



ข้อมูลท่าเรือสินค้าสาธารณะแห่งที่ 2
ท่าเรือ Maptaphut Industrial Terminal (MIT)
(MIT Terminal Information)

ข้อมูล ณ 23 กรกฎาคม 2560

สารบัญ

	หน้า
บทนำ	1
1. ข้อมูลทั่วไป	2
2. ข้อห้าม / สิ่งจำเป็นต้องมีของเรือ	4
3. ข้อมูลการนำเรือเข้าเทียบท่า	4
4. การนำเรือเข้าเทียบท่าและสาธารณูปการขนถ่าย	5
5. การคำนวณสินค้า ขั้นตอนการทำงานและปฏิบัติกรณีฉุกเฉิน	5
6. ด้านความปลอดภัย	6
7. การป้องกันมลภาวะทางทะเล	8
8. การเติมน้ำมัน การเก็บและจัดเตรียมเสบียงอาหารของเรือ	8

ข้อมูลท่าเรือสินค้าสาธารณะแห่งที่ 2
ท่าเรือ Maptaphut Industrial Terminal (MIT)

บทนำ

“ท่าเรือมาบตาพุด (Maptaphut Industrial Terminal)” หรือ “ท่าเรือ MIT” ตั้งอยู่ที่ตำบลมาบตาพุด จังหวัดระยอง ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล โดยมีความยาวหน้าท่าประมาณ 1,000 เมตร ความลึกหน้าท่า 12.5 เมตร สามารถให้บริการรองรับเรือสินค้าเทกอง ได้สูงสุด 60,000 ตัน มีท่าเทียบเรือทั้งหมด 4 ท่า เพื่อรองรับการขยายตัวของ การนำเข้าและส่งออกสินค้าจากต่างประเทศ และจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมที่รัฐบาลเร่งส่งเสริมการลงทุนให้เกิดขึ้นในภูมิภาคต่างๆ โดยเฉพาะในพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ให้สอดรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของไทยที่จะผลักดันให้เป็นศูนย์กลาง การขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน

ท่าเรือ MIT ยินดีที่จะให้ความร่วมมือระหว่างที่เรือของท่านเข้ามาเทียบท่าของเรา และใคร่ขอให้ท่านตระหนักเรื่องความปลอดภัย (MIT is safety berth) จะมีการปรับปรุงข้อมูลเป็นครั้งคราว เพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับที่อาจเปลี่ยนแปลงไป

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 บททั่วไป

“ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด Maptaphut Industrial Terminal (MIT)” ท่าขนถ่ายนี้เป็นของรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ซึ่งตั้งอยู่ที่ชายฝั่งอ่าวไทยทางภาคตะวันออก ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 220 กม. (ตำบลมาบตาพุด จังหวัดระยอง) บริเวณตำแหน่งของท่าเทียบเรือคือ

แสดติจุด 12' 40.20 เหนือ

ลองติจุด 101' 08.50 ตะวันออก

ท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าทางทะเลนี้ได้กำหนดไว้เบื้องต้นเป็น 4 ท่า มีความยาว 1,024 เมตร เพื่อการนำเข้าส่งออกและการขนถ่ายสินค้าเทกอง ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามขนาดและความยาวของเรือ

1.2 ที่อยู่อย่างเป็นทางการ

ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด Maptaphut Industrial Terminal (MIT)

