงพยาบาลกล้วยน้ำไท ศูนย์แพทย์เอราวัณ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและศูนย์ปลอดภัยคมนาคม เข้าร่วมฝึกซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมในการเผชิญเหตุและการตัดสินใจแก้ไขเหตุการณ์ในภาวะวิกฤต

การซ้อมแผนรักษาความปลอดภัย ISPS Code ดังกล่าว เป็นการฝึกซ้อมการจำลองสถานการณ์ (Table Top) และแบบเต็มรูปแบบ (Full Exercise) ประจำปีและ



ฝึกอย่างน้อยปีละครั้ง โดยในปีนี้เป็น การจำลองเหตุการณ์ 3 เหตุการณ์ คือ มีกลุ่มผู้ประท้วงชุมนุมขอขึ้นค่าจ้างแรงงาน บริเวณประตูเขื่อนตะวันออก เหตุเพลิงไหม้ที่โรงพักสินค้า 17 และการขู่วางระเบิด ณ ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยมี เรือโท ชำนาญไชยฤทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) เป็นผู้บัญชาการสถานการณ์ฉุกเฉิน ซึ่ง ทกท. จัดฝึกซ้อมแผนขึ้นเพื่อเตรียมความ

พร้อมในการแก้เหตุวิกฤตและการฟื้นฟูเหตุการณ์ให้กลับสู่สภาวะปกติโดยเร็ว โดยมีการประสานงานและการปฏิบัติเป็นไปในแนวทางเดียวกันระหว่างผู้ปฏิบัติ ผู้วางแผน ผู้ควบคุมและผู้ให้การสนับสนุน เพื่อการรักษาความปลอดภัยภายในเขตความรับผิดชอบของ ทกท. ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการและชุมชนบริเวณใกล้เคียง

อนึ่ง การฝึกซ้อมดังกล่าว ถือเป็นนโยบายหลักที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) กำหนดให้ท่าเรือที่ให้บริการเรือระหว่างประเทศของรัฐภาคีให้มีแผนการรักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือตามข้อบังคับ ISPS Code โดยมีการบูรณาการทางความคิดและขั้นตอนการดำเนินการและการแก้ไขปัญหา รวมทั้งการฟื้นฟูเหตุการณ์ให้กลับสู่สภาวะปกติโดยเร็วและสร้างความเข้มแข็งและทักษะในการทำงานเป็นทีม



ปัจจุบันสินค้าขาเข้า - ขาออกของประเทศไทยส่วนใหญ่ร้อยละ 95 จะขนส่งทางน้ำโดยผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรืออื่นๆ ท่าเรือแหลมฉบังจึงเป็นประตูเศรษฐกิจและท่าเรือหลักของประเทศไทย ที่ต้องพัฒนาให้ทันสมัยมีศักยภาพสามารถรองรับการพัฒนาเรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้าและ ผู้สินค้าที่มีขนาดใหญ่ได้ และควรตระหนักในการปฏิบัติตามประมวลข้อบังคับฯ ดังกล่าวอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในน่านน้ำ (Maritime Security) และบนบกของท่าเรือแหลมฉบังและเป็นการส่งเสริมพันธมิตรเรือและท่าเรือระหว่างประเทศอย่างมั่นคงและยั่งยืน

ดังนั้น คณะกรรมการด้านการรักษาความปลอดภัยท่าเรือแหลมฉบัง จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินภายในพื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเป็นคู่มือศึกษา ทำความเข้าใจและใช้เป็นแนวทางปฏิบัติการที่ถูกต้องให้แก่ผู้ที่มีหน้าที่ด้านการรักษาความปลอดภัย รักษาสิ่งแวดล้อม ผู้บังคับบัญชาและผู้เกี่ยวข้องทุกคน ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เพื่อระงับและบรรเทาผลกระทบบาดเจ็บ สูญเสียชีวิต และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งลดความเสียหายของทรัพย์สิน

ลักษณะทางกายภาพและที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล ตะวันออกของอ่าวไทย ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ ราชบุรี (ห่างจากกรุงเทพประมาณ 130 กิโลเมตร) มีพื้นที่ทางบกประมาณ 6,341 ไร่ และทางน้ำประมาณ 50 ตารางกิโลเมตร

พิกัดที่ตั้งโดยประมาณ

- แลตติจูด 13 องศา 04 ลิปดา 37 ฟลิปดา เหนือ
- ลองติจูด 100 องศา 54 ลิปดา 47 ฟลิปดา ตะวันออก

อาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ติดต่อกับพื้นที่ส่วนอื่นๆ ดังนี้.-

- ทิศเหนือ : เขาแหลมฉบัง, โรงกลั่นน้ำมัน Esso และ Thaioil
- ทิศตะวันตก : ทะเลบริเวณแหลมฉบัง
- ทิศใต้ : ปากคลองบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
- ทิศตะวันออก : นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง และถนนสุขุมวิท

ข. คำนิยาม

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) หมายถึง องค์การกลางที่มีประเทศสมาชิกร่วมประชุมและพิจารณากำหนดกฎระเบียบข้อบังคับให้ผู้เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ เรือสินค้าและท่าเรือระหว่างประเทศ ผู้ส่งออกสินค้า ฯลฯ ปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยรวม และการเก็บรักษาสินค้าภายในท่าเรือของประเทศนั้น เช่น การปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าอันตราย ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ การตรวจสอบข้อมูลและสินค้าก่อนบรรทุกลงเรือ ฯลฯ

ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) หมายถึง ข้อกำหนดบังคับให้ท่าเรือระหว่างประเทศที่ให้บริการแก่เรือโดยสาร เรือสินค้า รวมถึงเรือที่มีความเร็วสูงที่มีขนาด ตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป และแท่นขุดเจาะเคลื่อนที่ได้ (Mobile offshore drilling units) และแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมไม่เคลื่อนที่และถังเก็บปิโตรเลียมลอยน้ำในบริเวณไหล่ทวีป ต้องมี การประเมินความเสี่ยงหรือจุดอ่อน จัดทำแผนและปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัย

ท่าเรือและท่าเทียบเรือ (Port Facility) หมายถึง สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือที่มีการปฏิบัติการระหว่างเรือกับท่าเรือ หรืออยู่เรือ และให้หมายรวมถึงบริเวณที่จอดทอดสมอเรือและพื้นที่ทางน้ำทางเข้าท่าเรือ

แผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Plan: SSP) หมายถึง แผนที่ได้จัดทำขึ้น เพื่อให้เกิดความแน่ใจว่า มีการใช้มาตรการบนเรือ สินค้า ผู้สินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้บนเรือ หรือตัวเรือจากความ เสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย

แผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ (Port Facility Security Plan: PFSP) หมายถึง แผนที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดความแน่ใจว่า มีการใช้มาตรการที่จัดทำขึ้นเพื่อปกป้องท่าเรือและพื้นที่ต่อเนื่อง ตลอดจน ตัวเรือ คน สินค้า ผู้สินค้าน้ำ ของใช้ประจำเรือภายในเขตท่าเรือจากความเสี่ยงต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อ ความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ (Ship Security Officer: SSO) หมายถึง บุคคลบนเรือ ที่ได้รับมอบหมายจากนายเรือให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการรักษาความปลอดภัยของ เรือ รวมทั้ง การปฏิบัติตามและดูแลรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ และทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท (Company Security Officer: CSO) หมายถึง บุคคลที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทเพื่อดำเนินการให้แน่ใจว่า ได้มีการจัดทำ การประเมินสถานการณ์ความ

ปลอดภัยของเรือ การจัดทำแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ การนำเสนอแผนเพื่อขออนุมัติจากหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย ตลอดจนการปฏิบัติตามและการดูแลรักษาแผน และทำหน้าที่ติด ต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ (Port Facility Security Officer: PFSO) หมายถึง บุคคลที่ได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการจัดทำ การปฏิบัติ ตาม การแก้ไขปรับปรุง และการดูแลรักษาแผนการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือ และทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัท

เหตุการณ์คุกคามความปลอดภัย (Security Incident) หมายถึง การกระทำหรือสถานการณ์ที่น่าสงสัยใดๆ ที่คุกคามการรักษาความปลอดภัยของเรือ รวมถึงแท่นขุดเจาะเคลื่อนที่ได้และเรือความเร็วสูงหรือท่าเรือ หรือการปฏิบัติการระหว่างเรือกับท่าเรือ หรือกิจกรรมระหว่างเรือกับเรือใดๆ

ภัยคุกคามความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ (Security Threats) หมายถึง องค์ประกอบของขีดความสามารถและความตั้งใจของกลุ่มก่อการร้ายในการลงมือปฏิบัติการจู่โจมเป้าหมายของเรือและท่าเรือ ซึ่งแตกต่างกันตามกลุ่ม สถานที่ เป้าหมายและกาลเวลา เช่น การลักขโมยสินค้า (Pilferage and Theft) การลักลอบขนยาเสพติด (Illicit drug smuggling) คนแอบซ่อนลงเรือ (Illegal migrant and stowaways) โจรสลัดหรือปล้นสะดมเรือ (Piracy and armed robbery against ship) การก่อวินาศกรรม (Sabotage) การก่อการร้ายสากล (Terrorism) การลอบวางระเบิด (Bombing) การยึดยานพาหนะ (Hijacking) การลักพาคน (Kidnapping) การวางเพลิง (Arson) การลอบสังหาร (Assassination) การจับตัวประกัน (Hostage taking) การซุ่มโจมตี (Ambush) เป็นต้น

ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 1 หมายถึง ระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันที่เหมาะสมขึ้นต่ำตามปกติตลอดเวลา

ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 2 หมายถึงระดับที่ จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันเพิ่มเติมตามความเหมาะสมในช่วงระยะเวลาหนึ่ง อันเป็นผลมาจากมีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยสูงขึ้น ซึ่งกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้แจ้งปรับระดับที่ 2

ระดับการรักษาความปลอดภัยระดับที่ 3 หมายถึง ระดับที่จะต้องใช้มาตรการรักษาความปลอดภัยเชิงป้องกันเป็นการเฉพาะเพิ่มเติมในช่วงระยะเวลาที่จำกัด เมื่อมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย หรือเกิดภัยคุกคาม แม้ว่าจะไม่สามารถกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนได้ ซึ่งกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้แจ้งปรับระดับที่ 3

