

## ประกาศกรมเจ้าท่า

ที่ ๔๖/๒๕๖๖

เรื่อง มาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือเรือการเข้ายาม  
การกำหนดชั่วโมงการพักผ่อน และความเหนื่อยล้าจากการทำงาน ของคนประจำเรือ

ตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended) และอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. ๒๐๐๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (Maritime Labour Convention ๒๐๐๖, as amended) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคี กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือเรือการเข้ายาม การกำหนดชั่วโมงการพักผ่อน และความเหนื่อยล้าจากการทำงาน ของคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดระหว่างประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือเรือการเข้ายาม การกำหนดชั่วโมงการพักผ่อน และความเหนื่อยล้าจากการทำงาน ของคนประจำเรือ ตลอดจนปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวแก่การเดินเรือหรือหน้าที่ที่พึงปฏิบัติของตน ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และสอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันอันตรายที่เกิดจากการทำงานบนเรือ อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๒/๑ ของกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานเครื่องมือหรืออุปกรณ์และมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานเครื่องมือหรืออุปกรณ์และมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการทำงานบนเรือ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ อธิบดีกรมเจ้าท่า ออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้ให้ใช้บังคับนับถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๒ ให้การกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของคนประจำเรือเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. ๒๐๐๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และประมวลข้อบังคับว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ

ข้อ ๓ ให้เรือจัดให้คนประจำเรือทุกคนมีชั่วโมงการพักผ่อน ดังต่อไปนี้

(๑) ภายใน ๑ วัน ต้องมีเวลาพักผ่อนไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง หรือภายใน ๑ สัปดาห์ ต้องมีเวลาพักผ่อนอย่างน้อย ๗๗ ชั่วโมง ทั้งนี้ อาจแบ่งแต่ละช่วงเวลาของการพักผ่อนได้ ดังนี้

(๑.๑) แบ่งเป็น ๒ ช่วงเวลา โดยแต่ละช่วงเวลาไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมงต่อเนื่องกัน และเมื่อรวมแต่ละช่วงเวลาแล้วต้องไม่เกินกว่า ๑๔ ชั่วโมง

(๑.๒) แบ่งเป็น ๓ ช่วงเวลา โดยในช่วงเวลาหนึ่งจะต้องไม่น้อยกว่า ๖ ชั่วโมง และอีกสองช่วงเวลาที่เหลือต้องไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง และเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกิน ๑๔ ชั่วโมง

ข้อ ๔ ให้เรือจัดทำประกาศตารางการเข้ายามเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ โดยติดไว้บนเรือ ในบริเวณที่สังเกตเห็นได้ง่าย

ข้อ ๕ ให้เรือจัดทำบันทึกชั่วโมงการพักผ่อนของคนประจำเรือเป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และให้สำเนาบันทึกชั่วโมงการพักผ่อนให้แก่คนประจำเรือทุกคน ทั้งนี้ ให้นายเรือหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากนายเรือ และคนประจำเรือลงนามในบันทึกชั่วโมงการพักผ่อนด้วย

ข้อ ๖ ในกรณีจำเป็นหรือเหตุการณฉุกเฉินต่อคน สินค้า หรือได้ให้การค้นหาและช่วยเหลือ เรือลำอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งประสบภัยในทะเล เรืออาจได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามชั่วโมงการพักผ่อนตามประกาศนี้ โดยนายเรืออาจเลื่อนตารางชั่วโมงการพักผ่อนและชั่วโมงการปฏิบัติงานของคนประจำเรือ จนกว่าสถานการณ์จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ภายใต้การยกเว้นตามวรรคแรก นายเรือต้องจัดให้คนประจำเรือมีชั่วโมงการพักผ่อนภายใน ๗ วัน ต้องไม่น้อยกว่า ๗๐ ชั่วโมง และการยกเว้นชั่วโมงการพักผ่อนนั้นต้องไม่ติดต่อกันนานเกินกว่า ๒ สัปดาห์ ในสองช่วงเวลาของการยกเว้นจะต้องไม่น้อยกว่า ๒ เท่า ของระยะเวลาการยกเว้น

ข้อ ๗ นายเรือหรือคนประจำเรือต้องห้ามปฏิบัติหน้าที่ หากพบว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจะต้องมีปริมาณไม่เกินกว่า ๐.๐๕ เปอร์เซ็นต์ หรือหากเป็น แอลกอฮอล์ทางลมหายใจจะต้องมีปริมาณไม่เกินกว่า ๐.๒๕ เปอร์เซ็นต์ หรือในระดับปริมาณที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงานของนายเรือ นายประจำเรือ ลูกเรือ ในขณะที่ได้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ การรักษาความปลอดภัยของเรือ และการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเล

ข้อ ๘ นายประจำเรือซึ่งมีหน้าที่ในการเข้ายามขณะเรือเดินและเรือจอด ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่การเข้ายามฝ่ายเดินเรือทั้งขณะที่เรือเดินและเรือจอด

นายประจำเรือซึ่งมีหน้าที่ในการเข้ายามในห้องเครื่อง ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้สำหรับการปฏิบัติหน้าที่การเข้ายามฝ่ายช่างกลทั้งขณะที่เรือเดินและเรือจอด

ข้อ ๙ ให้เรือจัดเตรียมแผนเส้นทางการเดินเรืออันประกอบด้วยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และให้ตรวจสอบทิศทางที่วางแผนไว้ในแผนที่ในเส้นทางการเดินเรื่อนั้น

ข้อ ๑๐ ให้ต้นกลเรือปรึกษาร่วมกันกับนายเรือ ในเรื่องสิ่งที่จะต้องใช้ระหว่างการเดินเรือ ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น สารเคมี อะไหล่ อะไหล่สำรอง อาหาร น้ำดื่ม และสิ่งอื่นใดที่จำเป็น

ข้อ ๑๑ ก่อนการออกเดินทาง นายเรือต้องวางแผนและตรวจสอบรายละเอียดที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเกี่ยวกับเส้นทางการเดินเรือจากเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือให้ครบถ้วน ทั้งนี้ ให้ทำการแก้ไข ปรับปรุง ข้อมูล และข้อจำกัดหรือคำเตือนใดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือ

ข้อ ๑๒ เมื่อได้วางแผนเส้นทางการเดินเรือ และได้มีการตรวจสอบตามข้อ ๑๑ แล้ว ให้แสดงแผนการเดินเรื่อนั้นบนแผนที่ และนายยามที่ปฏิบัติหน้าที่เข้ายามบนสะพานเดินเรื่อนั้น จะต้องรับทราบและพร้อมปฏิบัติตามเส้นทางที่กำหนดไว้ก่อนการเดินทางในแต่ละเที่ยว

ข้อ ๑๓ เรือต้องมีการวางแผนก่อนในกรณีแก้ไขเปลี่ยนแปลงเส้นทางในระหว่างการเดินทาง และกรณีเกิดการเปลี่ยนเมืองท่าปลายทาง หรือมีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางจากที่วางแผนไว้ด้วยเหตุสุดโต่งก็ตาม

ข้อ ๑๔ ให้เรือจัดให้มีระบบการจัดการเข้ายามบนสะพานเดินเรือและการเข้ายามในห้องเครื่อง ประกอบด้วยหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้บุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่เข้ายาม ต้องมีความพร้อมสำหรับปฏิบัติหน้าที่ในสถานการณ์ต่าง ๆ

(๒) การกำหนดบุคคลที่เข้ายาม ต้องพิจารณาถึงคุณสมบัติตามความเหมาะสมพื้นฐานเฉพาะของแต่ละบุคคลด้วย

(๓) ให้คำนึงถึงข้อแตกต่างของแต่ละบุคคลที่เข้ายาม

(๔) ให้นายเรือ ต้นกลเรือ และนายยาม ต้องดูแลการเข้ายามอย่างต่อเนื่อง เอกสารประกอบ ข้อมูลการเดินทาง การติดตั้งอุปกรณ์การใช้งานบนเรือ รวมถึงเจ้าหน้าที่อื่น ๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวด้วย

(๕) บุคคลที่เข้ายามต้องมีความรู้ความเข้าใจและคุ้นเคยกับระบบและการทำงานของอุปกรณ์บนเรือ

(๖) บุคคลที่เข้ายามต้องมีความรู้ความเข้าใจในข้อมูลและการสนองตอบต่อข้อมูลดังกล่าว ให้กับสถานีและอุปกรณ์บนเรือ

(๗) บุคคลที่เข้ายามควรกำกับดูแลการแลกเปลี่ยนข้อมูลต่าง ๆ ให้เหมาะสม ในทุกสถานการณ์

(๘) หากมีข้อสงสัยใดในเรื่องการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ให้บุคคลที่เข้ายาม แจ้งแก่นายเรือ ต้นกลเรือ และนายยามโดยทันที

ข้อ ๑๕ เพื่อความปลอดภัยของการเดินเรือเมื่ออยู่กลางทะเล ให้บุคลากรบนเรือปฏิบัติหน้าที่ตามข้อกำหนดการเข้ายาม ดังต่อไปนี้

(๑) ให้นายเรือกำหนดอัตรากำลังที่เหมาะสมเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันหรือการเกยตื้นของเรือ

(๒) ต้นกลเรือมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่นายเรือเพื่อให้การเข้ายามเป็นไปอย่างเหมาะสมและปลอดภัยในการเข้ายามฝ่ายข้างกล

