

# BSAA *News*



วารสารข่าวสารและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล  
Bangkok Shipowners and Agents Association

Issue No. 57 | Jan - Mar 2022

*-Special Interview-*

# LCP

**31 ปี ของการพัฒนา  
ท่าเรือแหลมฉบัง จนติด  
อันดับ 1 ใน 20 ของโลก**

# MERIDIAN

Shipping Services Group

MERIDIAN SHIPPING SERVICE GROUP (MSSG), we are specialized in Container Liner Agency business with focus on Southeast Asia. today we have offices in Thailand, Singapore, Indonesia, Cambodia, Myanmar, Vietnam, Malaysia, Bangladesh, Philippines and Sri Lanka.

"We provide Freight and Total logistics services to all destinations that our offices located and also have vessel with direct services to Korea, China, India, East Malaysia, Brunei. We are your reliable partner in Thailand."

## STARLINE AGENCIES Asia

## PAN OCEAN

We currently represent :  
 • Blue Water Lines Pte Ltd.  
 • Dahmay Logistics Private Ltd.

• Pan Ocean Co., Ltd.

## UNISON

Shipping Service

Unison Shipping Services Ltd. We currently represent:  
 • Starline Asia Pte Ltd. • MTT Shipping Sdn Bhd.  
 • KP Container Line Pte Ltd.

## STARLINE LOGISTICS

represent TMCL Container Line

### Address:

#### Bangkok Office :

42 Tower Building, No.65 Sukhumvit 42 (Kluaynamthai),  
 Sukhumvit Road, Klongtoey, Bangkok 10110  
 Tel: (02) 725 5111  
 Fax: (02) 725 5112, 725 5115

#### Pat Port Office :

444 Tharue Road,  
 Klongtoey, Bangkok 10110  
 Tel: (02) 240 2278  
 Fax: (02) 240 2279

#### Laem Chabang Office :

Laem Chabang Port C3  
 Tungskulha, Sriracha  
 Chonburi 20230  
 Tel: (Tel: 033-005389  
 Fax: 038-408200 Ext: 3537

[www.meridianshippinggroup.com](http://www.meridianshippinggroup.com)

# One-Stop Integrated Supply Chain Solution Services



**Unithai Shipyard & Engineering**  
 The largest shipyard and fabrication services in Thailand

**Unithai Container Terminal**  
 One-Stop services private container terminal on the Chao Phraya river

**CUEL**  
 Thailand's largest offshore EPCL specialist

**Unithai Logistics**  
 International transportation and logistics services

**Uniwise Offshore**  
 Thailand's leading service provider of marine offshore logistics.

### Unithai Warehouse

Warehouse and distribution services  
 • Warehouse at Bangna KM.23  
 • Warehouse at Amatatrakorn



+66 (0) 2254-8400-14



+66 (0) 2255-1155, 2254-8424



Unithai Group



กรุงเทพฯ (กรุงเทพมหานคร) 25 ถนนสุขุมวิท ชั้น 11 อาคาร 111 ถนนสุขุมวิท กรุงเทพมหานคร 10110

[www.unithai.com](http://www.unithai.com)

## When it comes to restoring your containers, CONNET offers the "Best"



The pioneer in container M&R in Thailand since 1980

CONNET maintains and repairs all damages to container regardless of their manufactures

CONNET, exclusively, works on all facets of maintaining reefer container, and currently represents Carrier, Mitsubishi, and Daikin as their service representative in Thailand

Our lead technician is holding "IICL" certificate which is recognized worldwide

### CONTAINER NETWORK CO., LTD.

30 Soi Bangna-Trad 23, Bang-Na, Bang-na, Bangkok 10260  
 Tel: 0 2361 3916-8, 0 2361 3921-4 Fax: 0 2361 3919-20  
 Email: [connet@containernetwork.co.th](mailto:connet@containernetwork.co.th)



## Towards 26 Years of Experience

### SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD.

TUGBOAT SERVICE - Sriracha / Laem Chabang Port  
[www.srirachatugboat.com](http://www.srirachatugboat.com)

## SAMUDERA SHIPPING

# READY TO ADAPT

### SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD.

Green Tower 9<sup>th</sup> Floor, 3656/27-28 Rama 4 Road  
 Klongton, Klong-toey, Bangkok 10110 - Thailand

[samudera.id](http://samudera.id)

T. +662 3673747-58 | F. +662 3673740-43 | E. [info.bkk@samudera.id](mailto:info.bkk@samudera.id)



## "YOUR RELIABILITY PARTNER IN THAILAND"

### TCC LOGISTICS LTD.

Lumpini Tower, 3rd Floor  
 No. 1168/5, Rama IV Road  
 Tungmahamek, Sathorn  
 Bangkok 10120 Thailand

TEL : +66 (0) 2026 7111  
 Email : [cco@tccs.co.th](mailto:cco@tccs.co.th)  
[www.tccs.co.th](http://www.tccs.co.th)

member of **SEALITE GROUP**

- +Liner and NVOCC Agency
- +ISO Tank containers
- +Sea/Air Freight Forwarding
- +CFS/Consolidation Service
- +AEO Licensed Customs Broker No.67
- +Domestic & Cross-border Transportation
- +Project Logistics
- +Ships' Spare Clearance
- +Ship's Agency Service in all ports in Thailand
- +Special Equipment : Reefer, Flat rack, Open top



# BSAA

วารสารข่าวและความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล  
Issue No.571 Jan-Mar 2022