พื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบัง หมายถึง พื้นที่ในอาณาบริเวณตามมาตรา 3 ของพระราชกฤษฎีกากำหนดอาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ฯ พ .ศ. 2539 ให้มีการติดประกาศให้

สามารถเห็นได้ชัดเจน ทั้งนี้เพื่อ เป็นการกำหนดขอบเขตอำนาจในการดำเนินกิจกรรมตามแผนการรักษาความปลอดภัย

พื้นที่ควบคุม หมายถึง พื้นที่ภายในพื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบัง อันได้แก่ พื้นที่ภายในเขตศุลกากร พื้นที่สำนักงานท่าเทียบเรือ และอู่ซ่อมเรือ อาคารสำนักอำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ร่องน้ำและแอ่งจอดเรือ ฯลฯ

พื้นที่หวงห้าม หมายถึง พื้นที่ภายในพื้นที่ควบคุมที่มีการปฏิบัติงานสำคัญ หรือมีบุคคลสำคัญ ที่จะต้องพิทักษ์รักษา ได้แก่ พื้นที่ปฏิบัติงานระหว่างเรือกับท่าเรือ ห้องควบคุมการปฏิบัติงาน ศูนย์อำนวยการรักษาความปลอดภัยของท่าเรือแหลมฉบัง สถานีจ่ายไฟฟ้า 115 KVA ฯลฯ

ผู้อำนวยการเหตุฉุกเฉิน (Emergency Director : ED) หมายถึง ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง หรือผู้แทนที่ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมายให้ทำหน้าที่สั่งการที่ศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน เพื่อสั่งการระงับเหตุฉุกเฉินในระดับ 1-3 โดยพิจารณาร่วมกับผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ตามระบบบริหารบัญชาการในภาวะวิกฤต (Incident Command System : ICS) ณ ศูนย์ประสานงานข่าวฉนวนและศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน หรือศูนย์เฉพาะกิจร่วมฯ ตามลำดับ

ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (Onscene Commander : OC) หมายถึง ผู้แทนท่าเรือแหลมฉบังหรือสถานประกอบการ ทำหน้าที่สั่งการและบังคับบัญชา ณ ที่เกิดเหตุ โดยประสานกับผู้ประสานงานของสถานประกอบการ ท่าเรือแหลมฉบัง ผู้อำนวยการเหตุฉุกเฉิน และศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน ตามลำดับ

ผู้ประสานงาน (MC) หมายถึง ผู้แทนท่าเรือแหลมฉบังหรือสถานประกอบการมีหน้าที่ประสานงานระหว่างผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ กับศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน

พรก.ทลจ. หมายถึง แผนรักษาความปลอดภัย ท่าเรือแหลมฉบัง (พรก.ทลจ.)

ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา หมายถึง ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเลของกรมเจ้าท่า (ศจป.)

ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม หมายถึง ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมการท่าเรือฯ (สปค.กทท.) และศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม (สปค.คค.)

สถานประกอบการ หมายถึง ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ลินค้ำทั่วไปและ Ro/Ro ตู้สินค้า อู่ซ่อมเรือ ลานก อกเก็บรถยนต์และผู้เป่า รวมทั้งหน่วยงานราชการ ผู้ประกอบการกิจกรรมต่อเนื่องต่างๆ และผู้ที่เข้ามาก่อสร้างหรือกิจกรรมอื่นๆ ภายในพื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบัง

ศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน หมายถึง ศูนย์ที่จัดตั้งขึ้นเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 เกินขีดความสามารถทำเรือแหลมฉบังและสถานประกอบการจะควบคุมได้ จึงขอสนับสนุนจากหน่วยงานท้องถิ่นเข้าระงับเหตุ โดยผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบังเป็นผู้อำนวยการเหตุฉุกเฉิน หรือส่งมอบการบัญชาการให้แก่ นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลแหลมฉบังหรือผู้แทนฝ่ายปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจตามกฎหมาย หมายในการสั่งการในภาวะวิกฤต ทั้งนี้ผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบังจะเป็นผู้ช่วยประสานงานของผู้อำนวยการเหตุฉุกเฉิน

ศูนย์ประสานงานข่าวฉนวน หมายถึง ศูนย์ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประชุมประสานงานข่าวสารการ รักษาความปลอดภัยของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และส่วนกลาง เพื่อประโยชน์แก่ทุกหน่วยงานและประเทศไทย รวมทั้งใช้บริหารบัญชาการในภาวะวิกฤตเบื้องต้น

ระบบบริหารบัญชาการในภาวะวิกฤต (Incident Command System : ICS) หมายถึง ระบบบริหารการบัญชาการโดยมีการจัดตั้งโครงสร้างและแบ่งภารกิจหน้าที่ควมรับผิดชอบให้แก่หน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในองค์กรและหรือภายนอกองค์กร ร่วมกันปฏิบัติการพร้อมกันในภาวะวิกฤต ดังนี้-