(๓) นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ ควรใช้ความระมัดระวังต่อผลกระทบที่ร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน หรืออุบัติเหตุที่อาจก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลต่าง ๆ และออกคำเตือนเพื่อหลีกเลี่ยงมลพิษทางทะเลเท่าที่จะทำได้

ข้อ ๑๖ ขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ นายยามฝ่ายเดินเรือถือเป็นตัวแทนนายเรือ และเป็นบุคคลแรกที่ต้องรับผิดชอบตลอดระยะเวลา รวมถึงต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยต้องมีการเฝ้าระวังเหตุ ได้แก่

(๑) ปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา เฝ้าระวังอย่างต่อเนื่องโดยวิธีสังเกตและการเฝ้าฟัง หรือทุกวิธีการที่จะมีการเปลี่ยนแปลงขณะปฏิบัติหน้าที่

(๒) ปฏิบัติหน้าที่ในการประเมินความเสี่ยงในการโดนกัน การเกยตื้น และอันตรายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือ

ข้อ ๑๗ ขณะปฏิบัติหน้าที่ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องหมั่นตรวจตรา เฝ้าระวังเหตุอย่างดีที่สุด และไม่ปฏิบัติหน้าที่อื่นหรือกระทำการอื่นใดที่เป็นการรบกวน

ข้อ ๑๘ หน้าที่ความรับผิดชอบในการเฝ้าระวังเหตุและถือท้าย ไม่ควรเป็นของบุคคลเดียวกัน โดยคนถือท้ายต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายยามฝ่ายเดินเรือในขณะที่ถือท้าย เว้นแต่ เป็นเรือขนาดเล็กที่ไม่มีสิ่งกีดขวางทัศนวิสัยการมองเห็นโดยรอบ อย่างไรก็ตาม นายยามฝ่ายเดินเรือซึ่งปฏิบัติหน้าที่ขณะเรือเดินอาจเข้ายามเฝ้าระวังเหตุด้วยตนเองในเวลากลางวันได้เฉพาะกรณี ดังต่อไปนี้

(๑) ได้ประเมินสถานการณ์อย่างระมัดระวังแล้วที่มีความปลอดภัย โดยปราศจากข้อสงสัย

(๒) ต้องนำปัจจัยอื่น ๆ มาพิจารณาร่วมด้วย ไม่เฉพาะแต่สภาพอากาศ ทัศนวิสัยการมองเห็น ความหนาแน่นของการจราจร จุดที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ บริเวณที่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ ในขณะที่เดินเรือหรือใกล้กับบริเวณแผนแบ่งแนวจราจร

ทั้งนี้ ในการปฏิบัติหน้าที่ต้องสามารถให้การช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงทีเมื่อถูกร้องขอจากสะพานเดินเรือในกรณีที่สถานการณ์เปลี่ยนแปลง

ข้อ ๑๙ ให้นายเรือพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ให้ครบถ้วนในการกำหนดองค์ประกอบของการเข้ายามฝ่ายเดินเรือให้เหมาะสมเพียงพอเพื่อให้แน่ใจว่ามีการเฝ้าระวังอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ นายเรือต้องมีส่วนในการตัดสินใจสถานการณ์ต่าง ๆ ที่สำคัญ รวมถึง ปัจจัยต่าง ๆ ต่อไปนี้ด้วย

(๑) ทัศนวิสัยการมองเห็น สภาพอากาศ และสภาพท้องทะเล

(๒) ความหนาแน่นของการจราจร และกิจกรรมอื่นใดที่เกิดขึ้นในบริเวณที่เรือเดิน

(๓) บริเวณที่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษในขณะที่เดินเรือหรือใกล้กับบริเวณแผนแบ่งแนวจราจรหรือเส้นทางอื่นใด

(๔) ภาระงานที่เพิ่มมากขึ้นจากการปฏิบัติงานของเรือ ข้อกำหนดในการปฏิบัติงานอย่างฉับพลัน รวมถึงการนำเรือให้เป็นไปตามความคาดหมาย

(๕) ความเหมาะสมของคนประจำเรือในการปฏิบัติหน้าที่เข้ายาม

(๖) ความรู้ความเข้าใจ ความเชื่อมั่น และประสบการณ์ ต่อนายประจำเรือและลูกเรือ

(๗) ประสบการณ์ของนายประจำเรือแต่ละนายในการเข้ายามฝ่ายเดินเรือ และความคุ้นเคยที่มีต่ออุปกรณ์บนเรือ ลักษณะของการปฏิบัติงาน และขีดความสามารถในการนำเรือ

(๘) กิจกรรมใด ๆ ที่ได้กระทำบนเรือในทุกสภาวะการณ์ รวมไปถึงติดต่อสื่อสารทางวิทยุ และความพร้อมในการให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงที เมื่อได้รับการร้องขอจากบนสะพานเดินเรือ

(๙) สถานะของเครื่องมือ อุปกรณ์ และแผนควบคุมบนสะพานเดินเรือ รวมทั้ง ระบบสัญญาณแจ้งเตือนภัยต่าง ๆ

(๑๐) ลักษณะเฉพาะต่าง ๆ ของการควบคุมทางเสือ การควบคุมใบจักรเรือ และการนำเรือ

(๑๑) ขนาดของเรือ รวมทั้งทัศนวิสัยการมองเห็นจากจุดสั่งการเรือ

(๑๒) การกำหนดตั้งค่าต่าง ๆ บนสะพานเดินเรือที่ต้องไม่กระทบถึงการปฏิบัติงานของนายยามไม่ว่าจะเป็นการรับรู้ผ่านการมองเห็นหรือการได้ยินโดยอุปกรณ์อื่นใด

(๑๓) มาตรฐาน ขั้นตอน หรือข้อแนะนำอื่นใด อันเกี่ยวกับการจัดการเข้ายามและความเหมาะสมตามภาระหน้าที่ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด

ข้อ ๒๐ ในการพิจารณากำหนดบุคลากรในการเข้ายามบนสะพานเดินเรือ นอกเหนือจากการพิจารณาคุณสมบัติที่เหมาะสมของลูกเรือแล้ว ยังต้องคำนึงถึงปัจจัย ดังต่อไปนี้

(๑) ต้องมีการปฏิบัติหน้าที่บนสะพานเดินเรือตลอดเวลา

(๒) สภาพอากาศ และทัศนวิสัยการมองเห็น ทั้งในเวลากลางวันหรือกลางคืน

(๓) สถานการณ์ความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีความจำเป็นต้องพิจารณาเพิ่มหน้าที่ในการเดินเรือให้แก่นายยามเพิ่มเติม

(๔) การใช้งานและสภาพการใช้งานของอุปกรณ์ช่วยนำเรือต่าง ๆ อาทิเช่น แผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และสารสนเทศเพื่อการเดินเรือ (ECDIS) เรดาร์ หรืออุปกรณ์ระบุตำแหน่งอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งอุปกรณ์อื่นใดซึ่งมีผลกระทบกับการเดินเรืออย่างปลอดภัย

(๕) มีระบบการถือท้ายเรือแบบอัตโนมัติ

(๖) หน้าที่เกี่ยวกับวิหุขของเรือ

(๗) การควบคุม สัญญาณเตือนภัย และหน่วยชีวิต พื้นที่ห้องเครื่องที่ไม่ต้องมีการเข้ายาม (UMS) บนสะพานเดินเรือ รวมถึงขั้นตอนการใช้งานและข้อจำกัดของอุปกรณ์

(๘) การเพิ่มขึ้นของหน้าที่เข้ายามฝ่ายเดินเรือซึ่งอาจเป็นผลมาจากสถานการณ์พิเศษ

ข้อ ๒๑ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องไม่ส่งมอบการเข้ายามของตนให้กับนายยามผลัดถัดไป หากเชื่อได้ว่านายยามดังกล่าวไม่มีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่เข้ายามได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งต้องแจ้งเหตุดังกล่าวให้แก่ฝ่ายเรือทราบทันที

ข้อ ๒๒ นายยามผลัดถัดไปต้องแน่ใจว่าลูกยามสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มความสามารถ โดยเฉพาะการปฏิบัติหน้าที่ในเวลากลางคืน ทั้งนี้ นายยามผลัดถัดไปต้องไม่รับยามจนกว่าสามารถปรับสภาพการมองเห็นได้อย่างชัดเจนในเวลากลางคืน

ข้อ ๒๓ ก่อนการเข้ายาม นายยามผลัดถัดไปต้องทราบตำแหน่งโดยประมาณหรือตำแหน่งที่แท้จริงของเรือ ตรวจสอบเส้นทางการเดินเรือ ทิศทางและความเร็วของเรือ รวมทั้งตรวจสอบความเหมาะสมของระบบควบคุมพื้นที่ห้องเครื่องที่ไม่ต้องมีการเข้ายาม (UMS) และต้องเตรียมรับมือต่อสถานการณ์อันตรายที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการเดินเรือ

ข้อ ๒๔ นายยามผลัดถัดไปต้องทราบเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- (๑) คำสั่ง ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อแนะนำต่าง ๆ ของนายเรืออันเกี่ยวกับการเดินเรือ
- (๒) ตำแหน่งของเรือ เส้นทาง การเดินเรือ ความเร็วของเรือ และอัตรากินน้ำลึกของเรือ
- (๓) คลื่นลม กระแสน้ำ สภาพภูมิอากาศ และทัศนวิสัยการมองเห็น ในขณะปัจจุบันหรือตามที่คาดการณ์ รวมทั้งผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าวต่อทิศทางและความเร็วเรือ
- (๔) ขั้นตอนในการใช้งานเครื่องยนต์ในการนำเรือ เมื่อเครื่องยนต์อยู่ภายใต้การควบคุมของสะพานเดินเรือ
- (๕) สถานการณ์ในการเดินเรือรวมถึง แต่ไม่จำกัดเฉพาะ
  - (๕.๑) สภาพการใช้งานของอุปกรณ์เดินเรือและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่ใช้งานหรืออาจใช้งานในขณะที่เข้ายาม
  - (๕.๒) ความผิดพลาดของเข็มทิศไโรหรือเข็มทิศแม่เหล็ก
  - (๕.๓) พิกัดและการเคลื่อนที่ของเรือลำอื่นที่มองเห็นได้หรืออยู่ในบริเวณใกล้เคียง
  - (๕.๔) สภาพการณ์และภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นต่อเรือขณะเข้ายาม
  - (๕.๕) ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับการเอียงของเรือ การจมหัวหรือจมท้ายของเรือ (Trim by head or trim by stern) ความหนาแน่นของน้ำ หรือการยกตัวขึ้นหรือลงบริเวณด้านท้ายของเรือ (Squat) ในขณะเรือเดิน

ข้อ ๒๕ เมื่อใดก็ตามที่จะส่งมอบการเข้ายาม หากนายยามอยู่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่การนำเรือหรือปฏิบัติหน้าที่อื่นใดเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ให้งดการส่งมอบการเข้ายาม ทั้งนี้ให้นายยามที่อยู่ระหว่างปฏิบัติหน้าที่เข้ายามจนกว่าเหตุการณ์อันตรายดังกล่าวผ่านพ้นไป

ข้อ ๒๖ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

- (๑) เข้ายามบนสะพานเดินเรือตลอดเวลา
- (๒) ไม่ลงจากสะพานเดินเรือจนกว่าจะออกยาม ไม่ว่าจะกรณีใด
- (๓) นำเรืออย่างปลอดภัย แม้ว่านายเรืออยู่บนสะพานเดินเรือก็ตาม เว้นแต่ ได้รับแจ้งจากนายเรืออย่างเป็นทางการเฉพาะว่านายเรือจะปฏิบัติหน้าที่เอง และรับทราบตรงกันทั้งสองฝ่ายแล้ว

ข้อ ๒๗ ในระหว่างการเข้ายามต้องมีการตรวจสอบเข็ม ตำแหน่ง และความเร็ว ของเรือตามระยะเวลาที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งใช้อุปกรณ์ช่วยการนำทางอื่นที่จำเป็น เพื่อให้การเดินเรือเป็นไปตามเส้นทางที่กำหนดไว้

ข้อ ๒๘ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องมีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีเกี่ยวกับพิกัดของเรือและวิธีการใช้งานของอุปกรณ์การเดินเรือและอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยที่อยู่บนเรือ โดยคำนึงถึงข้อจำกัดในการใช้งานของอุปกรณ์ดังกล่าว

ข้อ ๒๙ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่อื่นซึ่งอาจกระทบความปลอดภัยในการเดินเรือ

ข้อ ๓๐ เมื่อใช้งานเรดาร์ ให้นายยามฝ่ายเดินเรือคำนึงถึงการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ว่าด้วยการใช้งานเรดาร์

ข้อ ๓๑ ในกรณีจำเป็น นายยามฝ่ายเดินเรือต้องไม่ล็งเลที่จะเข้าบังคับทางเสือ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ส่งสัญญาณเสียงของเรือ อย่างไรก็ตาม ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเท่าที่กระทำได้ก่อน การเปลี่ยนแปลงรอบความเร็วเครื่องยนต์ รวมทั้งการใช้งานระบบควบคุมพื้นที่ห้องเครื่องที่ไม่ต้องมีการเข้ายาม (UMS) อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กำหนดโดยสะพานเดินเรือ

ข้อ ๓๒ ในการจัดการเข้ายามฝ่ายเดินเรือ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องมีความรู้ความเข้าใจ ลักษณะการควบคุมเรือ รวมถึงระยะทางหยุดเรือ และควรตระหนักว่าเรือลำอื่นอาจมีลักษณะการควบคุมเรือที่แตกต่างกันออกไป

ข้อ ๓๓ เรือต้องมีการเก็บบันทึกการเคลื่อนตัวของเรือและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ข้อ ๓๔ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องแน่ใจว่ามีการเฝ้าระวังอย่างเหมาะสมสำหรับเรือที่มีห้องแผนที่แยกจากสะพานเดินเรือ นายยามฝ่ายเดินเรืออาจใช้ห้องแผนที่ได้โดยใช้ระยะเวลาอันสั้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งจำเป็นแก่การเดินเรือ ทั้งนี้ ต้องแน่ใจก่อนว่ามีความปลอดภัยที่จะใช้ห้องแผนที่ดังกล่าว และมีการดำเนินการเฝ้าระวังเหตุอย่างเหมาะสมแล้ว

ข้อ ๓๕ การทดสอบอุปกรณ์สำหรับใช้งานเพื่อการเดินเรือต้องกระทำอย่างสม่ำเสมอเท่าที่กระทำได้ และเป็นไปตามความเหมาะสมของสถานการณ์ โดยเฉพาะก่อนที่ความเสี่ยงภัยซึ่งกระทบต่อการเดินเรืออาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ ให้นำบันทึกการทดสอบอุปกรณ์ด้วยในกรณีที่เหมาะสม โดยการทดสอบนี้ ต้องกระทำขึ้นก่อนเข้าท่าเรือหรือออกจากท่าเรือ

ข้อ ๓๖ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด เพื่อให้แน่ใจ ดังนี้

(๑) บุคคลที่ทำหน้าที่ถือท้ายเรือหรือระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเป็นไปตามทิศทางที่ถูกต้อง

(๒) จำนวนอัตราผิดของเข็มทิศบนเรืออย่างน้อย ๑ ครั้งต่อผลัด และหากเหมาะสม หลังจากมีการเปลี่ยนทิศทางอย่างมีนัยยะสำคัญ ให้เปรียบเทียบระหว่างเข็มทิศแม่เหล็กและเข็มทิศไยโรหลัก (Gyro-master) รวมทั้งเข็มทิศไยโรรอง (Gyro-repeater) ให้สอดคล้องอย่างสม่ำเสมอ

(๓) มีการทดสอบระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติ อย่างน้อย ๑ ครั้งต่อผลัด

(๔) ไฟเรือเดินและไฟสัญญาณ รวมถึงอุปกรณ์การเดินเรือทำงานได้อย่างเป็นปกติ

(๕) อุปกรณ์วิทยุทำงานได้อย่างเป็นปกติ

(๖) การควบคุม สัญญาณเตือนภัย และหน่วยชีวิต พื้นที่ห้องเครื่องที่ไม่ต้องมีการเข้ายาม (UMS) ทำงานได้อย่างเป็นปกติ

ข้อ ๓๗ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ทั้งนี้ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องให้ความสำคัญ ดังนี้

(๑) ความจำเป็นให้มีผู้ถือท้ายเรือบังคับทิศทางและเปลี่ยนเป็นการควบคุมด้วยมือตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่อาจเป็นอันตรายได้อย่างปลอดภัย

(๒) ภายใต้การถือท้ายเรือแบบอัตโนมัติ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องให้ความระมัดระวังเป็นพิเศษเพื่อปฏิบัติหน้าที่ฉุกเฉินซึ่งจะไม่ได้รับการช่วยเหลืออันเกิดจากขาดการเฝ้าระวังเหตุ

ข้อ ๓๘ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องมีความคุ้นเคยกับการใช้งานเครื่องช่วยการเดินเรือที่เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ชีตความสามารถและข้อจำกัด รวมถึงต้องใช้งานเครื่องช่วยเหล่านี้ได้ตามความเหมาะสม ตลอดจนต้องคำนึงว่าเครื่องหยั่งน้ำ (Echo-sounder) เป็นเครื่องช่วยการเดินเรือที่มีประโยชน์

ข้อ ๓๙ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องใช้งานเรดาร์ในเวลาที่จะพบกับหรือคาดการณ์ได้ว่าทัศนวิสัยการมองเห็นจำกัด รวมถึงในเวลาที่จะการจราจรหนาแน่น โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้วย

ข้อ ๔๐ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องแน่ใจว่าระยะการตรวจจับ (Range scale) ที่ใช้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ให้มีระยะที่ถี่เพียงพอเพื่อตรวจสอบการสะท้อนได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเท่าที่เป็นได้

ข้อ ๔๑ กรณีที่ใช้งานเรดาร์ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องเลือกระยะการตรวจจับ (Range scale) ที่เหมาะสมและสังเกตการณ์การแสดงผลอย่างระมัดระวัง โดยต้องแน่ใจว่าได้เริ่มการวางแผนหรือการวิเคราะห์อย่างเป็นระบบในเวลาที่เพียงพอ

ข้อ ๔๒ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องแจ้งให้นายเรือทราบทันที กรณีดังนี้

(๑) หากพบว่าหรือคาดการณ์ว่าอาจพบข้อจำกัดที่ทัศนวิสัยการมองเห็น

(๒) หากสภาพการจราจรหรือการเคลื่อนตัวของเรือทำให้เกิดข้อกังวล

(๓) หากประสบความยากในการรักษาเส้นทางเดินเรือ

(๔) เมื่อมองไม่เห็นชายฝั่ง เครื่องหมายการเดินเรือ หรือไม่ได้รับเสียงสะท้อนกลับตามกำหนด