## 4-8 Cover Story : LCP

### Special Interview

**31 ปี ของการพัฒนาท่าเรือแหลม  
ฉบัง จนติดอันดับ 1 ใน 20 ของโลก**



## 10-12 Shipping Knowledge General Average

**การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป  
-หลักการและกระบวนการ-**

## 14-15 Activities

**New Year Greeting**



## Sponsors : ผู้สนับสนุน

Cover Story: LCP

- CONTAINER NETWORK CO., LTD. ....P. 2
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD. ....P. 11
- HUTCHISON PORT (THAILAND) .....P. 15
- K LINE (THAILAND) LTD. ....P. 12
- LEAM CHABANG PORT .....P. 16
- PORT AUTHORITY OF THAILAND ....P. 9
- SAMUDERA TRAFFIC CO., LTD. ....P. 2
- SRIRACHA TUGBOAT CO., LTD. ....P. 2
- STARLINE AGENCIES ASIA (THAILAND) LTD. ....P. 2
- TCC AGENCY LTD. ....P. 12
- TCC LOGISTICS LTD. ....P. 2
- UNITED THAI SHIPPING CORP. LTD. ....P. 2

## เกี่ยวกับเรา

### About Us

นิตยสาร BSAA News ผลิตโดยสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ จัดพิมพ์เป็นรายไตรมาส 4 ครั้งต่อปี มีเนื้อหา 2 ภาษา ไทยและอังกฤษ ส่งเสริมความรู้และให้ข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

BSAA News เป็นนิตยสารที่จัดส่งให้กับผู้นำเข้า ส่งออก และผู้ให้บริการขนส่งสินค้า หน่วยยานพาหนะรัฐ สถาบันการศึกษา ตลอดจนกับบุคคลทั่วไปที่สนใจโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย

BSAA News is a quarterly publication of the Bangkok Shipowners and Agents Association.

It is distributed free of charge to the exporters, importers, transportation and logistics providers and government agencies.

Views expressed do not necessarily reflect those of the BSAA, individual members or publisher.

### บอกรับสมาชิก To Subscribe

Contact: Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

Tel : 022944525-6  
Fax : 022944527

โรงพิมพ์ : Printing

บริษัท ทวีวัฒนาการพิมพ์ จำกัด

ออกแบบ : Design

Content & design by

Media All

www.media-all.com

ผู้จัดพิมพ์ : Publisher

Phusit Ongart

ติดต่อโฆษณา : Advertising

Bangkok Shipowners and Agents Association

สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ

Tel : 022944525-6

e-mail: bsaa@thaibsaa.com

www.thaibsaa.com



BSAA  
facebook  
fan page

-Special Interview-

# LCP

## 31 ปี ของการพัฒนา ท่าเรือแหลมฉบัง จนติด อันดับ 1 ใน 20 ของโลก

จากการจัดอันดับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 100 อันดับของโลก ปรากฏว่า ปีงบประมาณ 2562 ท่าเรือแหลมฉบังมีตู้สินค้าผ่านท่า 8.106 ล้านตู้ (อันดับที่ 20) ปีงบประมาณ 2563 ท่าเรือแหลมฉบังมีตู้สินค้าผ่านท่า 7.546 ล้านตู้ (อันดับที่ 22) ตู้สินค้าลดลงจากปีงบประมาณ 2562 เท่ากับ 6.9% อย่างไรก็ตาม ในปีงบประมาณ 2564 ท่าเรือแหลมฉบังมีตู้สินค้าผ่านท่า 8.418 ล้านตู้ ตู้สินค้าเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 เท่ากับ 11.56% จากสถานการณ์ Covid-19 การขนถ่ายตู้สินค้ามีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เพียงแต่ขั้นตอนการรับและส่งมอบตู้สินค้าจะใช้เวลาเพิ่มขึ้น ซึ่งขึ้นอยู่กับมาตรการด้านสาธารณสุขของแต่ละประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อการหมุนเวียนตู้สินค้าด้วย



Pol. Sub Lt. Montree Lergchumnieel  
Managing Director, Laem Chabang Port  
ร้อยตำรวจตรี มนต์รี ฤกษ์จำเริญ  
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง



### โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ดำเนินการเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำให้แก่ประเทศ เพื่อเน้นย้ำถึงจุดยืนการเป็นเกตเวย์หลักในภูมิภาค การเป็นศูนย์กลางทางการค้า อีกทั้งเพื่อเพิ่มศักยภาพการเป็นท่าเรือที่ล้ำสมัยด้วยการบริหารจัดการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ๆ ตลอดจนผสมผสานให้เป็นที่เรือที่ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมอีกด้วย

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ท่าเทียบเรือตู้สินค้า จำนวน 2 ท่า โดยท่าเทียบเรือตู้สินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 มีความยาวหน้าท่ารวม 3,500 เมตร กำหนดให้ด้านเหนือของแอ่งจอดเรือยาว 1,500 เมตร เป็นท่าเทียบเรือ E (ท่าเทียบ

เรือ E1 ความยาวหน้าท่า 750 เมตร E2 ความยาวหน้าท่า 750 เมตร) ส่วนด้านใต้ของแอ่งจอดเรือยาว 2,000 เมตร เป็นท่าเทียบเรือ F (ท่าเทียบเรือ F1 ความยาวหน้าท่า 1,000 เมตร F2 ความยาวหน้าท่า 1,000 เมตร) ขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า 7.0 ล้านตู้ต่อปี ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ จำนวน 1 ท่า กำหนดให้อยู่ที่ก้นของแอ่งจอดเรือ ซึ่งมีหน้าท่ายาว 920 เมตร ความกว้างของพื้นที่ท่าเทียบเรือ 460 เมตร พื้นที่ประมาณ 221 ไร่ ลานจอดรถยนต์ ประมาณ 15,000 คัน เพียงพอสำหรับการจอดรถในท่าเทียบเรือเฉลี่ย 5 วัน สามารถขนส่งรถยนต์ได้ปีละ 1.00 ล้านคันต่อปี ท่าเทียบเรือชายฝั่ง ความยาวหน้าท่า 500 เมตร กว้าง 200 เมตร ท่าเทียบเรือบริการ จำนวน 1 ท่า มีความยาว 435 เมตร