- **ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (Incident Command: IC)** เป็นผู้สั่งการ ณ ศูนย์ประสานงานข่าวฉนวน และศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน หรือศูนย์เฉพาะกิจร่วมๆ ตามลำดับภาวะฉุกเฉิน 1 - 3
- **ทีมประสานงาน (Liaison Officers Team)** ทำหน้าที่ประสานงานกับทุกหน่วยงานแทนผู้บัญชาการเหตุการณ์ และรับรองผู้เข้ามาตรวจการระงับเหตุฯ และสังเกตการณ์ฯ
- **ทีมความปลอดภัย (Safety Officers Team)** ทำหน้าที่พิจารณาและตรวจสอบหน่วยงานบุคคลที่จะเข้าไปปฏิบัติการระงับเหตุฯ และวิธีปฏิบัติการระงับเหตุฯ ที่อาจจะมีผลกระทบต่อชีวิต สิ่งแวดล้อมและทรัพย์สิน รวมทั้งเตรียมข้อมูลด้านความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อชีวิต สิ่งแวดล้อมและทรัพย์สินเพื่อประสานหน่วยวางแผนฯ หากภาวะฉุกเฉินลุกลามและรุนแรงมากขึ้นในอนาคต
- **ทีมบริหารงานข่าว (Public Affairs Team)** ทำหน้าที่บริหารงานข่าวและนักข่าว สื่อมวลชนทุกระบบ ติดตาม รวบรวมและรายงานข้อมูลข่าวสารให้แก่ผู้อำนวยการเหตุฉุกเฉินและศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน รวมทั้งแถลงข่าวข้อเท็จจริงแก่นักข่าวและสื่อมวลชนเป็นระยะอย่างคั่งเนื่องจนถึง เหตุการณ์ฯ ทั้งหมดเหตุการณ์ฯ ทั้งหมดกลับคืนสู่ภาวะปกติ รวมทั้งแก้ไขข้อมูลข่าวสารที่มีผลกระทบต่อภาพพจน์ชื่อเสียงของท่าเรือแหลมฉบังจากเหตุฉุกเฉิน

- หน่วยปฏิบัติการ (Operation Section) ทำหน้าที่เข้าระงับเหตุฉุกเฉิน โดยปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกองค์กรที่เข้ามาช่วยเหลือฯ
- หน่วยวางแผน (Planning Section) ทำหน้าที่พิจารณาประเมินสถานการณ์เหตุฉุกเฉินและวางแผนการขอความช่วยเหลือความรู้ทางวิชาการ บุคคล เครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งของและเทคโนโลยีจากหน่วยงานภายนอก หากเหตุการณ์ลุกลามและรุนแรงมากขึ้นในอนาคต
- หน่วยสนับสนุนและส่งกำลังบำรุง (Logistic Section) ทำหน้าที่สนับสนุนเครื่องมือ อุปกรณ์ ยานพาหนะ อาหารและเครื่องดื่ม ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ฯลฯ ตามที่ศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน และทุกทีมหรือหน่วยฯ ร้องขอ รวมทั้งจัดเตรียมแบบแผนผัง วัสดุ ข้อมูลแหล่งผลิตภัณฑ์ที่อาจจำเป็นต้องใช้ระงับเหตุฯ ให้พร้อมใช้งานฯ ในอนาคต
- หน่วยงานการเงินและบริหารงาน (Financial and Administration Section) ทำหน้าที่จัดเตรียมเงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการระงับเหตุและช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุฉุกเฉิน ทำบัญชีการเงิน จัดหาวัสดุและเครื่องมืออุปกรณ์ฯตามที่ศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉินและทีมหรือหน่วยฯ ร้องขอ รวมทั้งการพิจารณาด้านกฎหมายและเรียกร้อยค่าเสียหายจากเหตุฉุกเฉิน

ระบบบริหารบัญชาการร่วมในภาวะวิกฤต (Unify Incident Command System : ICS)

หมายถึง ระบบบริหารการบัญชาการร่วม เพื่อให้การระงับเหตุฯมีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น เนื่องจากเหตุฉุกเฉินมีความเสียหาย ลุกลามรุนแรงมากขึ้น และระงับเหตุยากลำบากยิ่งขึ้น รวมทั้งต้องใช้หน่วยงานฯ และระยะเวลาการระงับเหตุฯ มากยิ่งขึ้น โดยมีการจัดตั้งโครงสร้าง แต่งตั้งผู้บัญชาการหลายๆ คน (เนื่องจากผู้บัญชาการฯ มีอำนาจ ความรู้ความสามารถฯ แตกต่างกัน) และแบ่งภารกิจหน้าที่ความรับผิดชอบให้แก่ผู้บัญชาการและหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในองค์กรและหรือภายนอกองค์กร ร่วมกันปฏิบัติ การพร้อมกันในภาวะวิกฤต เช่นเดียวกับระบบบริหารบัญชาการในภาวะวิกฤต