(๕) หากเห็นชายฝั่ง เครื่องหมายการเดินเรือ หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงเสียงสะท้อน โดยไม่ได้คาดการณ์ไว้ล่วงหน้า

(๖) เมื่อมีการชำรุดเสียหายของเครื่องยนต์ ระบบการควบคุมเครื่องจักรขับเคลื่อน เครื่องถือท้ายหรืออุปกรณ์การเดินเรือที่จำเป็น รวมทั้ง สัญญาณเตือน หรือหน่วยชี้วัด

(๗) หากอุปกรณ์วิทยุทำงานผิดปกติ

(๘) ในสภาพอากาศรุนแรง หากมีข้อสงสัยว่ามีโอกาสที่อาจเกิดความเสียหาย

(๙) หากเรือพบกับเหตุอันตรายในการเดินเรือ เช่น ทะเลน้ำแข็ง หรือซากเรือที่ถูกล้าง

(๑๐) ในสถานการณ์ฉุกเฉินหรือหากมีข้อสงสัย

ข้อ ๔๒ นอกเหนือจากข้อกำหนดให้แจ้งนายเรือทราบในทันทีเมื่อเกิดเหตุข้างต้น นายยามฝ่ายเดินเรือต้องไม่ลังเลที่จะปฏิบัติการแก้ไขเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เรือ ตามสมควรกับสถานการณ์

ข้อ ๔๓ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องให้คำแนะนำและข้อมูลที่เหมาะสมซึ่งแน่ใจได้ว่าการเข้ายามเป็นไปอย่างปลอดภัย รวมถึงมีการเฝ้าระวังอย่างเหมาะสม



ข้อ ๔๔ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องวัดระยะเข็มทิศ (Compass bearing) อย่างสม่ำเสมอและถูกต้องในขณะที่เรือเข้าใกล้กันเพื่อตรวจสอบความเสี่ยงต่อการโตนกัน และคำนึงว่าความเสี่ยงอาจคงอยู่แม้ว่าได้เปลี่ยนการวัดระยะเข็มทิศ (Compass bearing) แล้ว โดยเฉพาะในกรณีที่เรือแล่นเข้าใกล้เรือขนาดใหญ่ เรือมีการลากจูง หรือเมื่อแล่นเข้าใกล้เรือในระยะประชิด ทั้งนี้ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโตนกันในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยเร็วอย่างมั่นใจ ทั้งนี้ ต้องตรวจสอบว่าการปฏิบัตินั้นเป็นไปตามความต้องการ

ข้อ ๔๕ กรณีสภาพอากาศแจ่มใส ให้นายยามฝ่ายเดินเรือเข้ายามโดยใช้งานเรดาร์เท่าที่กระทำได้

ข้อ ๔๖ กรณีพบหรือคาดการณ์ได้ว่าทัศนวิสัยการมองเห็นจำกัด ความรับผิดชอบแรกของนายยามฝ่ายเดินเรือคือการปฏิบัติตามกฎข้อบังคับระหว่างประเทศสำหรับป้องกันเรือโตนกันในทะเล ค.ศ. ๑๙๗๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญาณเสียง สัญญาณหมอก การเดินเรือด้วยความเร็วที่ปลอดภัย และเครื่องยนต์มีความพร้อมนำเรือได้อย่างทันที่ นอกจากนี้ นายยามฝ่ายเดินเรือต้อง

- (๑) แจ้งให้นายเรือทราบ
- (๒) ประจําตำแหน่งเพื่อเฝ้าระวังอย่างเหมาะสม
- (๓) แสดงสัญญาณไฟเรือเดิน
- (๔) ปฏิบัติหน้าที่และใช้งานเรดาร์

ข้อ ๔๗ ในการจัดการเข้ายาม นายเรือและนายยามฝ่ายเดินเรือต้องคำนึงถึงความพร้อมของอุปกรณ์บนสะพานเดินเรือและเครื่องช่วยการเดินเรือสำหรับใช้งาน ข้อจำกัด ขั้นตอนการใช้งาน และมาตรการป้องกัน

ข้อ ๔๘ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องใช้แผนที่เดินเรือในมาตราส่วนซึ่งละเอียดตามความเหมาะสมกับพื้นที่และได้รับการแก้ไขปรับปรุงล่าสุด โดยการระบุตำแหน่งเรือ (Fixes) ต้องทำเป็นระยะ ๆ และดำเนินการมากกว่า ๑ รูปแบบ แล้วแต่สถานการณ์เรืออำนวยการ ทั้งนี้ กรณีที่ใช้ระบบแสดงแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์และสารสนเทศเพื่อการเดินเรือ (ECDIS) ให้ใช้งานแผนที่เดินเรืออิเล็กทรอนิกส์มาตราส่วนซึ่งละเอียดอย่างเหมาะสม และตรวจสอบตำแหน่งของเรือด้วยรูปแบบที่เหมาะสม

ข้อ ๔๙ นายยามฝ่ายเดินเรือต้องสามารถแยกแยะเครื่องหมายการเดินเรือได้อย่างมั่นใจ

ข้อ ๕๐ นอกเหนือจากหน้าที่ของเจ้าพนักงานนำร่อง การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานนำร่องบนเรือมิได้ทำให้นายเรือหรือนายยามฝ่ายเดินเรือหลุดพ้นจากหน้าที่ซึ่งต้องปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ นายเรือและเจ้าพนักงานนำร่องต้องแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวิธีการเดินเรือ สภาพการณ์ในท้องที่ และลักษณะของเรือ ทั้งนี้ นายเรือและนายยามฝ่ายเดินเรือต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดกับเจ้าพนักงานนำร่อง และดำเนินการตรวจสอบตำแหน่งและความเร็วของเรือให้เป็นไปอย่างถูกต้อง

ข้อ ๕๑ หากมีข้อสงสัยต่อการปฏิบัติหน้าที่หรือความประสงค์ของเจ้าพนักงานนำร่อง นายยามฝ่ายเดินเรือต้องขอคำชี้แจงจากเจ้าพนักงานนำร่อง และหากยังมีข้อสงสัยเพิ่มเติม ต้องแจ้งให้นายเรือทราบทันที และดำเนินการที่จำเป็นก่อนเบื้องต้น

ข้อ ๕๒ หากนายเรือพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความจำเป็น ให้คงไว้ซึ่งการเข้ายามฝ่ายเดินเรือ ขณะเรือทอดสมอ ทั้งนี้ ขณะเรือทอดสมอ ให้นายยามฝ่ายเดินเรือดำเนินการ ดังนี้

(๑) กำหนดและบันทึกตำแหน่งของเรือบนแผนที่เดินเรือในทันทีที่เหมาะสม

(๒) หากสถานการณ์เอื้ออำนวย ให้ตรวจสอบเป็นระยะ ๆ ว่าเรือจอดทอดสมออย่างมั่นคง โดยเทียบกับเครื่องหมายการเดินเรือคงที่หรือวัตถุชายฝั่งที่ระบุได้ง่าย

(๓) ต้องแน่ใจว่ามีการเข้ายามเฝ้าระวังเหตุอย่างเหมาะสม

(๔) ต้องแน่ใจว่าเรือได้รับการตรวจสอบตามรอบเวลา

(๕) สังเกตสถานะทางอุทกศาสตร์และน้ำขึ้น - น้ำลง รวมทั้งสภาพคลื่นลมทะเล

(๖) แจ้งนายเรือและดำเนินการตามความจำเป็น กรณีที่เรือเกิดอาการสมอเกา

(๗) ต้องแน่ใจว่าเครื่องยนต์และเครื่องจักรอื่นมีสภาพความพร้อมและเป็นไปตามข้อสั่งการนายเรือ

(๘) แจ้งนายเรือ หากทัศนวิสัยการมองเห็นลดลง

(๙) ต้องแน่ใจว่าเรือแสดงไฟและสัญญาณอย่างเหมาะสม รวมทั้งความเหมาะสมของสัญญาณเสียงต่าง ๆ ให้เป็นไปตามข้อบังคับ

(๑๐) ดำเนินมาตรการเพื่อคุ้มครองรักษาสິงแวดล้อมจากมลพิษของเรือและปฏิบัติตามข้อบังคับเกี่ยวกับมลพิษ

ข้อ ๕๓ การจัดการเข้ายามฝ่ายช่างกลต้องมีความเพียงพอต่อการปฏิบัติงานกับเครื่องจักร ซึ่งกระทบกับการปฏิบัติงานของเรืออย่างปลอดภัย ไม่ว่าจะในรูปแบบอัตโนมัติหรือแบบควบคุมด้วยมือ รวมถึงต้องมีความเหมาะสมกับสถานการณ์และบริบท

ข้อ ๕๔ ในการตัดสินใจเพื่อจัดการเข้ายามฝ่ายช่างกล อันอาจรวมถึงความเหมาะสมของคุณสมบัติของบุคลากร ให้พิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้

(๑) ประเภทเรือ ประเภทและสถานะความพร้อมของเครื่องจักร

(๒) มีการดูแลรักษาเครื่องจักรที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรืออย่างปลอดภัย

(๓) มีการปฏิบัติงานในรูปแบบพิเศษซึ่งถูกกำหนดโดยสภาวะแวดล้อม เช่น สภาพอากาศ ทะเลน้ำแข็ง น้ำที่มีการปนเปื้อน พื้นที่น้ำตื้น สถานการณ์ฉุกเฉิน การควบคุมความเสียหาย หรือการบรรเทามลพิษ