ถนนโอ เจ็ด นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

ต.มาบตาพุด อ.เมือง จังหวัดระยอง

โทรศัพท์ : 038 029 394

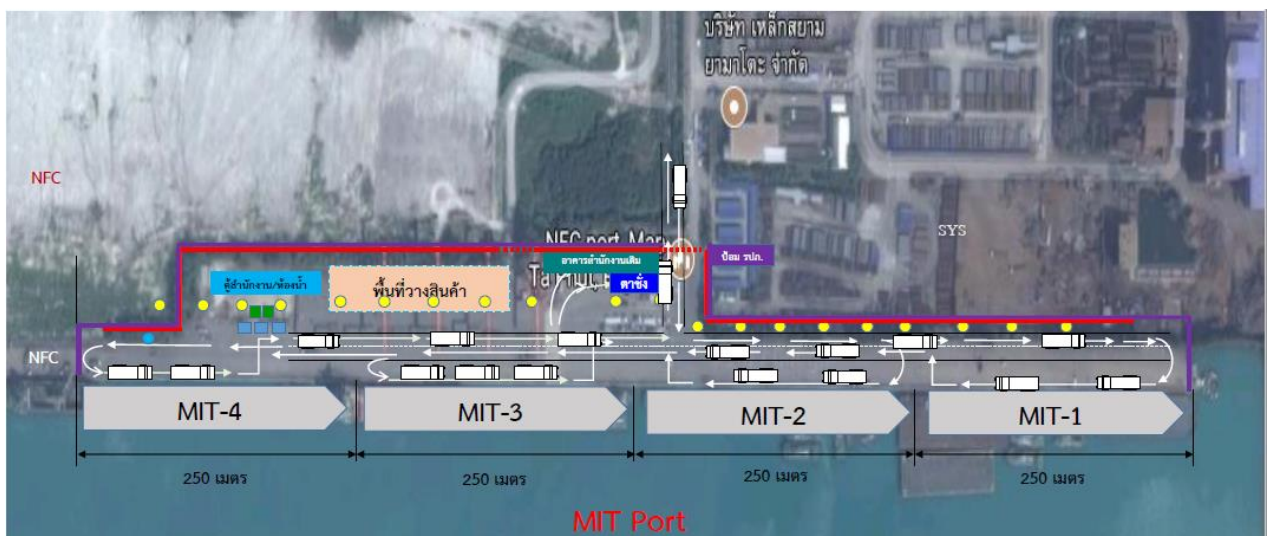
โทรสาร : 038 029 395

Email : mit.terminal@gmail.com

1.3 หลักเกณฑ์ในการรับเรือเข้าเทียบท่า

ท่าขนถ่ายสินค้าท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า

แผนผังโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางจราจรในท่าเรือ MIT



1.4 การนำร่อง

เจ้าพนักงานนำร่องได้รับคำสั่งในการนำเรือเข้าหรือออกซึ่งร่องขอโดยตัวแทนเรือ โดยสถานีนำร่อง มาบรรเทาพุดจะใช้สัญญาณวิทยุ VHF ช่อง 16 และเมื่อรับนำร่องขึ้นเรือแล้วจะใช้สัญญาณวิทยุ VHF ช่อง 13 ในการปฏิบัติงานนำเรือเข้าเทียบท่า

1.5 ระดับน้ำ

HAT + 3.50 ม.	(หมายถึงน้ำขึ้นสูงสุดตามหลักดาราศาสตร์)
MHHW + 3.00 ม.	(หมายถึงระดับน้ำขึ้นเต็มที่ยอดสูงโดยเฉลี่ย)
MHW + 2.80 ม.	(หมายถึงน้ำขึ้นเต็มที่โดยเฉลี่ย)
MSL + 2.20 ม.	(หมายถึงระดับน้ำทะเลปานกลาง)
MLLW + 1.40 ม.	(หมายถึงระดับน้ำลงเต็มที่ยอดต่ำโดยเฉลี่ย)
LAT + 0.50 ม.	(หมายถึงน้ำลงต่ำสุดตามหลักดาราศาสตร์)

1.6 กระแสน้ำขึ้นลง

- ไหลผ่านจากตะวันตกไปตะวันออกในช่วงน้ำขึ้นด้วยอัตราความเร็วด้วยประมาณ 0.16 ม./วินาที และอัตราความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 0.43 ม./วินาที
 - ไหลผ่านจากตะวันตกไปตะวันออกในช่วงน้ำลงโดยอัตราความเร็วโดยประมาณ 0.13 ม./วินาที และอัตราความเร็วสูงสุดอยู่ที่ 0.23 ม./วินาที
- อัตราความเร็วของกระแสน้ำขึ้นลงไม่มีผลในทางลบกับเรือที่จะเข้าท่า หรือเรือที่จอดเทียบท่า ในทางตรงกันข้ามจะช่วยให้การเข้าท่าหรือเทียบท่า ขณะที่ทิศทางของกระแสน้ำไหลผ่านท่าขนถ่ายด้านในลักษณะเกือบจะเป็นแนวขนาน