ค. วัตถุประสงค์

1. เพื่อเป็นคู่มือศึกษาทำความเข้าใจและใช้เป็นแนวทางปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินทั้งในภาวะปกติและภาวะวิกฤตได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน มีการประสานงานและบูรณาการสนธิกำลังทุก กคนทุกหน่วยงาน ร่วมกันทำงานแบบเป็นทีมอย่างเป็นระบบมีขั้นตอน
2. ป้องกันและควบคุมไม่ให้เกิดการสูญเสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และผู้ได้รับผลกระทบทั้งด้านร่างกายและจิตใจ รวมทั้งหากเกิดการสูญเสียชีวิต ขึ้น ให้สูญเสียน้อยที่สุด
3. ป้องกันและควบคุมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและความเป็นอยู่ของพนักงาน เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้อง และประชาชนให้กลับคืนสู่ภาวะปกติโดยเร็วที่สุด
4. ป้องกันและลดความเสียหายของทรัพย์สินตามความจำเป็น
5. ลดและแก้ไขผลกระทบฯ ที่อาจจะเกิดขึ้นต่อการประกอบการ ทางกฎหมายและสังคม รวมทั้งภาพพจน์ชื่อเสียงของท่าเรือแหลมฉบัง หน่วยงานต่างๆ และประเทศไทย
6. พัฒนาระบบรักษาความปลอดภัย และการป้องกันและระงับภาวะฉุกเฉินของท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและสามารถปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินได้ตามแผนฯ จริง
7. ประเมินวิเคราะห์การปฏิบัติจริงกับแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินภาวะวิกฤตเพื่อหาปัญหาอุปสรรคและข้อผิดพลาด แล้วนำไปแก้ไขปรับปรุงแผนปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง
8. พัฒนาจัดหาบุคลากร เครื่องมืออุปกรณ์ วัสดุสิ่งของ แบบแผนผัง ทักษะความรู้ และเทคโนโลยี ฯลฯ ที่เป็นปัญหาอุปสรรคฯ ให้พร้อมเพื่อเตรียมรองรับกับภาวะฉุกเฉินสอดคล้องสภาพการประกอบการท่าเรือฯ ในปัจจุบันและอนาคต
9. เสริมสร้างการขนส่งสินค้าทางน้ำ พาณิชยนาวิ และความมั่นคงของท่าเรือแหลมฉบังและประเทศไทยให้เข้มแข็งยิ่งขึ้น

ง. ระดับภาวะฉุกเฉิน

ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1

เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเขตท่าเรือแหลมฉบัง และสถานประกอบการภายในพื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบังทุกหน่วยงาน ซึ่งเจ้าหน้าที่ในสถานประกอบการนั้นๆ และหรือเจ้าหน้าที่ของท่าเรือแหลมฉบังสามารถควบคุมสถานการณ์ได้เอง

ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2

เป็นเหตุการณ์ที่เกินขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานประกอบการภายในพื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบัง จะควบคุมได้ จึงขออนุมัติจัดตั้งศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉินจาก ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อประสานงานขอกำลังสนับสนุนจากภายนอกหรือหน่วยงานท้องถิ่นเข้ามาทำการช่วยเหลือ ฯ

ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3

เป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องจากภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 มีความรุนแรงและมีแนวโน้มว่าจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่และประชาชนที่อาศัยอยู่รอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยหน่วยงานท้องถิ่นไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ ต้องขอความช่วยเหลือในระดับจังหวัดและจังหวัดใกล้เคียงหรือส่วนกลาง

จ. การปฏิบัติในภาวะฉุกเฉิน

ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 1

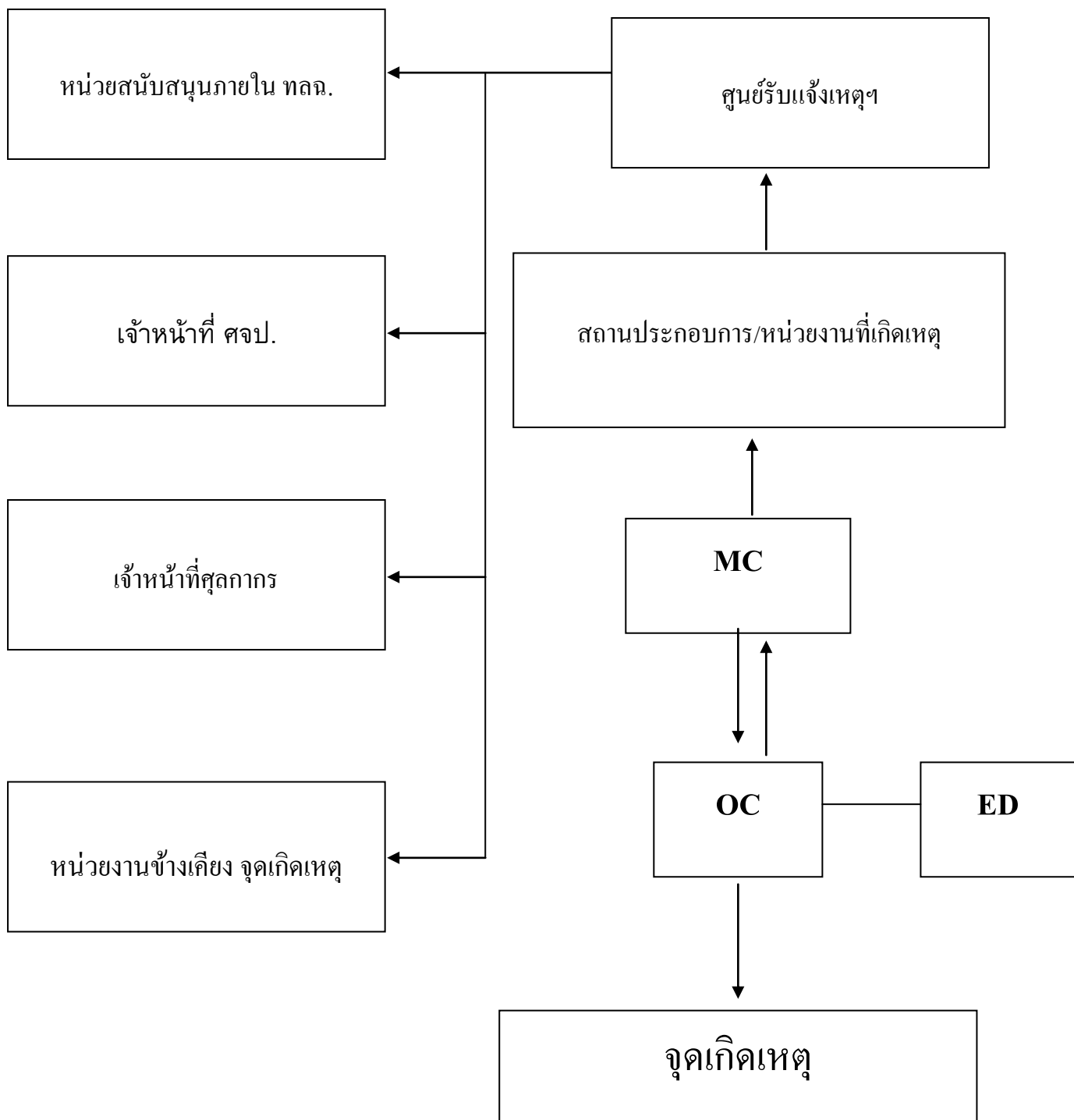
ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานประกอบการในเขตท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ให้ดำเนินการดังนี้