(๔) คุณสมบัติและประสบการณ์ของฝ่ายช่างกล

(๕) ความปลอดภัยของชีวิต เรือ สินค้า ท่าเรือ และการปกป้องสิ่งแวดล้อม

(๖) การปฏิบัติตามกฎระเบียบระหว่างประเทศ ระดับชาติ และระดับท้องถิ่น

(๗) การปฏิบัติงานในการเดินเรือตามปกติ

ข้อ ๕๕ นายยามฝ่ายช่างกลต้องไม่ส่งมอบการเข้ายามให้กับนายยามผลัดถัดไป หากมีเหตุอันเชื่อได้ว่านายยามผลัดถัดไปไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่เข้ายามได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้อำนาจพนักงานต้นกลเรือทราบ

ข้อ ๕๖ นายยามผลัดถัดไปต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าลูกยามฝ่ายช่างกลสามารถปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดประสิทธิผลได้อย่างเต็มความสามารถ

ข้อ ๕๗ ก่อนเข้ายามฝ่ายช่างกล นายยามผลัดถัดไปต้องตรวจสอบและปฏิบัติตามอย่างน้อย ดังนี้

(๑) ข้อสั่งการและข้อแนะนำพิเศษของต้นกลเรือที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของระบบและเครื่องจักรของเรือ

(๒) ลักษณะของงานที่ทำต่อเครื่องจักรและระบบ บุคลากรที่เกี่ยวข้อง และอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

(๓) ระดับและสภาพของน้ำหรือสิ่งตกค้างในท้องเรือ ถังอับเฉา ถังพัก (Stop) ถังสำรอง ถังน้ำจืด ถังบำบัด และข้อกำหนดพิเศษอื่น สำหรับการใช้งานหรือกำจัดน้ำหรือสิ่งตกค้างดังกล่าว

(๔) สภาพและระดับของเชื้อเพลิงในถังสำรอง ถังที่ใช้เตรียมน้ำมัน ถังน้ำมันที่ใช้ประจำวัน และแหล่งเก็บเชื้อเพลิงอื่น ๆ

(๕) ข้อกำหนดพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดในระบบสุขาภิบาล

(๖) สภาพและรูปแบบการทำงานของระบบหลักและระบบเสริม รวมถึงระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้า

(๗) สภาพอุปกรณ์แผงควบคุมที่ใช้ในการณ์สังเกตการณ์และควบคุม และอุปกรณ์ที่ควบคุมด้วยมือ

(๘) สภาพและรูปแบบการทำงานของระบบควบคุมหม้อน้ำอัตโนมัติ เช่น ระบบควบคุมป้องกันเปลวเพลิง ระบบควบคุมขีดจำกัด ระบบควบคุมการเผาไหม้ ระบบควบคุมการจ่ายเชื้อเพลิง และอุปกรณ์อื่นที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของหม้อไอน้ำ

(๙) สภาพที่ไม่พึงประสงค์ที่อาจเกิดขึ้นจากสภาพอากาศแปรปรวน ทะเลน้ำแข็ง หรือน้ำที่มีการปนเปื้อนหรือพื้นที่น้ำตื้น

(๑๐) รูปแบบการปฏิบัติงานพิเศษจากการอุปกรณ์ทำงานผิดพลาดหรือความไม่พร้อมของเรือ

(๑๑) รายงานผลการปฏิบัติงานของลูกเรือฝ่ายช่างกลอันเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่

(๑๒) ความพร้อมของอุปกรณ์ดับเพลิง

(๑๓) สถานะความเรียบร้อยของปุมเรือ

ข้อ ๕๘ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่าการจัดการเข้ายามได้รับการปฏิบัติตามและเป็นไปตามข้อสั่งการ ทั้งนี้ นายช่างกลเรือฝ่ายช่างกลต้องให้การช่วยเหลือเพื่อให้การปฏิบัติงานของเครื่องจักรขับเคลื่อนและอุปกรณ์เสริมเป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ หากการปฏิบัติงานดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการเข้ายามของฝ่ายช่างกล

ข้อ ๕๙ นายยามฝ่ายช่างกลต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ห้องเครื่องอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าต้นกลเรืออยู่หรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ ได้รับแจ้งจากต้นกลเรืออย่างเป็นทางการเฉพาะว่าต้นกลเรือจะปฏิบัติหน้าที่เอง และรับทราบตรงกันทั้งสองฝ่ายแล้ว

ข้อ ๖๐ ลูกยามฝ่ายช่างกลต้องคุ้นเคยกับหน้าที่ที่ปฏิบัติ นอกจากนี้ ต้องมีความรู้ความเข้าใจในส่วนที่เกี่ยวกับเรือที่ตนปฏิบัติงาน ดังนี้

(๑) การใช้ระบบการสื่อสารภายในเรืออย่างเหมาะสม

(๒) เส้นทางหนีออกจากพื้นที่ห้องเครื่อง

(๓) ระบบสัญญาณเตือนภัยห้องเครื่องและสามารถแยกแยะสัญญาณเตือนต่าง ๆ โดยเฉพาะสัญญาณดับเพลิง

(๔) จำนวน บริเวณสถานที่ และประเภทของอุปกรณ์ดับเพลิง รวมถึงวิธีการใช้งานและข้อควรระวังด้านความปลอดภัยต่าง ๆ

ข้อ ๖๑ เครื่องจักรที่ทำงานผิดปกติหรืออาจทำงานผิดปกติ หรือซ่อมบำรุงเป็นพิเศษ ต้องมีการบันทึกการดำเนินการ ทั้งนี้ อาจมีการจัดทำแผนสำหรับการซ่อมบำรุงในเบื้องต้นด้วย

ข้อ ๖๒ ในการเข้ายามห้องเครื่อง นายยามฝ่ายช่างกลต้องพร้อมปฏิบัติงานตลอดเวลา เพื่อควบคุมอุปกรณ์ขับเคลื่อนสนองต่อการเปลี่ยนทิศทาง หรือความเร็วของเรือ

ข้อ ๖๓ ในกรณีที่การเข้ายามห้องเครื่องไม่เป็นไปตามระยเวลานั้น นายประจำเรือซึ่งได้รับมอบหมายให้เข้ายามฝ่ายช่างกลต้องสามารถเข้าพื้นที่ห้องเครื่องได้ทันทีที่มีการร้องขอ

ข้อ ๖๔ การสั่งการจากสะพานเดินเรือต้องได้รับการสนองต่อการเปลี่ยนทิศทางหรือความเร็วของเครื่องยนต์ต้องมีการบันทึกไว้ เว้นแต่ มีข้อจำกัดตามขนาดหรือลักษณะของเรือที่ไม่สามารถบันทึกข้อมูลได้ ทั้งนี้ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่าการควบคุมเครื่องยนต์มีการเข้ายามอย่างต่อเนื่องในกรณีการเตรียมความพร้อม (Stand-by) หรือการนำเรือ เมื่ออยู่ในรูปแบบการควบคุมด้วยมือ

ข้อ ๖๕ เรือต้องดำเนินการบำรุงรักษาเครื่องจักรอย่างเหมาะสม ทั้งระบบไฟฟ้า เครื่องกล อิเล็กทรอนิกส์ ไฮดรอลิก และนิวเมติกส์ เครื่องมือควบคุมและอุปกรณ์ความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับที่พักอาศัยทั้งหมด รวมทั้งการบันทึกจำนวนเครื่องมืออุปกรณ์

ข้อ ๖๖ ต้นกลเรือต้องแน่ใจว่านายยามฝ่ายช่างกลได้รับแจ้งข้อมูลการบำรุงรักษาการป้องกันการควบคุมความเสียหาย หรือการปฏิบัติงานซ่อมบำรุง ซึ่งจะต้องดำเนินการระหว่างการเข้ายามฝ่ายช่างกล ทั้งนี้ นายยามฝ่ายช่างกลต้องรับผิดชอบในการแยก (Isolation) การเชื่อมต่อ (Bypass) และการปรับเปลี่ยน (Adjustment) ในส่วนเครื่องจักรทั้งหมดที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่ายช่างกลที่ต้องดำเนินการ และบันทึกการซ่อมบำรุง

ข้อ ๖๗ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่าเครื่องจักรและอุปกรณ์อยู่ในสถานะเตรียมความพร้อม (Standby) ที่อาจนำมาใช้งานขณะเรือเปลี่ยนทิศทาง และมีพลังงานสำรองเพียงพอสำหรับเครื่องถือท้าย รวมทั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์อื่นที่เกี่ยวข้อง

ข้อ ๖๘ นายยามฝ่ายช่างกลต้องไม่ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดซึ่งจะกระทบกับหน้าที่ในการควบคุมดูแลระบบขับเคลื่อนของเรือ ทั้งนี้ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่าระบบไฟฟ้าและระบบขับเคลื่อนอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลจนกว่าจะออกยาม รวมถึงตรวจสอบเครื่องจักร พื้นที่ในส่วนระบบถือว่าย่าเพียงพอตามรอบระยะเวลา ควบคุมดูแล ตรวจสอบ ตลอดจนรายงานการทำงานที่ผิดปกติหรือการชำรุดของอุปกรณ์ ให้แก้ไขหรือปรับเปลี่ยนให้สามารถใช้งานได้ตามปกติ

ข้อ ๖๙ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแจ้งให้ลูกยามทราบถึงสภาพการณ์ที่อาจเป็นอันตรายซึ่งส่งผลกระทบต่อเครื่องจักร หรือเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของชีวิตและความปลอดภัยของเรือ