การจ่ายค่าเสียหายกลุ่มผู้เพาะเลี้ยงหอย

แมลงงู มีจำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มอนุรักษ์ประมงบ้านปากคลองบางละมุง และกลุ่มประมงชุมชนบ้านบางละมุง จำนวนประมาณ 97 คน โดยมีรายได้สุทธิต่อปีประมาณ 110.00 ล้านบาท (หนึ่งร้อยสิบล้านบาทถ้วน) และกลุ่มประมงเรือเล็ก มีจำนวน 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประมงชุมชนบ้านแหลมฉบัง กลุ่มอนุรักษ์ประมงบ้านปากคลองบางละมุง กลุ่มประมงชุมชนบ้านบางละมุง กลุ่มประมงเทศบาลตำบลบางละมุง กลุ่มประมงบ้านโรงโป๊ะ หมู่ที่ 3 และกลุ่มประมงบ้านนาเกลือ จำนวนประมาณ 313 คน โดยมีรายได้สุทธิต่อปีประมาณ 144.00 ล้านบาท (หนึ่งร้อยสี่สิบล้านบาทถ้วน)

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ (EHIA) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562



## “ เราได้วางแผนการขนส่งสินค้ามายังท่าเรือและออกจากท่าเรือ โดยจะเพิ่มการขนส่งทางรางเป็น 30%

### กองทุนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชุมชนในเขตท่าเรือแหลมฉบัง กับบทบาทสำคัญ

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนเมื่อวันที่ 17 พ.ค. 64 โดยจัดหาระเบียบมูลนิธิชุมชน - ท่าเรือร่วมใจ มี 2 กองทุน

1. โดยมีการจัดสรรเงินของกองทุนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาชุมชนรอบเขตท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสุขภาพ ด้านการศึกษา และคุณภาพชีวิตประชาชนให้ชุมชน/หมู่บ้านเป็นไปตามมาตรการ EHIA โดยได้รับเงินสนับสนุนจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีละไม่ต่ำกว่า 7,800,000.-บาท(เจ็ดล้านแปดแสนบาท)

2. กองทุนเยียวยาความเสียหายจากผลกระทบของโครงการพัฒนา ทลช. ชั้นที่ 3 โดยระยะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้าง ได้จ่าย 53.3 ล้านบาทสมทบเข้ากองทุน ส่วนในระยะดำเนินการกำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือท่าเรือแหลมฉบังทุกท่า ทั้งชั้นที่ 1 ชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 จะต้องจ่ายเงินเข้ากองทุนนี้ โดยในท่าเรือแหลมฉบังชั้นที่ 3 กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ F จ่ายเข้ากองทุนในอัตรา 5,000 บาท ต่อไร่

### โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง พันธุ์ชั้นสำคัญ

สำหรับโครงการพัฒนา SRTO ท่าเรือฯ ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ พัฒนาโครงการ SRTO เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบรางที่ทำเรือแหลมฉบังตามนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ลดต้นทุนการขนส่งในส่วนท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าประมาณ 11 ล้านที่อียู หากมีโครงการพัฒนา SRTO ทำให้สัดส่วนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นประมาณ 18-20% ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ หลังจากโครงการรถไฟทางคู่เปิดบริการ ให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะมาใช้บริการมากขึ้นระดับ 2.0 ล้านที่อียูต่อปี ในอนาคต เราได้วางแผนการขนส่งสินค้ามายังท่าเรือและออกจากท่าเรือ โดย

จะเพิ่มการขนส่งทางรางเป็น 30% เราจึงวางแผนขยายขีดความสามารถให้ท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 ให้สามารถรองรับตู้สินค้าผ่านทางรางได้อีก 4 ล้านที่อียู เมื่อรวมกับของเดิมที่รองรับได้ 2 ล้านที่อียู รวมเป็น 6 ล้านที่อียู ในปีงบประมาณ 2564 เรามีตู้สินค้าผ่านทางรถไฟ โดยมาจากสถานีไอซีดีลาดกระบัง ประมาณ 386,763 ที่อียู

แบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (ปี 2558-2559) จำนวน 2,031.15 ล้านบาท และระยะที่ 2 (ปี 2564-2565) จำนวน 913.78 ล้านบาท โดยในระยะที่ 1 ท่าเรือฯ ได้ดำเนินการโครงการ SRTO โดยมีโครงสร้างพื้นฐานหลักพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ได้แก่ รางรถไฟพวงราง 6 ราง แต่ละรางมีความยาวในช่วง 1,224-1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละ 4 ขบวน รวมเป็น 8 ขบวน รองรับและเชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ของ ร.ฟ.ท. จากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้าสู่พื้นที่โครงการระยะทางประมาณ 4.3 กิโลเมตร และติดตั้งเครื่องมือทุ่นแรงหลักในการให้บริการ ได้แก่ RMG จำนวน 2 คัน และ RTG จำนวน 1 คัน ปัจจุบันโครงการได้เปิดดำเนินการโครงการแล้ว โดยในระยะที่ 1 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้า ได้ที่ระดับ 1 ล้านที่อียูต่อปี

ส่วน SRTO ระยะที่ 2 คือการจัดหาเครื่องมือทุ่นแรงยกขนหลัก เพิ่มเติมอีก 6 คัน ได้แก่ RMG จำนวน 2 คัน และ RTG จำนวน 4 คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการสรรหาผู้รับจ้าง และการท่าเรือฯ กำลังดำเนินการสรรหาผู้รับจ้างเคลื่อนย้ายและยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ระยะเวลาดำเนินการ 5 ปี



บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนา Smart City ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อมุ่งสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีบริการอัจฉริยะ ซึ่งเป็นการต่อยอดระบบจองคิวรถบรรทุก (Truck Queue) ของท่าเรือฯ โดยภาพรวมการบริหารจัดการด้วยแพลตฟอร์มและการวางโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังจะพัฒนาโดยใช้กรอบการพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูลเมืองของ ดี ป้า ซึ่งมีแหล่งข้อมูลต้นทาง อาทิ ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลจากทั่วยุทธภาค ข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์ ข้อมูลตารางเรือ สายเรือ และอื่น ๆ จากท่าเรือเอกชน รวมถึงข้อมูลประกอบอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลการจราจร อากาศ CCTV และข้อมูลที่ได้จากระบบให้บริการที่ถูกพัฒนาขึ้นมาใหม่ โดยรวบรวมผ่านระบบ Smart Port Xchange Engine ซึ่งมีองค์ประกอบหลักตามกรอบการพัฒนา คือ Data Catalog, Data Exchange และ Data Governance จากนั้นนำมาสร้างเป็นบริการใหม่ ได้แก่ Smart Port Traffic, Smart Truck, Smart Port e-Payment, Smart Backhaul และ Smart Port Analytics อีกทั้งยังมีการให้บริการ Open Data สำหรับผู้สนใจ ซึ่งทั้งหมดถือเป็นการปรับเปลี่ยนการทำงานภาครัฐให้มีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยสะดวก รวดเร็ว แม่นยำ และเหมาะสม

นอกจากนี้การทำเรือฯ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการทำงานแบบบูรณาการร่วมกัน ในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐในการแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนมาสู่ทางราง โดยมีจุดมุ่งหมายให้มีการขนส่งตู้สินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ เพื่อส่งเสริมสนับสนุนการดำเนินการร่วมกัน อาทิ จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และด้านการตลาด เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการและยกระดับมาตรฐานบริการร่วมกัน

### โครงการพัฒนาท่าเรือเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ช่วยให้อาชีพประมงและเกษตรกรรายย่อย

กรม. มีมติอนุมัติให้ดำเนินโครงการ เราจึงได้พัฒนาโครงการท่าเรือเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางเรือชายฝั่งให้เป็นรูปธรรม และสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงการขนส่งสินค้าทางลำน้ำของเอกชน และท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในภาคใต้ โดยมีความยาวหน้าท่าประมาณ 150 เมตร พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งเพื่อให้บริการแบบสาธารณะ สำหรับขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ ให้สามารถรับเรือสินค้า

ชายฝั่งได้พร้อมกัน 2 ลำมีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า 300,000 ที่อยู่ต่อปี โดยมีงบประมาณ 1,864.19 ล้านบาท 238,182 ที่อยู่

การทำเรือฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างพร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง QGC จำนวน 1 คัน บันจั้นหน้าท่า (Mobile Harbor Crane : MHC) จำนวน 1 คัน และ RTG จำนวน 2 คัน เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว เต็มรูปแบบ และท่าเรือแหลมฉบัง ได้ติดตั้ง RTG เพิ่มเติมอีกจำนวน 2 คัน ซึ่งได้รับโอนมาจากท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ได้ว่าจ้างสถาบันเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ทำการศึกษาต้นทุนการขนส่งทางเรือชายฝั่ง โดยได้นำเสนอผลการศึกษาให้แก่ กทท. พิจารณา อยู่ระหว่าง กทท. พิจารณานำเสนอผู้มีอำนาจต่อไป

### ระบบ Truck Q ดิจิตอล เทคโนโลยีที่ช่วยขับเคลื่อนการบริหารจัดการ

การทำเรือฯ ได้นำระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อช่วยบริหารเวลารถบรรทุกสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง หรือ ระบบ Truck Q มาใช้ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มาตั้งแต่ปี 2561 จนถึงปัจจุบัน

ต่อมา เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2565 การท่าเรือฯ และดีป้า ร่วมลงนาม ในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนา Smart City ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

### สถานะการปริมาณการใช้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง ช่วงสถานการณ์ covid

จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในปีงบประมาณ 2564 มีปริมาณตู้ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2563 ถึง 10% ทำให้เห็นว่าการส่งออกไม่กระทบกับปริมาณตู้ผ่านท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่อาจจะกระทบกับระยะเวลาในการขนส่งสินค้าที่อาจเพิ่มขึ้น เนื่องจากช่วงสถานการณ์ดังกล่าว ท่าเทียบเรือต่างประเทศมีการทำงานแบบ Work Form Home

### ปัญหาและอุปสรรคการพัฒนาแหลมฉบัง

ในการพัฒนาท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 ท่าเรือฯ ได้วางแผนสร้างรางรถไฟเชื่อมต่อเข้าไปถึงหลังท่าเทียบเรือชุด E และ F เพื่อกระตุ้นการขนส่งผ่านทางรางให้มากขึ้น อาจทำให้เกิดปัญหาจราจรเกิดขึ้น เพราะจะมีขบวนรถไฟเข้าท่าเรือแหลมฉบังทุกๆ 8 นาทีต่อขบวน เราจึงลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งทางรางมายังท่าเรือมากขึ้น เช่น การก่อสร้างเส้นทางข้ามทางรถไฟทั้งในรูปแบบทางลอด หรือทางยกระดับ และจุดกัลบริดแบบเกือกม้า เนื่องจากปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าเชื่อมต่อ ICD ราว ๆ 30 ขบวนต่อวัน แต่ในอนาคต มีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 จะทำให้มีขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นเกือบร้อยขบวนต่อวัน หากท่าเรือฯ ไม่สร้างโครงสร้างพื้นฐานไว้ ก็จะทำให้เกิดปัญหาการติดจากการรอข้ามทางรถไฟเป็นอย่างมาก //