1.7 คลื่น

คลื่นที่กระแสนลมพัดพามา ณ ท่าเทียบเรือพัดมาจากทิศใต้และตะวันตกเฉียงใต้ คลื่นสูงสุดสูง 2.8 ม. ในช่วงระยะเวลา 8 วินาที

1.8 ทิศทางของลม

- พัดจากทิศใต้ประมาณระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ ถึงพฤษภาคม
- พัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ประมาณระหว่างเดือนมิถุนายน ถึงกันยายน
- พัดจากทิศเหนือประมาณระหว่างเดือนตุลาคม ถึงมกราคม
- ความเร็วของลมประมาณระหว่างแต่ละเดือนโดยประมาณ 13.9 กม./ชม. หรือ 3.9 ม./วินาที
- ได้ฝุ่นอาจจะเกิดได้ประมาณเดือนพฤศจิกายน อย่างไรก็ตาม ลมพัดแรงมากกว่า 10 ม./วินาที หรือการเกิดพายุก็เกิดขึ้นไม่บ่อยครั้งนักเช่นเดียวกัน

1.9 ความลึกของน้ำ

เรือที่จะเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าจะมีขนาดระดับกินน้ำลึกสูงสุด 12.5 ม. ระดับกินน้ำลึกของเรือนี้สัมพันธ์กับความลึกหน้าท่า ซึ่งมีความลึก 12.5 ม. ตามตารางสถิติ (LLW น้ำลงต่ำกว่าระดับน้ำลง) ความลึกที่เหลือไว้เพื่อเป็นที่ว่างสำหรับกระตุง คือ 0.6 ม. ผู้ควบคุมเรือควรจะต้องปรึกษากับเจ้าหน้าที่ของท่าเรือเรื่องระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับกระตุง ข้อจำกัดของเรือที่จะเทียบท่า และเงื่อนไขของระดับน้ำขึ้น-ลงก่อนที่จะนำเรือเข้าเทียบท่า

1.10 เรือลากจูง

บริการเรือลากจูงดำเนินการโดยตัวแทนของบริษัทเรือ

จำนวนเรือลากจูงที่ว่าจ้างจะขึ้นอยู่กับขนาดความยาวของเรือและสภาพอากาศ ในสถานการณ์ปกติจะใช้เรือลากจูงหนึ่งลำกับเรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 110 เมตร และใช้เรือลากจูงที่มีขนาดความยาวมากกว่า 110 - 213 เมตร และเรือลากจูงสามลำสำหรับเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 213 เมตรขึ้นไป และในช่วงที่มีมรสุม จะต้องใช้เรือลากจูงอย่างน้อยหนึ่งลำ อยู่พร้อมปฏิบัติการในบริเวณใกล้เคียงตลอดเวลาขณะที่เรือเทียบท่า

1.11 ทีมรับเชือก

ทีมรับเชือกที่ดำเนินการปล่อยเชือกเรือและรับเชือกไปคล้องหลักผูกเรือ จะเป็นการดำเนินการโดยตัวแทนบริษัทเรือ หรือตัวแทนของท่าเรือ

2. ข้อห้าม/สิ่งที่จำเป็นต้องมีของเรือ

2.1 เรือต้องถูกตรวจสอบและตรวจรับโดยท่าเรือ MIT

2.2 เรือจะต้องแจ้งผ่านตัวแทนบริษัทเรือที่ทำเรืออุตสาหกรรมมาตาศพดล่งหน้าทาง e-mail ที่ mit.terminal@gmail.com เพื่อขออนุมัติเข้าเทียบท่าล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ ซึ่งข้อมูลจะประกอบไปด้วย

- (1) ชื่อเรือและนามเรียกขานของเรือ
- (2) เวลาที่คาดว่าจะมาถึงท่าเรือมาตาศพดล่ง
- (3) คุณลักษณะของเรือ
- (4) รายละเอียดของสินค้า
- (5) รายชื่อคนประจำเรือ

2.3 เรือจะต้องมีสภาพพร้อมทั้งอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับปฏิบัติงานสินค้าก่อนเข้าเทียบท่า

2.4 เรือจะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับในการควบคุมและการร้องขอบริการนำร่องอย่างเป็นทางการทางการรวมถึงการปฏิบัติตามกฎและระเบียบของพื้นที่ท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาศพดล่ง