1. หน่วยงานที่เกิดเหตุเข้าระงับเหตุ ตามแผนฉุกเฉินของตน
2. รายงานศูนย์รับแจ้งเหตุท่าเรือแหลมฉบัง ให้ทราบในเบื้องต้นทางวิทยุนามเรียกขาน ศูนย์รับแจ้งเหตุความถี่ 157.500 MHz (ทางบก) และหรือนามเรียกขาน บริการท่า ความถี่ 156.650 MHz (ทางน้ำ) ทางโทรศัพท์.....0-3840-9111., 0-3840-9114.....การรายงานต้องระบุจุดเกิดเหตุ ภัยที่เกิด สาเหตุการเกิด ขนาดความรุนแรง การดำเนินการแก้ไขในช่วงนั้น การติดต่อสื่อสาร รายละเอียดเท่าที่มีทั้งหมด ฯลฯ เพื่อให้ศูนย์รับแจ้งเหตุได้ทราบเบื้องต้นและรายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อพิจารณาในการเตรียมการให้การสนับสนุนและเข้าช่วยเหลือต่อไป (ตามแบบรายงานฯ ภาคผนวก)
3. ศูนย์รับแจ้งเหตุรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น ศจป. ศปก.คค. จังหวัดชลบุรี
4. ศูนย์รับแจ้งเหตุท่าเรือแหลมฉบัง จัดเจ้าหน้าที่เข้าไปสังเกตการณ์ และแจ้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเตรียมกำลังเข้าช่วยเหลือ

5. เจ้าหน้าที่สังเกตการณ์ศูนย์รับแจ้งเหตุ ฯ ประเมินสถานการณ์ และส่งกำลังเข้าช่วยเหลือเมื่อได้รับการร้องขอ
6. กรณีเหตุการณ์ลุกลามเข้าสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2 ให้ทำเรือแหลมฉบังจัดตั้งศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน

ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ 1

แผนปฏิบัติภาวะฉุกเฉินในสถานประกอบการและหน่วยงาน ระดับที่ 1



ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 2

เมื่อภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับ 2 ทำเรือแหลมฉบังจะจัดตั้งศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉินขึ้น
การรับทราบสถานการณ์ต่าง ๆ ก่อนจัดตั้งศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน

เมื่อเกิดเหตุในสถานประกอบการหรือหน่วยงานในเขตท่าเรือแหลมฉบังผู้รับผิดชอบสถาน
ประกอบการหรือหน่วยงานจะเข้าระงับเหตุ ตามแผนฉุกเฉิน ของตน ซึ่งจะเป็นการปฏิบัติตามแผนภาวะ
ฉุกเฉินระดับที่ 1 โดยจะมีหน่วยสนับสนุนในการแก้ไขเหตุฉุกเฉินจากท่าเรือแหลมฉบังเข้า ช่วยเหลือเมื่อ
เกินความสามารถของสถานประกอบการหรือหน่วยงานในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
สั่งจัดตั้งศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉินขึ้น และดำเนินการดังนี้

1. ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานประกอบการในเขตท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดเหตุฉุกเฉิน

1.1 จัดเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบของสถานประกอบการหรือหน่วยงานร่วมกับหน่วยสนับสนุน
จากภายนอกดังนี้

1.1.1 ผู้อำนวยการเหตุฉุกเฉิน (EMERGENCY DIRECTOR : ED) เป็นผู้มีอำนาจสั่ง
การสูงสุดในสถานประกอบการหรือหน่วยงานในท่าเรือใส่เสื้อสีส้ม – อักษร “ ผอ.เหตุฉุกเฉิน ” และ “
EMERGENCY DIRECTOR (ED)”

1.1.2 ผู้สั่งการ ณ ที่เกิดเหตุ (ONSCENE COMMANDER : OC) เป็นผู้สั่งการและ
บังคับบัญชาในที่เกิดเหตุของสถานประกอบการหรือหน่วยงานในท่าเรือ ใส่เสื้อสีเขียว – อักษร “ ผู้สั่งการ ”
และ “ONSCENE COMMANDER (OC)”