*In the last 31 years, Laem Chabang Port has been striving and finally becoming one of the twenty largest ports in the world. On this occasion, Managing Director of Laem Chabang Port Pol. Sub Lt. Montree Lergchumniel talked to us about the overall container situation and also discussed the latest highlights of Laem Chabang Port Phase 3 development.*



**“ we plan to transport goods in and out of the port by using rail up to 30%.**

**We understand the COVID-19 pandemic has affected the port's operational performance. Could you please share with us the difficulties of container deliveries at Laem Chabang Port during the past few years?**

Yes. In a recent publication listing the top one hundred ports in the world as measured by container throughput, Laem Chabang Port was No. 20 in 2019 with 8.106 Million TEUs. In 2020, Laem Chabang Port slipped to No. 22 with 7.546 Million TEUs, or a 6.9% decrease. However, in 2021, containers at Laem Chabang Port rebounded to 8.418 Million TEUs, or 11.56% increase over 2020.

However, during the COVID-19 pandemic, container throughput has increased. The pandemic is certainly affecting the turnaround time of the containers because the clearance process is taking longer depending on each country's health measure policy.

**What is the latest development of Laem Chabang Port Phase 3?**

The main focus of Laem Chabang Port Phase 3 is for Thailand to become a regional gateway and a trading centre.

Therefore, Laem Chabang Port Phase 3 is being updated with new innovation and is being equipped with the latest advanced technology. But at the same time, we will be focusing on the environment, as well.

Two container terminals E and F will be constructed with the capacity to facilitate 7 Million TEUs per year. Also, one multi-purpose terminal, one coastal terminal and one service terminal will be constructed as well.

**In terms of the environment, what projects have been done so far?**

The National Environment Board has approved the Environmental Health Impact Assessment (EHIA) of the project of the construction of Laem Chabang Port Phase 3 on 22 April, 2019.

Recently, Laem Chabang Port has paid compensation money to 97 mussel feeders and 313 members of small boat fishermen with a total net annual income of approximately 254 million baht.

In addition, funds have been set up for supporting community developments in Laem Chabang Port premises. The Port Authority of Thailand (PAT) managed to

set up two funds on 17 May 2021. The funds include first, at least 7.8 million baht given annually by PAT. This money will help develop the communities located near the premises of Laem Chabang Port and will be spent on such things as environmental improvement, health, education and quality of life. Secondly, a damage subsidy caused by the construction of Phase 3 will be set up. During the construction, constructors have paid 53.3 million baht to the funds. During the operation, operators of Phase 1, 2, and 3 must pay into the funds. For phase 3, operators at the terminal F must pay 5,000 baht per rai into the funds.

**In Phase 3, single rail transfer operation (SRTO) seems to be an important player. Please tell us more about this?**

According to the government policy, SRTO has been developed to increase our potential in logistics. Clearly, we need to change the mode of transportation from roads which get too congested to rail and waterway in order to develop the optimum logistics system. Rail transport will help save energy, reduce

pollution and help save transportation cost. The capacity of Laem Chabang Port Phase 1 and 2 is to manage 11 Million TEUs per year. With the development of SRTO, the increase of rail transport will be 18-20% after the dual tracks are in place. Consequently, the port will be able to handle 2 million additional containers per year due to the efficiency of rail transport. In the future, we plan to transport goods in and out of the port by using rail up to 30%. Therefore, we plan to enhance the capability of Phase 3 to handle additional 4 Million TEUs, up from previously 2 Million TEUs. In total, Phase 3 will be able to handle up to 6 Million TEUs.

SRTO has completed its phase 1 in 2016 and was equipped with basic and necessary infrastructure. SRTO phase 1 is now able to handle 1 Million TEUs per



year. SRTO phase 2 will be completed in 2023 and is currently acquiring six heavy lifting equipment cranes including 2 RMGs and 4 RTGs. Phase 2 is now in the process of hiring sub-contractors to manage rail track operations with a five-year contract.

PAT is now working with the State Railway of Thailand (SRT) in shipping containers via railway. This will help support government's policy in solving road congestion. The goal is to increase the container transportation via railway. As per the agreement, the two parties have signed a Memorandum of Understanding (MOU) to cooperate to develop and to increase the ability of railway transportation. The two parties agreed to work together in the preparation of the infra-

structure, personnel and marketing in order to provide service to customers and to increase the standard of service.

### The Coastal Terminal is also a key part. Can you give us an update?

The cabinet approved to develop the coastal terminal in order to support coastal transportation, which will help transport goods between Laem Chabang Port and Bangkok Port, and promote private water transportation with the ports located along the Gulf of Thailand. PAT constructed the coastal terminal which is able to berth two coastal vessels at the same time. The terminal has the capacity to manage 300,000 TEUs per year. At present, the coastal terminal is operating fully with lifting equipment including one QGC, one MHC and two RTGs. Additionally, Laem Chabang Port has just installed another two RTGs which have been given from the Bangkok Port in order to increase its efficiency.

Furthermore, PAT has been hiring Thailand Development Research Institute (TDRI) to conduct research on the cost of coastal boat transportation. The researcher's report is now under consideration of the PAT committee before sending it to the concerned authorities.

### We're now in the digital era. How is digital technology going to affect Laem Chabang Port?

PAT has installed electronic systems to help manage the time we want trucks coming in and out the port (Truck Q) since 2018. On 24 Jan, 2022, PAT and the Digital Economy Promotion Agency (DEPA) signed an agreement to develop the Smart City at Laem Chabang Port, a further business development from Truck Q. In so doing, we will be better able to manage Laem Chabang Port using a framework of platform information developed

by DEPA. It will address such things as information on trucks, truck engine overhauls, containers, boat time-tables, shipping and others related information from the privately run ports. Other information will cover things such as traffic, weather, CCTV and other data collected via Smart Port Xchange Engine including Data Catalog, Data Exchange and Data Governance.