3. ข้อมูลการนำเรือเข้าเทียบท่า

เครื่องกันกระแทกและโครงสร้างกันกระแทกของท่าเทียบเรือได้รับการออกแบบมาให้รองรับงานในระดับปกติด้วยแรงกระแทกของเรือที่เข้ามาเทียบท่าที่มีความแรงสูงสุด 25 ซม./วินาที และเกือบจะขนานกับท่า ท่าเรือ MIT ได้รับการออกแบบให้รับเรือขนาด 6,000-60,000 DWT ซึ่งจะต้องทำการตรวจสอบกับเจ้าหน้าที่ของท่าเรือเรื่องระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับขนาดของเรือฉบับล่าสุดด้วย

4. การนำเรือเข้าเทียบท่าและสาธารณูปการขนถ่าย

4.1 ขั้นตอนการนำเรือเข้าเทียบท่า

- (1) อนุญาตให้นำเรือเข้าเทียบท่า/ออกจากท่าได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ผู้นำร่องจะขึ้นเรือ ณ ที่จอดเรือทอดสมอและช่วยควบคุมเรือเข้าเทียบท่า
- (2) จะใช้เรือลากจูงหนึ่งหรือสองลำที่มีกำลังพอเหมาะ (โปรดดูหัวข้อ 1.10) เข้าช่วยในการนำเรือเข้าเทียบท่า/ออกจากท่า เรือลากจูงจะอยู่เตรียมพร้อมในบริเวณใกล้เคียง และพร้อมที่จะรับคำสั่งของกัปตันเรือหรือคำสั่งของผู้ควบคุมการขนถ่ายในกรณีที่สภาพอากาศเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลัน
- (3) จะใช้เรือรับเชือกหนึ่งหรือสองลำในการส่งเชือกเข้าฝั่ง

ประกาศสำคัญ

- (1) อุปกรณ์และเชือกดึงเรือเข้าผูกหลักต้องอยู่ในสภาพใช้งานที่ดี
- (2) ห้ามใช้ปลายเชือกที่ไม่ได้เชื่อมต่ออย่างเหมาะสม หรือมีรอยต่อ
- (3) ในบางครั้งสามารถใช้เชือกเรือหลายเส้นดึงเรือบนกันได้ ในกรณีที่ไม่ได้ใช้ในทิศเดียวกันหรือจุดเดียวกัน
- (4) ขณะที่ควบคุมเรือเข้าเทียบท่า MIT สิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งคือ เครื่องยนต์ของเรือจะต้องทำงานทันทีอย่างถูกต้อง ขอแนะนำว่าให้ทดสอบเครื่องยนต์ก่อนที่จะเข้าเทียบท่า
- (5) จะต้องมีการผูกมัดที่เพียงพอคอยดูแลกรณีฉุกเฉินบนเรือตลอดเวลาที่เรือจอดเทียบท่า
- (6) ขณะที่จอดเทียบท่า หม้อไอน้ำและเครื่องยนต์หลัก ทางเสื่อ และอุปกรณ์อื่นที่ขับเคลื่อนออกจากท่าได้เมื่อได้รับการแจ้งเตือนในระยะเวลานั้น
- (7) เรือทุกกลาขณะที่จอดอยู่ที่ท่า MIT ต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของท่าอย่างเคร่งครัด

4.2 ระบบป้องกันสนิม

ถ้าติดตั้งระบบป้องกันสนิม จะต้องปิดระบบอย่างน้อย 3 ชั่วโมง ก่อนที่จะนำเรือเข้าเทียบท่า

5. การคำนวณสินค้า ขั้นตอนการทำงานและการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน

5.1 การคำนวณสินค้า

นายเรือจะทำการคำนวณปริมาณ ไปพร้อมๆ กับการติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า ในขั้นตอนการคำนวณจะมีนายเรือและเซอร์เวเยอร์ร่วมกันคำนวณ โดยส่งผลที่ได้สำแดงต่อศุลกากรต่อไป

5.2 รายงานตรวจสอบด้านความปลอดภัยและมลภาวะ

รายงานตรวจสอบด้านความปลอดภัยของเรือและมลภาวะ จะร่วมกันดำเนินการระหว่าง ตัวแทนของเรือกับตัวแทนของท่าเรือให้เรียบร้อยก่อนที่จะทำการขนถ่ายสินค้า นายท่าผู้ควบคุมท่าเรือหรือผู้แทนจะรับผิดชอบประสานงานด้านการดำเนินการระหว่างเรือกับท่าเรือ

5.3 สิ่งที่ต้องการขนถ่ายสินค้าจำเป็นต้องมีและข้อห้าม

การปฏิบัติการณ์ข้อกำหนดดังต่อไปนี้ต้องเป็นไปอย่างเคร่งครัดระหว่างขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ MIT

/(1) ต้องมั่นใจ...