ข้อ ๗๐ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่ามีการควบคุมดูแลห้องเครื่องและมีผู้ปฏิบัติงานแทนในกรณีที่นายยามไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ทั้งนี้ นายยามฝ่ายช่างกลต้องไม่ปล่อยให้พื้นที่ห้องเครื่องปราศจากการควบคุมดูแลอันอาจส่งผลกระทบต่อระบบไฟฟ้าหรือระบบส่งกำลังที่ควบคุมด้วยมือ

ข้อ ๗๑ นายยามฝ่ายช่างกลต้องดำเนินการที่จำเป็นเพื่อควบคุมผลกระทบจากความเสียหายอันเกิดจากอุปกรณ์ชำรุด เสียหาย หรือสาเหตุอื่น อาทิเช่น เพลิงไหม้ น้ำท่วม เรือโดนกัน เกยตื้น

ข้อ ๗๒ ก่อนการออกยาม นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่าได้บันทึกเหตุการณ์เกี่ยวกับเครื่องจักรและอุปกรณ์เรือ ระหว่างที่เข้ายามอย่างเหมาะสม

ข้อ ๗๓ นายยามฝ่ายช่างกลต้องให้ความร่วมมือกับนายช่างกลเรือที่ปฏิบัติหน้าที่ระหว่างการบำรุงรักษา รวมทั้งการควบคุมความเสียหายหรือซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์เรือ โดยให้รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะ ดังนี้

(๑) การแยก (Isolation) และการเชื่อมต่อ (Bypass) เครื่องจักรที่ทำงานอยู่

(๒) การปรับเปลี่ยน (Adjustment) อุปกรณ์ให้สามารถทำงานได้อย่างเพียงพอและปลอดภัยระหว่างการบำรุงรักษา

(๓) การบันทึกในปุมเรือหรือเอกสารอื่นที่เหมาะสม สำหรับอุปกรณ์ที่อยู่ระหว่างซ่อมบำรุง และผู้ที่ซ่อมบำรุง การดำเนินการและผู้ที่ดำเนินการตามมาตรการเพื่อความปลอดภัย เพื่อประโยชน์แก่นายยามผลัดถัดไป และการบันทึกการซ่อมบำรุง

(๔) ในกรณีจำเป็น ให้ทดสอบเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ผ่านการซ่อมบำรุงแล้ว

ข้อ ๗๔ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่าลูกเรือประจำห้องเครื่องซึ่งปฏิบัติหน้าที่บำรุงรักษา มีความพร้อมในการช่วยเหลือโดยควบคุมด้วยมือในกรณีที่อุปกรณ์อัตโนมัติขัดข้อง

ข้อ ๗๕ นายยามฝ่ายช่างกลต้องคำนึงว่าการเปลี่ยนแปลงความเร็วซึ่งเป็นผลมาจากการทำงานผิดปกติของเครื่องจักรหรือการสูญเสียการควบคุมอาจเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของเรือ และชีวิตในทะเล สะพานเดินเรือต้องได้รับแจ้งเหตุในกรณีที่เกิดเพลิงไหม้และเหตุการณ์อื่นใด ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ห้องเครื่องซึ่งอาจก่อให้เกิดการลดความเร็ว ไม่สามารถควบคุมทิศทางอย่างฉับพลัน ระบบขับเคลื่อนเรือหยุดทำงาน การเปลี่ยนแปลงแหล่งกำเนิดพลังงานไฟฟ้า หรือเหตุอื่นซึ่งส่งผลกระทบต่อ

ต่อความปลอดภัย ทั้งนี้ การแจ้งต้องแล้วเสร็จก่อนทำการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้ทางสะพานเดินเรือมีเวลามากเพียงพอเพื่อหลีกเลี่ยงความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น

ข้อ ๗๖ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแจ้งให้ต้นกลเรือทราบโดยพลัน ดังนี้

(๑) ในกรณีที่เครื่องยนต์เสียหายหรือชำรุดบกพร่องซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรืออย่างปลอดภัย

(๒) ในกรณีที่เกิดความผิดปกติซึ่งเชื่อได้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือชำรุดบกพร่องของเครื่องจักรขับเคลื่อน เครื่องจักรอื่นใด หรือระบบควบคุมและสั่งการของเรือ

(๓) ในกรณีฉุกเฉินหรือมีเหตุสงสัย ที่ต้องตัดสินใจหรือดำเนินมาตรการอย่างไรใด

ข้อ ๗๗ นอกเหนือจากข้อ ๗๖ นายยามฝ่ายช่างกลต้องไม่ลังเลที่จะดำเนินการแก้ไขโดยพลันเพื่อความปลอดภัยของเรือ เครื่องจักรของเรือ รวมถึงลูกเรือ แล้วแต่กรณี

ข้อ ๗๘ นายยามฝ่ายช่างกลต้องแจ้งวิธีการและข้อมูลให้ลูกยามทราบเพื่อความปลอดภัยต่อการเข้ายามฝ่ายช่างกล การบำรุงรักษาเครื่องจักร โดยเป็นส่วนหนึ่งของการเข้ายามอย่างปลอดภัย และเป็นส่วนสำคัญของการปฏิบัติงาน ถึงรายละเอียดการซ่อมบำรุง รวมทั้งการซ่อมระบบไฟฟ้า เครื่องกลไฮดรอลิก นิวเมติกส์ หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้งานบนเรือ ทั้งนี้ ต้องปฏิบัติด้วยความรู้ความเข้าใจของนายยามฝ่ายช่างกลและต้นกลเรือ และต้องมีการบันทึกการซ่อมบำรุง

ข้อ ๗๙ นายยามฝ่ายช่างกล ต้องแน่ใจว่าระบบกำลังดันหรือระบบไอน้ำมีการส่งสัญญาณเสียงและข้อสั่งการจากสะพานเดินเรือที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงความเร็วหรือทิศทางในการเดินเรือ จะได้รับการปฏิบัติตามในทันที นอกจากนี้เครื่องจักรที่ใช้สำหรับควบคุมทิศทางต้องพร้อมใช้งาน

ข้อ ๘๐ นายยามฝ่ายช่างกล ต้องแน่ใจว่าเครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมทิศทางเรือสามารถควบคุมด้วยมือได้ เมื่อได้รับแจ้งว่าเรืออยู่ในเขตการจราจรหนาแน่น นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจว่ามีพลังงานสำรองเพียงพอสำหรับการบังคับทิศทางและการนำเรือ ทั้งนี้ อุปกรณ์ถือท้ายฉุกเฉินและอุปกรณ์อื่นต้องมีความพร้อมใช้งานได้ทันที

ข้อ ๘๑ ในจุดทอดสมอที่ไม่มีที่กำบังคลื่นลม ต้นกลเรือต้องให้คำปรึกษากับนายเรือถึงความเหมาะสมในการเข้ายามฝ่ายช่างกลเช่นเดียวกับในขณะที่เรือเดิน

ข้อ ๘๒ กรณีเรือจอดทอดสมอในบริเวณพื้นที่เปิดโล่งหรือเสมือนในทะเล นายยามฝ่ายช่างกลต้องแน่ใจ ดังนี้

(๑) มีการเข้ายามฝ่ายช่างกลอย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) มีการตรวจสอบเครื่องจักรที่ใช้งานอยู่และเตรียมพร้อมเพื่อใช้งานได้ตามรอบระยะเวลา

(๓) มีการซ่อมบำรุงเครื่องจักรให้พร้อมใช้งานตามข้อสั่งการจากสะพานเดินเรือ

(๔) มีมาตรการสำหรับการปกป้องสิ่งแวดลอมจากมลพิษทางเรือและมีการปฏิบัติตามข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษที่เกี่ยวข้อง

(๕) มีระบบควบคุมความเสียหายและระบบดับเพลิงพร้อมใช้งาน

ข้อ ๘๓ บริษัทเรือ นายเรือ และบุคลากรเข้ายามทางวิทย์ ต้องแน่ใจว่าได้ปฏิบัติตามประกาศฉบับนี้เพื่อให้แน่ใจว่ามีการเข้ายามเฝ้าฟังเหตุทางวิทย์ในขณะที่เรืออยู่ในทะเล ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามข้อบังคับวิทย์และอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ข้อ ๘๔ ในการจัดการเข้ายามทางวิทย์ ให้นายเรือต้องดำเนินการให้มั่นใจ ดังนี้

(๑) มีการเฝ้าฟังเหตุทางวิทย์ให้เป็นไปตามข้อบังคับวิทย์และอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

(๒) มีการปฏิบัติหน้าที่หลักสำหรับการเข้ายามทางวิทย์

(๓) ให้พิจารณาอุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือและสถานการณ์ทำงานของอุปกรณ์

ข้อ ๘๕ ให้นายยามเฝ้าฟังเหตุทางวิทย์ปฏิบัติหน้าที่ให้มั่นใจ ดังนี้

(๑) ต้องใช้คลื่นความถี่เป็นไปตามข้อกำหนดในข้อบังคับวิทย์และตามอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

(๒) ขณะปฏิบัติหน้าที่ ต้องตรวจสอบสถานะการทำงานของอุปกรณ์วิทย์และแหล่งกำเนิดพลังงานอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงรายงานให้นายเรือทราบถึงการชำรุดของอุปกรณ์

ข้อ ๘๖ เรือต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในข้อบังคับวิทย์และตามอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวิทย์สื่อสารและการบันทึกข้อมูลวิทย์ให้เป็นไปอย่างเหมาะสม