Also new data will be developed such as Smart Port Traffic, Smart Truck, Smart Port e-Payment, Smart Backhaul and Smart Port Analytics. Besides, Open Data will be provided for anyone who is interested. All in all, the Smart City will allow the public sector to work efficiently and better respond to the needs of entrepreneurs. Data can be obtained conveniently, quickly, accurately and properly.

### What is the performance of Laem Chabang Port during the COVID-19 pandemic?

In 2021, container throughput at Laem Chabang Port increased 10% from 2020. This shows that exports haven't been affected. The number of containers destined for Laem Chabang Port increased. However, the pandemic has resulted in delays to clear each container since many of the staff at international ports have been working from home.

### What is your main concern of the Phase 3 development?

In developing Phase 3, PAT wanted to install railway tracks to connect the back of terminals E and F which will increase more rail transportation. But this will certainly cause traffic congestion because the trains will arrive in Laem Chabang Port every 8 minutes. As a result, we have constructed certain infrastructure to ease the rail transportation at the port. This includes a tunnel and an over-pass with a horseshoe shaped U-turn.

Today, there are about 30 connecting trains arriving per day. But in the future when Phase 3 is complete, it is expected that up to 100 trains will arrive per day. If PAT can't prepare for this, there will be traffic congestion at the port since we'll have to wait for the trains to pass. //





# การท่าเรือแห่งประเทศไทย

## Port Authority of Thailand



*"To be World Class Port  
with Excellent Logistics Services  
for Sustainable Growth in 2030"*

[www.port.co.th](http://www.port.co.th)

# GENERAL AVERAGE

-An Overview and Its Procedures-

## การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป -หลักการและกระบวนการ-

story : BSAA

พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 เป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีสำคัญเรื่องหนึ่ง แต่อาจยังขาดความเข้าใจที่ถูกต้องของหลักการการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้น จึงไม่ใช่เป็นเรื่องน่าแปลกใจที่อาจได้ยินว่า "สินค้าของฉันรอดพ้นถึงปลายทางอย่างปลอดภัยโดยไม่เสียหายจากภัยอันตราย ถือเป็นความโชคดี ทำไมฉันต้องร่วมรับผิดชอบส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปด้วย"



หลักการของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีที่กำหนดให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินและสินค้า (เช่นเจ้าของ/ผู้ประกอบการเรือ เจ้าของสินค้า) ที่ขนส่งทางทะเลที่รอดพ้นจากภัยอันตราย ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายจากการเสียหายทรัพย์สินและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น หลักพื้นฐานของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปอยู่ที่ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของตนเพื่อปกป้องรักษาทรัพย์สินของคนอื่นต้องได้รับการชดเชย การประกาศการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญคือการเสียหายทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจึงใจกระทำขึ้นตามสมควรเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปมีความเป็นมาย้อนไปถึง York-Antwerp Rules 1890 โดยหลักแล้ว พรบ.การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มีพื้นฐานตาม York-Antwerp Rules 1994 แต่ York-Antwerp Rules ก็มีปรับปรุงอีกหลายครั้ง เพื่อปรับเปลี่ยนตามการเปลี่ยนแปลงของการค้าโลกในห่วงโซ่อุปทาน การปรับปรุงครั้งล่าสุดของ York-Antwerp Rules คือปี 2016

พรบ.การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มีทั้งหมด 21 มาตรา มาตราที่สมควรกล่าวถึงคือ :

**มาตรา 3** กำหนดคำนิยามว่า :

“ความเสียหายทั่วไป” หมายความว่า ความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียหายทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจึงใจกระทำขึ้นตามสมควรเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

“ผู้ประเมิน” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการประเมินความเสียหายทั่วไปซึ่งเจ้าของเรือได้รับความเสียหายทั่วไป หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด แล้วแต่กรณีแต่งตั้งให้ดำเนินการประเมินความเสียหายทั่วไป และกำหนดเฉลี่ยความ

เสียหายทั่วไปตามพระราชบัญญัตินี้

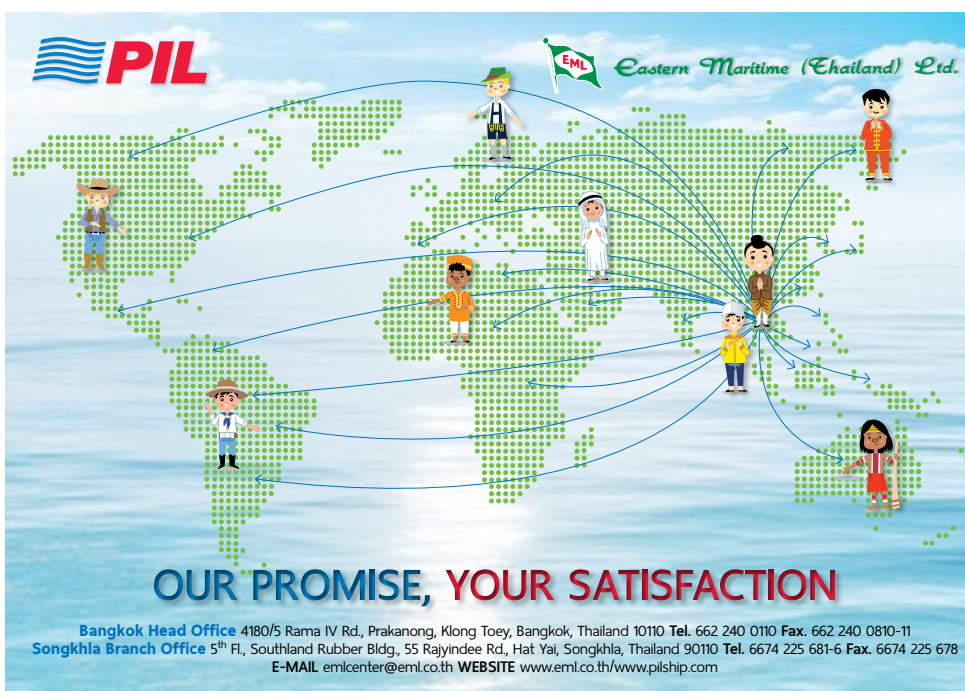
“ผู้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป” หมายความว่า เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินซึ่งเรือหรือทรัพย์สินของตนรอดพ้นจากภัยอันตราย และสามารถเดินทางไปถึงท่าปลายทางหรือถึงท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุดตามมาตรา 6