- (1) ต้องมั่นใจว่าไม่มีน้ำถูกปั๊มเข้าไปในท่อขึ้นฝั่งและจะต้องปิดวาล์วคูดน้ำทะเลของเรือทุกลำก่อนที่จะทำการขนถ่าย
- (2) ไม่อนุญาตให้เรือที่มีน้ำอับเฉาสกปรกเข้าทำการขนถ่าย อย่างไรก็ตามอาจจะมีการใช้ถังน้ำอับเฉาเรือแยกต่างหาก
- (3) ห้ามปล่อยน้ำอับเฉาจากเรือลงในทะเลบริเวณท่าเรือโดยเด็ดขาด
- (4) เงื่อนไขของการรับเชือกเรือเข้าคลังหลักผูกเรือ
 - เป็นความรับผิดชอบของเรือในการดูแลเชือกผูกเรือให้ปลอดภัย ขณะเทียบท่าตลอดเวลา
 - ความตึงของเชือกที่ผูกเรือจะต้องตึงและต้องผูกแน่นตามที่นายท่าเห็นสมควร
 - ในกรณีที่นายท่าเห็นว่าเชือกที่ผูกไว้ไม่ปลอดภัย หรือโดยสภาพภูมิอากาศเปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหันจำเป็นต้องใช้เรือลากจูงเข้าช่วยเหลือตามที่นายท่าเห็นสมควร ภาระค่าใช้จ่ายของการใช้เรือลากจูงจะเป็นของเจ้าของเรือ

5.4 กรณีฉุกเฉิน

- (1) ในกรณีที่เกิดไฟไหม้บนเรือจะต้องหยุดขนถ่ายทันที จะมีสัญญาณเตือนแจ้งท่าขนถ่ายเพื่อให้ท่าขนถ่ายช่วยในการย้ายเรือออกจากท่า
- (2) ในกรณีที่เกิดไฟไหม้บนฝั่ง
 - ให้หยุดการขนและถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือ และ/หรือการถ่วงเรือทันที
 - ปิดช่องทางเข้าทุกอย่างที่เปิดอยู่และปิดฝาระวางทันที
 - เตรียมเรือให้พร้อมที่จะออกจากท่าโดยทันที
 - คอยคำสั่งการจากนายท่า
- (3) การหลบภัยในกรณีฉุกเฉิน
 - เรือชูชีพบนเรือจะต้องจัดเตรียมให้พร้อมเพื่อนำลงหนีภัยฉุกเฉินได้ทันที
 - บันไดเรือต้องเตรียมพร้อมหรืออยู่ในตำแหน่งหันด้านข้างออกไปนอกเรือเพื่อนำลงหนีภัยได้ทันทีในกรณีฉุกเฉิน

6. ข้อบังคับด้านความปลอดภัย

เรือจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับดังต่อไปนี้อย่างเคร่งครัดขณะที่เรือเทียบท่า

6.1 ห้ามสูบบุหรี่

การสูบบุหรี่สามารถกระทำได้เฉพาะในสถานที่ที่ระบุโดยผู้ควบคุมการขนถ่ายห้ามสูบบุหรี่นอกเขตที่กำหนดไว้อย่างเด็ดขาด ห้ามโยนกันบุหรี่ข้ามเรือไปในท่าเรือ ห้ามมิให้พกไม้ขีดไฟหรือไฟแช็คบนดาดฟ้าเรือ

6.2 การใช้คริวของเรือ

หากผู้ควบคุมเรือและนายท่าพิจารณาร่วมกันตรวจสอบว่าสามารถปรุงอาหารได้ปลอดภัย นายท่าจะอนุญาตให้ใช้งานได้

/6.3 พร้อมที่จะ...