ข้อ ๘๗ การเก็บรักษาบันทึกข้อมูลวิทย์ให้เป็นไปตามข้อบังคับวิทย์และอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล โดยเป็นความรับผิดชอบของนายยามเฝ้าฟังเหตุทางวิทย์ในการปฏิบัติหน้าที่หลักสำหรับวิทย์สื่อสารในขณะที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ทั้งนี้ ให้บันทึกข้อมูลพร้อมทั้งเวลาที่เกิดเหตุ ดังนี้

(๑) สรุปข้อมูลการสื่อสารเหตุการณ์เร่งด่วนและฉุกเฉิน รวมถึงการสื่อสารเพื่อความปลอดภัย

(๒) เหตุที่ต้องรายงานตามข้อกำหนดว่าด้วยการบริการวิทย์

(๓) พิกัดและตำแหน่งของเรือ อย่างน้อยวันละ ๑ ครั้ง หรือตามความเหมาะสม

(๔) สรุปภาพรวมสถานะของอุปกรณ์วิทย์ และแหล่งกำเนิดพลังงาน

ข้อ ๘๘ ให้เก็บรักษาบันทึกข้อมูลวิทย์ ณ จุดตำแหน่งที่เกิดเหตุฉุกเฉิน และพร้อมสำหรับการตรวจสอบโดยนายเรือ การตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และเจ้าหน้าที่อื่นซึ่งได้รับมอบหมาย

ข้อ ๘๙ ในสถานการณ์ปกติ เมื่อเรือจอดเทียบท่าหรือทอดสมอ นายเรือต้องจัดให้มีการเข้ายามอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อความปลอดภัย ทั้งนี้ อาจมีข้อกำหนดพิเศษที่จำเป็นสำหรับเรือที่มีระบบขับเคลื่อนหรือมีอุปกรณ์เสริมเป็นพิเศษ รวมถึงสำหรับเรือที่บรรทุกสินค้าอันตราย สารพิษ วัตถุไวไฟ หรือสินค้าพิเศษประเภทอื่นใด

ข้อ ๙๐ ในการจัดให้มีการเข้ายามฝ้ายเดินเรือ (Deck watch) ระหว่างเรือเทียบท่า ให้เป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ ดังนี้

(๑) รับรองความปลอดภัยของชีวิต ตัวเรือ ท่าเรือ และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการดำเนินการอย่างปลอดภัยของการทำงานของเครื่องจักรที่ใช้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้า

(๒) ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบระหว่างประเทศ ระดับชาติ และระดับท้องถิ่น

(๓) จัดการให้เป็นระเบียบและเป็นไปตามปกติของเรือ

ข้อ ๙๑ นายเรือต้องตัดสินใจเกี่ยวกับองค์ประกอบและระยะเวลาการเข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Deck watch) โดยให้คำนึงถึงสภาพของการเทียบท่า ประเภทของเรือ และลักษณะการปฏิบัติหน้าที่

ข้อ ๙๒ หากนายเรือพิจารณาแล้วว่ามีความจำเป็น ให้นายประจำเรือที่มีคุณสมบัติเหมาะสมปฏิบัติหน้าที่การเข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Deck watch)

ข้อ ๙๓ ให้เรือจัดให้มีอุปกรณ์ที่จำเป็นเพื่อให้การเข้ายามเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ ๙๔ ภายหลังจากปรึกษากับนายเรือ ให้ต้นกลเรือจัดให้มีการเข้ายามของนายยามฝ่ายข้างกลที่เพียงพอเพื่อให้มีความปลอดภัยของเครื่องกลในขณะที่เรืออยู่ในท่าเรือ โดยให้คำนึงถึงประเด็นดังต่อไปนี้เพื่อกำหนดองค์ประกอบของการเข้ายามฝ่ายข้างกล ซึ่งอาจรวมถึงลูกเรือฝ่ายข้างกลอย่างเหมาะสม

(๑) เรือกลเดินทะเลซึ่งมีกำลังขับเคลื่อน ๓,๐๐๐ กิโลวัตต์หรือมากกว่า ให้นายยามฝ่ายข้างกลเข้ายามตลอดเวลา

(๒) เรือกลเดินทะเลซึ่งมีกำลังขับเคลื่อนน้อยกว่า ๓,๐๐๐ กิโลวัตต์ อาจไม่ให้นายยามฝ่ายข้างกลเข้ายามได้ ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อสั่งการของนายเรือซึ่งได้ปรึกษากับต้นกลเรือแล้ว

(๓) ต้องไม่มอบหมายให้นายยามฝ่ายข้างกลปฏิบัติหน้าที่อื่นใดซึ่งมีผลกระทบกับการควบคุมดูแลระบบเครื่องจักร

ข้อ ๙๕ นายประจำเรือที่เข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Deck officer) หรือฝ่ายข้างกล ต้องไม่ส่งมอบการเข้ายามให้กับนายยามผลัดถัดไป หากมีเหตุอันเชื่อได้ว่านายยามขาดความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่เข้ายามได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งต้องแจ้งเหตุดังกล่าวให้แก่นายเรือหรือต้นกลเรือทราบโดยพลัน ทั้งนี้ นายประจำเรือที่เข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Deck officer) หรือฝ่ายข้างกลผลัดถัดไปต้องมั่นใจว่าลูกยามสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อ ๙๖ ในระหว่างการส่งมอบการเข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Deck watch) หรือฝ่ายข้างกล แต่นายยามอยู่ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ที่สำคัญ ให้นายยามยังคงปฏิบัติหน้าที่สำคัญให้แล้วเสร็จก่อนเว้นแต่ มีข้อสั่งการเป็นอย่างอื่นจากนายเรือหรือต้นกลเรือ

ข้อ ๙๗ ก่อนส่งมอบการเข้ายามฝ่ายเดินเรือ (Deck watch) นายยามผลัดถัดไปต้องได้รับแจ้งจากนายยามฝ่ายเดินเรือ (Deck watch) ผลัดก่อนหน้า ซึ่งมีข้อมูล ดังต่อไปนี้

(๑) ความลึกของน้ำบริเวณท่าเทียบเรือ อัตรากินน้ำลึกของเรือ ระดับและเวลาน้ำขึ้น - น้ำลง ความปลอดภัยของการผูกจอดเรือ การจัดการสมอเรือและอัตราส่วนความยาวโซ่สมอเรือที่ปล่อยออกไป



เทียบกับความลึกที่แท้จริงของน้ำ และคุณลักษณะสำคัญในการผูกจอตเรืออย่างปลอดภัย รวมถึงสภาพของเครื่องยนต์เรือ ตลอดจนความพร้อมสำหรับใช้งานในกรณีฉุกเฉิน

(๒) การปฏิบัติงานที่จะกระทำบนเรือ ลักษณะ ปริมาณ และการเคลื่อนย้ายสินค้าที่บรรทุกขึ้นเรือหรือปริมาณคงเหลือ รวมถึงสิ่งที่ตกค้างภายหลังการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ

(๓) ระดับน้ำห้องเรือและถังอับเฉา

(๔) สัญญาณหรือไฟ สำหรับแสดงหรือส่งสัญญาณเสียง

(๕) จำนวนลูกเรือและบุคคลอื่นใดซึ่งขึ้นมาปฏิบัติหน้าที่บนเรือ

(๖) สถานะของอุปกรณ์ดับเพลิง

(๗) กฎระเบียบหรือข้อบังคับพิเศษของท่าเรือ

(๘) ข้อสั่งการทั่วไปและข้อสั่งการพิเศษของนายเรือ

(๙) ช่องทางการติดต่อสื่อสารที่สามารถใช้งานได้ระหว่างเรือและเจ้าหน้าที่ชายฝั่ง รวมถึงหน่วยงานประจำท่าเรือ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรือต้องการความช่วยเหลือ

(๑๐) สถานการณ์อื่นใดที่สำคัญต่อความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือ สินค้า หรือการปกป้องสิ่งแวดล้อมจากมลพิษ

(๑๑) ขั้นตอนการแจ้งรายงานต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมอันเกิดขึ้นจากเรือ

ข้อ ๙๘ นายยามผลัดถัดไปต้องตรวจสอบความถูกต้องก่อนการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

(๑) อุปกรณ์ผูกจอตเรือและโซ่สมอเรือมีความมั่นคงเพียงพอ

(๒) สัญญาณหรือไฟ ได้แสดงหรือส่งสัญญาณเสียงอย่างถูกต้อง

(๓) มาตรการเพื่อความปลอดภัยและกฎระเบียบสำหรับป้องกันเพลิงไหม้มีความพร้อม

(๔) มีการระมัดระวังภัยที่อาจเกิดขึ้นจากสินค้าอันตรายที่ขนถ่ายขึ้นหรือลงจากเรือ และมีการเตรียมมาตรการในกรณีที่เกิดการรั่วไหลหรือเกิดเพลิงไหม้

(๕) ไม่มีสถานการณ์หรือบริบทอื่นใดซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ตัวเรือและสิ่งอื่นใด

ข้อ ๙๙ ก่อนส่งมอบการเข้ายามฝ่ายข้างกล นายยามผลัดถัดไปต้องได้รับแจ้งจากนายยามฝ่ายข้างกลผลัดก่อนหน้า ซึ่งข้อมูล ดังต่อไปนี้

(๑) ข้อสั่งการประจำวัน และข้อสั่งการพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ ภารกิจในการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์ควบคุมเรือ