**มาตรา 9** ในกรณีที่เจ้าของเรือเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้เจ้าของเรือดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) แต่งตั้งผู้ประเมิน และ

(2) มีหนังสือแจ้งพฤติการณ์แห่งความเสียหายทั่วไป และชื่อกับสถานที่ติดต่อของผู้ประเมินที่ตนแต่งตั้ง ไปยังเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกันเท่าที่อาจทราบได้จากเอกสารการขนส่งหรือหลักฐานอย่างอื่นที่อยู่ในความครอบครองของตน

**มาตรา 10** เมื่อเจ้าของเรือได้ดำเนินการตามมาตรา 9 แล้ว ให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินของผู้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่บรรทุกอยู่บนเรือไว้จนกว่าผู้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นได้ร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือมอบหลักประกันตามควรอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้



“การประกาศการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญคือการเสียหายทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจึงใจกระทำขึ้นตามสมควรเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

- (1) เงินสด
- (2) หนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือผู้รับประกันภัย


หรือ

(3) เอกสารอย่างอื่นซึ่งมีข้อความแสดงว่าผู้ออกเอกสารนั้นจะร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามจำนวนที่จะได้กำหนดขึ้น

**มาตรา 15** ความเสียหายทั่วไปซึ่งผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายต้องรับผิดชอบจะเท่ากับอัตราส่วนระหว่างจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้น กับมูลค่ารวมของเรือและทรัพย์สินทั้งหมดคูณด้วยมูลค่าเรือหรือทรัพย์สินของตน

**มาตรา 16, 17 และ 18** กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินและการกำหนดความเสียหายทั่วไป เจ้าของสินค้าผู้ซึ่งต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามสิทธิของเจ้าของเรือตามที่ระบุในมาตรา 10 สามารถมอบหลักประกันอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นอยู่กับ การทำประกันภัยสินค้า หรือมีการทำประกันภัยสินค้าหรือไม่ การทำประกันภัยสินค้าแบบชั้นหนึ่ง (Institute Cargo Clauses A) หรือประกันภัยสินค้าประเภทการเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks) จะครอบคลุมถึงการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยสินค้าแบบ Institute Cargo Clauses A จะเป็นผู้ดำเนินการทุกอย่างหลังจากได้รับแจ้งจากเจ้าของสินค้า หากผู้ มีผลประโยชน์ในสินค้าไม่ทำประกันภัยสินค้าหรือทำประกันภัย สินค้าแบบไม่รวมการคุ้มครองการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ต้อง มอบหลักประกันเป็นเงินสดก่อนรับมอบสินค้า

เป็นที่น่าสังเกตว่าเกิดมีกรณีประกาศการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นในหลายปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละกรณีที่เกิดขึ้นมักใช้เวลาหลายปีกกว่าจะสรุปได้ ■



**A TRADITION OF EXCELLENCE  
IN SERVICE AND RELIABILITY**

**Car Carrier RoRo / LNG / Bulk  
Coal and Tanker / Total Logistics / Air Service  
Customs Formality / Inland Transport**

**K LINE (THAILAND) LTD.**  
3029-31 8th Floor, Wall Street Tower Building, Sarawongse Road,  
Klong Sanayongse, Khwa Bangkok, Bangkok 10100  
Tel: 0 2625 0000 Fax: 0 2632 7350  
website: www.kline.co.th

**KUTL**  
KUTL Logo

**SHANGHAI JINJIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.**  
上海锦江航运(集团)有限公司

**T**he Act on General Average in Maritime Adventure, B.E. 2547 is an essential maritime law. However, there seems to be a lack of thorough understanding of the principle behind General Average. It is not uncommon to hear ***"I was very fortunate to have my cargo arrive at the destination safely from the peril, why do I have to be responsible for the General Average contribution?"***

General Average is a principle of maritime law that essentially establishes that all stakeholders (e.g. shipowner/operator, cargo owners, etc), whose ship or properties are saved from peril, evenly share the damages or losses incurred as a result of voluntary sacrifice of part of the vessel or cargo to save the whole in the emergency of a vessel voyage. The basis behind this principle is that a party who has suffered financial losses in order to save properties belonging to others has the right to be compensated. Declaration of General Average can be made when, and only when, there is extraordinary sacrifice or expenditure intentionally and reasonably made or incurred for the safety for the purpose of preserving the properties from the peril involved in a common maritime adventure.

The origin of General Average dated back to the York-Antwerp Rules 1890. The Act on General Average in Maritime Adventure, B.E. 2547 (2004) is largely based on York-Antwerp Rules 1994. However, York-Antwerp Rules have since been modified numerous times to adapt to the changes of global trade in the supply chain, most recently in 2016.