1.1.3 ผู้ประสานงานของสถานประกอบการหรือหน่วยงานในท่าเรือ (MUTUAL CO-
ORDINATOR: MC) เป็นผู้ประสานงานระหว่าง OC และหน่วยให้การสนับสนุนจากภายนอกที่มาจาก
เทศบาลแหลมฉบัง หรือหน่วยงานข้างเคียง ใส่เสื้อสีเขียว-อักษร “ ผู้ประสานงาน และ MUTUAL CO-
ORDINATOR (MC) ”

2. ศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน ทำเรือแหลมฉบัง

2.1 ประสานงานกับ MC ของสถานประกอบการหรือหน่วยงานในทำเรือแหลมฉบัง จัดเจ้าหน้าที่และอุปกรณ์เข้าสนับสนุนและร่วมระงับเหตุกับสถานประกอบการหรือหน่วยงานที่เกิดเหตุ

2.2 แจกแผนกรศึกษาความปลอดภัยทำเรือแหลมฉบัง (พรก.ทลจ.) ในการ เพิ่มมาตรการควบคุมบุคคลและยานพาหนะที่ไม่เกี่ยวข้องและที่ไม่ได้รับอนุญาตผ่านเข้าพื้นที่เกิดเหตุหรือเขต ทำเรือ

2.3 ประสาน พรก.ทลจ.จัดเตรียมรถนำหรือเจ้าหน้าที่นำทางแก่หน่วยงานสนับสนุน จากท้องถิ่นเข้าสู่พื้นที่เกิดเหตุ

2.4 แจก สก .แหลมฉบัง เพื่อช่วยปิดกั้น จัดการจราจรเส้นทางที่จะใช้ไปยังสถาน ประกอบการที่เกิดเหตุ และเข้ารักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เกิดเหตุ

2.5 เตรียมการอพยพในกรณีที่ต้องมีการอพยพประชาชนหรือพนักงานของบริษัท ฯ

2.6 เมื่อหน่วยงานจากภายนอกมาถึงที่เกิดเหตุ ให้ดำเนินการดังนี้

2.6.1 เข้ารายงานตัวต่อ ผอ.ศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน บริเวณประตูตรวจสอบ 2

2.6.2 แจกกำลังเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์ ฯลฯ ที่นำมาสนับสนุน

2.6.3 รับทราบสถานการณ์

2.6.4 รับทราบผังบริเวณ เส้นทาง รายละเอียด ที่จำเป็น ฯลฯ

2.6.5 รับมอบภารกิจ

2.7 การระงับภัยและการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ ขึ้นอยู่กับการสั่งการของ OC ของสถานประกอบการหรือหน่วยงานที่เกิดเหตุ OC ทำเรือแหลมฉบัง หรือ OC หน่วยงานท้องถิ่นที่เข้ามา สนับสนุน ตามลำดับ โดยประสานกับหัวหน้าชุดสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอกที่เข้ามาช่วยเหลือฯ

2.8 การสั่งการขั้นสูงสุดขึ้นกับผู้บัญชาการศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉินทำเรือแหลมฉบัง โดยให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะ และประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของสถานประกอบการ OC และ MC

3. สถานประกอบการและหน่วยงานภายในทำเรือแหลมฉบัง

3.1 เจ้าหน้าที่ PFSO หรือผู้แทนสถานประกอบการรายงาน ตัวต่อผู้บัญชาการศูนย์ อำนวยการเหตุฉุกเฉิน เพื่อรับทราบสถานการณ์และรับมอบภารกิจ