(๒) ลักษณะการปฏิบัติงานทั่วไปกับเครื่องจักรและระบบต่าง ๆ ของเรือ รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องและอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

(๓) ระดับและสภาพของน้ำหรือสิ่งตกค้างในถังน้ำห้องเรือ ถังอับเฉา ถังพัก (Stop) ถังสำรอง ถังบำบัด และข้อกำหนดพิเศษอื่นใด สำหรับการใช้งานหรือกำจัดน้ำหรือสิ่งตกค้างดังกล่าว

(๔) ข้อกำหนดพิเศษที่เกี่ยวข้องกับการกำจัดในระบบสุขาภิบาล

(๕) สภาพและสถานะความพร้อมของอุปกรณ์ดับเพลิงแบบเคลื่อนย้ายได้และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงแบบยัดติดก๊ับที่ รวมทั้งระบบตรวจจับอัคคีภัย

(๖) ข้อมูลของผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ซ่อมบำรุงเกี่ยวกับเครื่องกล สถานที่ปฏิบัติงาน และภารกิจการซ่อมบำรุง รวมถึงผู้เกี่ยวข้อง

(๗) กฎระเบียบหรือข้อบังคับประจำท่าเรือเกี่ยวกับน้ำทิ้ง ข้อกำหนดการดับเพลิง และความพร้อมของเรือโดยเฉพาะระหว่างที่สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย

(๘) ช่องทางการติดต่อสื่อสารที่สามารถใช้งานได้ระหว่างเรือและเจ้าหน้าที่ชายฝั่ง รวมถึงหน่วยงานประจำท่าเรือในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรือต้องการความช่วยเหลือ

(๙) สถานการณ์อื่นใดที่สำคัญต่อความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือ สินค้า หรือการปกป้องสิ่งแวดล้อมจากมลพิษ

(๑๐) ขั้นตอนการแจ้งรายงานต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากเครื่องกลเรือ

ข้อ ๑๐๐ นอกเหนือจากข้อ ๙๙ นายยามผลิตถัดไปต้องตรวจสอบความถูกต้องก่อนการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

(๑) มีความคุ้นเคยกับแหล่งกำเนิดพลังงานไฟฟ้า ความร้อน และแสงสว่าง รวมทั้งระบบการจ่ายพลังงานที่ใช้ภายในเรือ

(๒) มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสถานะของเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และน้ำจืดสำหรับใช้งานภายในเรือ

(๓) มีความพร้อมในการเตรียมเรือและเครื่องจักรของเรือให้พร้อมใช้งาน หรือใช้งานในกรณีฉุกเฉินตามคำร้องขอ เท่าที่สามารถกระทำได้

ข้อ ๑๐๑ นายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ (Deck officer) ต้องปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

(๑) ตรวจสอบเรือตามรอบระยะเวลาที่เหมาะสม

(๒) ให้ความสำคัญในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๒.๑) สภาพและความปลอดภัยของบันไดขึ้นลงเรือ (Gangway) โช้สมอ และอุปกรณ์ผูกจอดเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาวะที่ระดับน้ำขึ้นสูงสุดและลงต่ำสุด รวมทั้งตรวจสอบให้แน่ใจว่าอุปกรณ์ดังกล่าวสามารถใช้งานได้ตามปกติ

(๒.๒) อัตรากินน้ำลึก พื้นที่ว่างระหว่างพื้นทะเลกับท้องเรือ (Under-keel clearance) และสภาพเรือโดยทั่วไปเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่เกิดจากการเอียงของเรือ การจมหัวหรือจมท้ายของเรือ (Trim by head or trim by stern) ในระหว่างการขนถ่ายสินค้าหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำอับเฉาเพื่อรักษาสภาพการลอยตัวของเรือ

(๒.๓) สภาพอากาศ และสภาพท้องทะเล

(๒.๔) การปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยและป้องกันเพลิงไหม้

(๒.๕) ระดับน้ำในถังท้องเรือและถังอื่นใดของเรือ

(๒.๖) บุคคลบนเรือ และสถานที่ปฏิบัติงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบุคคลที่อยู่ในบริเวณท่าทางไกลสายตาหรือในพื้นที่ปิด

(๒.๗) การแสดงและส่งสัญญาณเสียง ซึ่งไฟและสัญญาณตามความเหมาะสม

(๓) กรณีสภาพอากาศเลวร้ายหรือเมื่อได้รับการแจ้งเตือนพายุ นายยามต้องจัดให้มีมาตรการที่จำเป็นเพื่อปกป้องเรือ บุคคล และสินค้าบนเรือ

(๔) ดำเนินการอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันมลพิษทางสิ่งแวดล้อมจากเรือ

(๕) กรณีฉุกเฉินอันกระทบต่อความปลอดภัยของเรือ ให้นายยามส่งสัญญาณแจ้งเตือนภัยพร้อมแจ้งให้นายเรือทราบเพื่อดำเนินมาตรการทุกประการเท่าที่กระทำได้ในการป้องกันความเสียหายต่อเรือ สินค้า และบุคคลบนเรือ ในกรณีจำเป็นให้ทำการร้องขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานชายฝั่งหรือจากเรือที่อยู่ใกล้เคียง

(๖) ตระหนักถึงสภาพการทรงตัวของเรือกรณีมีเหตุเพลิงไหม้ โดยต้องให้ข้อแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ดับเพลิงถึงปริมาณน้ำที่เหมาะสมซึ่งสามารถนำมาใช้ได้โดยไม่ก่อให้เกิดอันตรายแก่เรือ

(๗) ให้การช่วยเหลือแก่เรือหรือบุคคลที่ประสบภัย

(๘) ดำเนินมาตรการตามจำเป็นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการเตรียมการหมุนของเครื่องจักร

(๙) บันทึกเหตุการณ์สำคัญที่มีผลกระทบต่อเรือลงในปูมเรือ

ข้อ ๑๐๒ ให้นายยามฝ่ายช่างกลให้ความสำคัญกับเรื่อง ดังต่อไปนี้

(๑) การปฏิบัติตามข้อสั่งการ ขั้นตอนการปฏิบัติงานพิเศษ กฎระเบียบหรือข้อบังคับซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพความอันตราย และการป้องกันอันตราย

(๒) เครื่องมืออุปกรณ์ และระบบการควบคุม การควบคุมดูแลแหล่งจ่ายพลังงาน และระบบที่ใช้งาน

(๓) ข้อพึงปฏิบัติ วิธีการ และขั้นตอน ที่จำเป็นสำหรับป้องกันการละเมิดกฎระเบียบหรือข้อบังคับเกี่ยวกับมลพิษของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๔) สถานะของน้ำห้องเรือ

ข้อ ๑๐๓ นายยามฝ่ายช่างกลต้องปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

(๑) กรณีฉุกเฉิน ให้ส่งสัญญาณเตือนภัยตามที่เห็นควรว่าสถานการณ์จำเป็น และดำเนินการมาตรการทุกประการเท่าที่กระทำได้เพื่อป้องกันความเสียหายต่อเรือ บุคคล และสินค้าบนเรือ

(๒) ตระหนักถึงความต้องการของนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ (Deck officer) ที่เกี่ยวข้องกับใช้งานอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ และระบบควบคุมการปรับแต่งน้ำอับเฉา รวมถึงระบบควบคุมการทรงตัวของเรือ

(๓) ตรวจสอบอุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอเพื่อทราบการทำงานที่ผิดปกติหรือการชำรุด และดำเนินการซ่อมบำรุงโดยพลันเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือ ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสินค้า และความปลอดภัยของท่าเรือ รวมถึงความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม

(๔) ตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีมาตรการป้องกันที่จำเป็นตามความรับผิดชอบ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ หรือความเสียหายอันอาจเกิดจากระบบไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ ไฮดรอลิก นิวเมติกส์ หรือเครื่องกลเรือ

(๕) ตรวจสอบให้แน่ใจว่าได้มีการบันทึกเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของเรือ การปรับเปลี่ยน หรือการซ่อมบำรุง

ข้อ ๑๐๔ นายเรือของเรือที่บรรทุกสินค้าอันตราย อาทิเช่น วัตถุระเบิด วัตถุไวไฟ สารพิษ เป็นอันตรายต่อสุขภาพ หรือก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ต้องแน่ใจว่ามีการจัดการเข้ายามเพื่อความปลอดภัย ทั้งนี้ กรณีเรือสินค้าที่บรรทุกสินค้าอันตรายในระวางสินค้า (In bulk) ให้พิจารณาคุณสมบัติของนายยาม นายประจำเรือ ลูกเรือ หรือลูกยาม ให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ แม้ในขณะที่เรือผูกจอดเทียบท่าหรือทอดสมอในเขตท่าเรือ

ข้อ ๑๐๕ สำหรับเรือที่บรรทุกสินค้าอันตรายแต่มิได้บรรทุกในระวางสินค้า (In bulk) นายเรือต้องตระหนักถึงลักษณะของสินค้า ปริมาณ การบรรจุหีบห่อ และการจัดวางสินค้าอันตราย รวมถึงคุณลักษณะพิเศษอื่นใด

ข้อ ๑๐๖ นายประจำเรือที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนและดำเนินการในการปฏิบัติงานสินค้า ต้องดำเนินการอย่างปลอดภัย โดยมีการควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งกรณีที่เกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่คนประจำเรือ

ประกาศ ณ วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๖

สรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์

รองปลัดกระทรวงคมนาคม รักษาราชการแทน

อธิบดีกรมเจ้าท่า