6.3 พร้อมที่จะเคลื่อนย้ายเรือออกจากท่า

ขณะที่เรือจอดเทียบท่า เครื่องยนต์หลักหรือเครื่องช่วยอื่นๆ ที่สำคัญต่อการเคลื่อนย้ายเรือต้องอยู่ในสภาพที่เตรียมพร้อมเพื่อที่จะสามารถเคลื่อนย้ายเรือออกจากท่าหากได้รับการแจ้งด้วยเวลาอันสั้น ไม่อนุญาตให้มีการซ่อมแซมใด ๆ เกิดขึ้น ในกรณีที่ได้รับการแจ้งย้าย หากจำเป็นที่จะต้องซ่อมแซมหรือทำการยกเครื่องยนต์หลัก หรือเครื่องช่วยอื่น ๆ จะต้องดำเนินการ ณ ที่ทอดสมอเรือหรือไม่ว่าจะเป็นก่อนหรือหลังการขนถ่าย

6.4 อุปกรณ์ดับเพลิงของเรือ

อุปกรณ์ดับเพลิงบนเรือต้องเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลาพร้อมด้วยคนบนเรือ เพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

6.5 การควบคุมดูแลความปลอดภัย

- (1) ไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกที่ไม่ได้รับการอนุญาต รวมทั้งพ่อค้าท้องถิ่นขึ้นบนเรือขณะที่เรือจอดที่ท่า MIT การไม่ปฏิบัติ ตามกฎในข้อนี้ถือว่ามีผลบังคับด้านความปลอดภัยอย่างรุนแรง และการทำการขนถ่ายจะต้องเลื่อนออกไป เวลาที่สูญเสียไปอยู่ในความรับผิดชอบของเรือ บุคคลภายนอกที่ได้รับอนุญาตไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ พนักงานท่าเรืออุตสาหกรรม ตัวแทนของบริษัทเรือและผู้รับเหมาจะต้องติดบัตรแสดงตัวที่ออกให้โดยท่าเรืออุตสาหกรรม มาตามชุดตลอดเวลา
- (2) รายชื่อลูกเรือ (รวมทั้งรายชื่อผู้หญิงที่มากับเรือ) จะต้องยื่นให้ผู้ดูแลท่าหน้าที่เรือมาถึง เพื่อเป็นการป้องกันความไม่สะดวกหากลูกเรือประสงค์จะออกหรือเข้าท่าเรือ ห้ามสตรีเข้าท่าเรือแต่ในกรณีที่ลูกเรือเป็นเพศหญิง หรือเป็นภรรยาของลูกเรือก็จะได้รับการอนุญาตให้เข้าได้หากถือบัตรที่ลงนามโดยกัปตันเรือและลงนามกำกับโดยตัวแทนบริษัทเรือ ซึ่งจะต้องมีการประสานงานกันระหว่างกัปตันเรือกับตัวแทนบริษัทเรือเพื่อเหตุผลในด้านความปลอดภัย
- (3) บันไดขึ้นลงเรือจะต้องมีรูปแบบมาตรฐานที่ผ่านการรับรองมาแล้วเพื่อใช้เป็นทางเดินเข้าเรือ โดยมีความลาดชันที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยและจะต้องมีคนประจำเรือเฝ้าประจำจุดขึ้นลง ตลอดเวลาที่เรืออยู่ในท่าและจะต้องติดป้ายซึ่งมีข้อความดังนี้
“ ห้ามเข้า เว้นแต่มีกิจธุระ ”
“ ห้ามสูบบุหรี่ ”

6.6 การควบคุมการทำงานบนเรือ

ขณะที่เรือจอดเทียบท่าจะต้องมีการสังเกตการณ์งานที่ทำบนเรืออย่างใกล้ชิด หากจะทำการซ่อมบำรุงรักษา เปลี่ยนอะไหล่ใหม่จะต้องได้รับการอนุญาตจากผู้ควบคุมการขนถ่าย ซึ่งหมายรวมถึงงานซ่อมแซมและเปลี่ยนอุปกรณ์ต่อไปด้วย

- (1) งานที่ส่งผลต่อการทำงานของเครื่องยนต์หลัก อุปกรณ์ดาดฟ้า / ใต้น้ำ / หรือดับเพลิง
- (2) ระบบก๊าซเฉื่อย