There are totally 21 sections in the Act on General Average in Maritime Adventure, B.E. 2547. Noteworthy of mentioning are:

### Section 3 Definitions of :

**"General Average"** means any loss or damage directly caused by extraordinary sacrifice of expenditure which is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving the ship and property imperilled in a common adventure.

**"Adjuster"** means the person having the knowledge, skill or experience in the adjustment of General Average to be appointed by the shipowner, party sustaining General Average or any other interest parties as the case may be, to adjust and determine General Average contribution in accordance with this Act.



SHANGHAI JINJIANG SHIPPING (GROUP) CO., LTD.  
上海锦江航运(集团)有限公司

**"The Best Shipping Company, Shanghai - Japan Route"  
Since 1983**

**China Direct Service: BKK/LCB**

HCM - SHA - XMN  
+Yangtze River Ports

**Japan Direct Service: LCB**

HKG - TYO - NGO - UKB  
+Outports of Japan

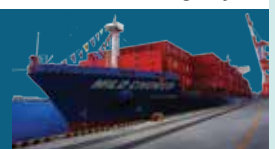
**Inquiry, please call +66 2026 7119**

**Email: jj-sales@th-sjj.com**



**Shanghai Jinjiang Shipping (Group) Co., Ltd.  
C/O TCC Agency Ltd.**

1168/5 Lumpini Tower, 3rd Fl., Rama 4 Road  
Tungmahamek, Bangkok 10120 Thailand





“

Declaration of General Average can be made when, and only when, there is extraordinary sacrifice or expenditure intentionally and reasonably made or incurred for the safety for the purpose of preserving the properties from the peril involved in a common maritime adventure.

“Contributing Party” means the shipowner and owner of property whose ship or property are saved from peril and able to arrive at the destination port or the port where the adventure ends in accordance with Section 6.

**Section 9** : Where the shipowner claims in General Average, he shall perform the following acts:

(1) Appoint an adjuster and

(2) Give a notice in writing on the circumstances of the General Average and the name and contact address of the adjuster appointed by him to the owners of property or other interest parties of the property involved in the common adventure in so far as it can be identified by the shipping documents or any other evidences held in his possession.

**Section 10** : After the shipowner has performed the acts under Section 9, he shall be entitled to retain the onboard property of the contributing parties until the said contributing parties have made the contribution or given any of the following proper securities:

(1) Cash,

(2) Letter of guarantee issued by a bank or an insurer, or

(3) Other form of document bearing a statement that the issuing party shall contribute to the General Average in the amount to be determined.

**Section 15** : The General Average for which each contributing party shall be responsible shall be equivalent to the proportion of the amount of General Average incurred and the total value of the ship and all property multiplied by the value of the ship or property belonging to that party.

**Section 16, 17 and 18** : Stipulation of guidelines for contributory General Average.

Cargo owners, who have to be responsible for the General Average contribution, can give any of the securities as described in Section 10 depending on the type of cargo insurance made, or without cargo insurance. Institute Cargo Clauses (A) covers all risks of loss or damage to the subject-matter insured. Institute Cargo Clauses (A) or all risks cargo insurance also covers General Average. In this case, the insurance company will take care of giving the security after being notified by the cargo owners. Cargo owners, who opt not to carry out a cargo insurance or make a cargo insurance not covering General Average, will have to give cash as security before taking delivery of the cargo

It is noted that there have been more frequent cases of General Average during the past years, However, each case of General Average will take a long time, often years, to finalize. ■

## New Year best wishes 2022



...

### 11jan2022

Mr. Patchara Anuntasilpa  
(พร อ้นตศีลป์)

.....  
DG of Customs Dept.  
@ Customs Dept.



...

### 12jan2022

Lt. JG. Yutana Mokekhaow

.....  
Deputy Director General  
Port Authority of Thailand  
@ PAT Bldg.

Mr. Bundit Sakonwisawa

.....  
MD of Bangkok Port  
@ PAT Bldg.



# Congratulation

เยี่ยมคารวะแสดงความยินดี

...

17feb2022

Mr. Kriengkrai Chaisiriwongsuk  
new Director General  
Port Authority of Thailand



## THE WORLD OF HUTCHISON PORTS

HUTCHISON PORTS  
THAILAND

AFRICA EUROPE MIDDLE EAST ASIA AUSTRALASIA THE AMERICAS

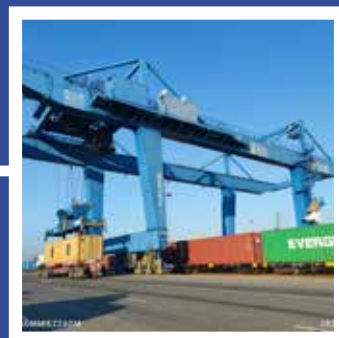
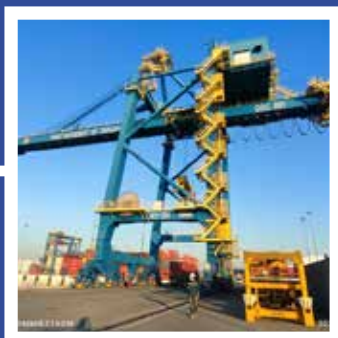
Hutchison Ports Thailand (HPT) is a member of Hutchison Ports, the world's leading port investor, developer and operator with a network of port operations in 52 ports spanning 26 countries throughout Asia, the Middle East, Africa, Europe, the Americas and Australasia. We work as one team and support for each other in order to serve our customers the best.

[hutchisonports.co.th](http://hutchisonports.co.th) Hutchison Ports Thailand Hutchison Ports TH Hutchison Ports Thailand

# ท่าเรือแหลมฉบัง

## เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก

เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์  
สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ



**LAEM CHABANG PORT**