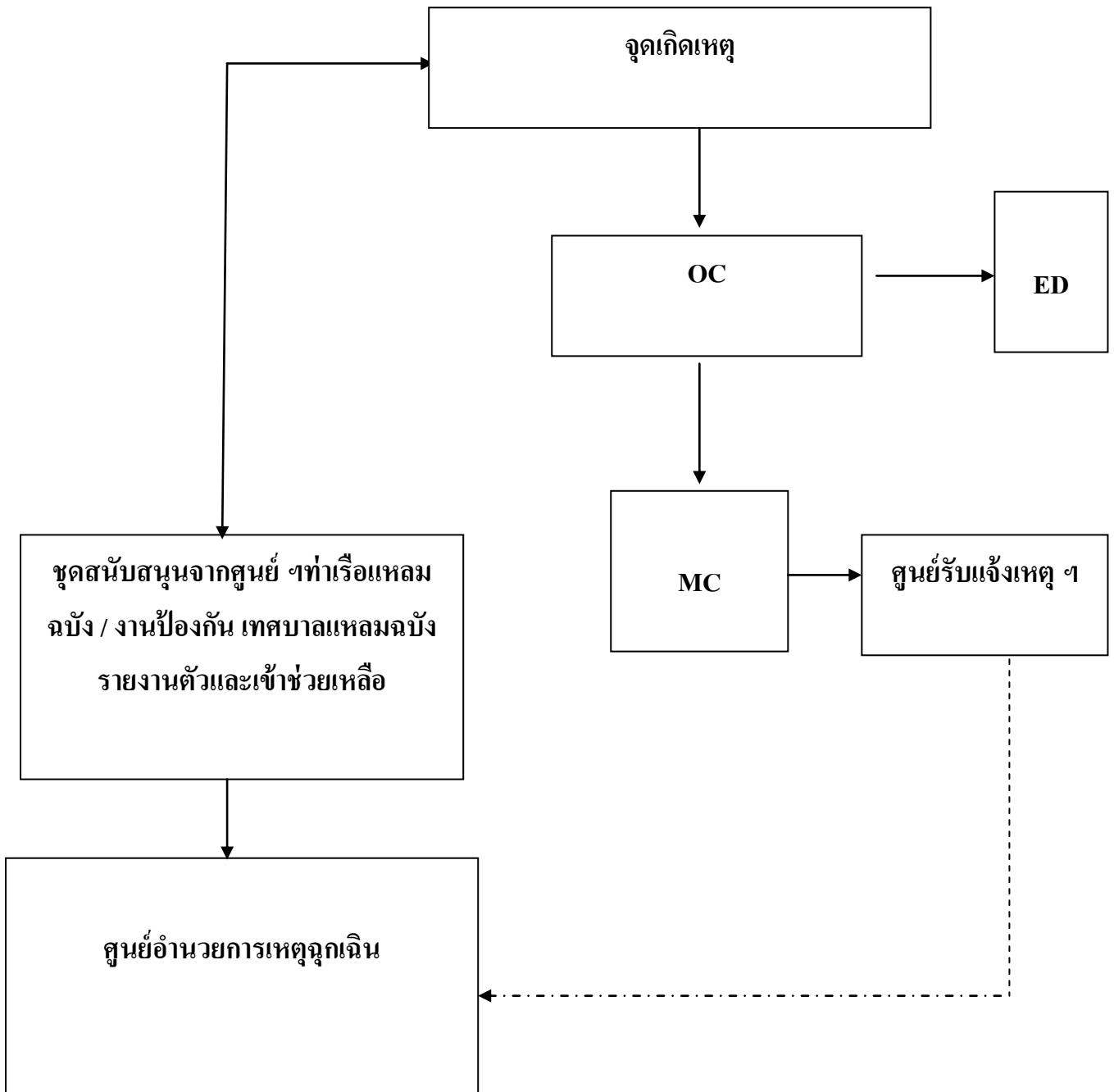
3.2 เจ้าหน้าที่ PFSO หรือผู้แทนสถานประกอบการ เป็นผู้ให้ข้อมูลข่าวสารกลับไปยัง หน่วยงานของตน

4. การประเมินสถานการณ์

กรณีเหตุการณ์ลุกลามเข้าสู่ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3 (อยู่ในดุลยพินิจของผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน) ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการเหตุฉุกเฉิน ประสานงานกับหน่วยงาน ท้องถิ่นเพื่อขอความช่วยเหลือจาก จังหวัดชลบุรี และส่งมอบการบังคับบัญชาต่อไป

ภาวะฉุกเฉิน ระดับที่ 2

แผนปฏิบัติภาวะฉุกเฉินในสถานประกอบการและหน่วยงาน ระดับที่ 2



 Laem Chabang Port	ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ Port safety health and Environmental Management System	PSHE-MS
	วันเริ่มใช้ : มกราคม 2553	แก้ไขครั้งที่ : 00

ภาวะฉุกเฉินระดับที่ 3

เมื่อภาวะฉุกเฉินเข้าสู่ระดับที่ 3 ผู้อำนวยการ ศูนย์อำนวยความสะดวกฉุกเฉินท่าเรือแหลมฉบังหรือผู้บัญชาการเหตุการณ์ระดับที่ 2 ส่งมอบและรายงานต่อผู้อำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนหรือผู้แทนที่ได้รับมอบหมายและมีอำนาจตามกฎหมายฯ

ข. การสื่อสารและบังคับบัญชา

1. การสื่อสารใน ศูนย์อำนวยความสะดวกฉุกเฉิน
2. ช่วงเริ่มต้นซึ่งอยู่ระหว่างจัดตั้ง ศูนย์อำนวยความสะดวก ฯ เช่น ขณะที่หัวหน้าฝ่ายต่าง ๆ เดินทางเข้ารายงานตัวกับ ผอ.ศูนย์ ให้ใช้วิทยุความถี่ 157.500 MHz นามเรียกขาน “.....”
3. เมื่อหน่วยต่าง ๆ เข้าประจำ ศูนย์อำนวยความสะดวก ฯ แล้วจะต้องใช้วิทยุสื่อสารความถี่ดังนี้

ฝ่าย / หน่วย	ความถี่ที่ใช้	หมายเหตุ
ศูนย์อำนวยความสะดวกฉุกเฉิน	157.500 MHz	
ศูนย์รับแจ้งเหตุ / พรก.ทลจ.	157.500 MHz	
หน่วยประสานงาน / สื่อสาร	157.500 MHz	
หน่วยปฏิบัติการระงับเหตุฯ	157.50 MHz	
PFSO	157.500 MHz	
หน่วยสนับสนุนและส่งกำลังฯ	157.500 MHz	
หน่วยวางแผน / อพยพ	157.500 MHz	
หน่วยบริหารงานข่าว	157.500 MHz	
หน่วยการเงินและบริหารงาน	157.500 MHz	