- (3) อุปกรณ์ลำเลียงสินค้า อุปกรณ์ทำความสะอาดถังเก็บผลิตภัณฑ์
- (4) อุปกรณ์ดึงเชือกคล้องหลักผูกเรือ
- (5) งานใด ๆ ก็ตามที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการควบคุมความปลอดภัยของงานบนเรือหรือควบคุมวิฤ
- (6) งานที่เป็น HOT WORK ต่างๆ

โดยถือว่าเป็นความรับผิดชอบของกัปตันเรือที่จะต้องทำให้มั่นใจว่างานนั้นจะกระทำด้วยความปลอดภัย

7. การป้องกันมลภาวะทางทะเล

- 7.1 กัปตันเรือเป็นผู้รับผิดชอบเสมอว่าจะไม่มีผลิตภัณฑ์ใดถ่ายเทหรือตกลงในทะเล ในกรณีที่มีการขนถ่ายหรือตกหล่นจากเรือกัปตันจะต้องใช้มาตรการที่สมเหตุสมผลเก็บหรือเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์ที่ตกหล่นหรือทำให้ความเสียหายต่อทรัพย์สินสาธารณะและส่วนตัวหรือต่อผลประโยชน์ รวมทั้งชีวิตสัตว์ทะเลให้ลดน้อยลงหรือบรรเทาลงโดยทันที
- 7.2 ท่าเรือ MIT ขอสงวนสิทธิ์ในการใช้มาตรการใด ๆ ที่พิจารณาว่าจำเป็นต่อการเก็บหรือเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์ที่ถ่ายเทหรือตกจากเรือ เพื่อลดหรือบรรเทาความเสี่ยงต่อทรัพย์สินสาธารณะและส่วนตัวหรือต่อผลประโยชน์รวมทั้งชีวิตสัตว์ทะเล โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากกัปตันเรือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความเสียหายทั้งหมดอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและต้องชำระคืนให้กับท่าเรือ

8. การเติมน้ำมัน การเก็บและจัดเตรียมเสบียงอาหารของเรือ

- 8.1 ไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับเติมน้ำมันบนท่าเรือ
- 8.2 การเติมน้ำมัน การส่งเสบียงอาหารจะได้รับอนุญาตให้กระทำได้ระหว่างปฏิบัติการก็ต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากนายท่าและกัปตันเรือ โดยมีเงื่อนไขดังนี้
 - 1) ไม่กีดขวางทางเข้าท่าเรือ
 - 2) เมื่อการขนถ่ายสินค้ายังคงได้รับการดูแลตามสมควร
 - 3) ถังใส่น้ำมัน สี แผ่นเหล็ก กระจบอกสูทก๊าซ หรือชิ้นเหล็กหนัก ๆ อื่น ๆ ใดที่อาจก่อให้เกิดประกายไฟ ควรวางบนยางหรือเสื่อที่เหมาะสม ไม่ควรวางบนดาดฟ้าเรือโดยตรง จะต้องไม่ลากหรือกลิ้งสิ่งของเหล่านี้ไปบนดาดฟ้า
 - 4) ถ้าน้ำมันหกจะต้องเช็ดน้ำมันหรือโดยวิธีที่ผู้แทนของ MIT เห็นชอบ ให้ใช้ถาดรองน้ำมันหยดเสมอเมื่อท่อที่เชื่อมแตก และจะต้องไม่มีการล้างน้ำมันบนเรือ
 - 5) มีเอกสารที่จะจ่ายชดเชยให้กับ MIT ในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้รับลงนามแล้ว
 - 6) มีการกำหนดจุดที่เรือจะเก็บของในดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ
 - 7) หากไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ข้างต้น MIT ขอสงวนสิทธิ์ที่จะไม่อนุญาตให้ทำการ
- 8.3 เรือเสบียง
ห้ามมิให้มีการส่งเสบียงโดยทางเรือในระหว่างจอดเทียบท่าโดยเด็ดขาด สามารถส่งได้ทางรถยนต์เท่านั้น
- 8.4 การอาบน้ำและตักปลาไม่อนุญาตให้อาบน้ำและตักปลาที่ซานท่าและบริเวณใกล้เคียง หรือตักปลาบนเรือขณะที่เรือจอดอยู่
