

## กรณี ลูกเรือประมงถูกไฟดูดเสียชีวิต

### ๑. ข้อมูลสถานประกอบการ/นายจ้าง

๑.๑ ชื่อสถานประกอบการ เรือประมง ABC

ประเภทกิจการ ทำการประมง

เลขทะเบียนเรือ XXXXXX เครื่องหมายประจำเรือประมง TLXXXX ขนาดเรือ ๖๙.๒๘ ตันกรอส  
ชนิดเครื่องมือทำการประมง อวนครอบปลากะตัก

มีจำนวนลูกเรือรวม ๒๒ คน ชาย จำนวน ๒๒ คน หญิง จำนวน - คน

ลูกจ้างต่างชาติ  มี  ไม่มี

(กรณีมีลูกจ้างต่างชาติ)

สัญชาติเมียนมา จำนวนรวม ๒๑ คน ชาย จำนวน ๒๑ คน หญิง จำนวน - คน

๑.๒ กำหนดวันทำงานของลูกจ้าง ๖ วันต่อรอบการเดินทาง สลับกับการพัก หรือหยุดพักกรณีไม่ออกเรือ  
เวลาพักต่อวัน (วันทำประมง) ประมาณ ๑๑ ชั่วโมงต่อวัน

๑.๓ สถิติการประสบอันตรายจากการทำงานของลูกจ้าง (กรณีร้ายแรง) -

### ๒. ข้อมูลทั่วไป/รายละเอียดและลำดับเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

#### ๒.๑ ข้อมูลทั่วไปและสภาพแวดล้อมของสถานที่เกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน

- สถานที่เกิดเหตุบนเรือประมง ABC ขนาดเรือ ๖๙.๒๘ ตันกรอส ณ จุดติดตั้งเบรกเกอร์ บริเวณด้านใน  
หลังคาแกงเรือ ซึ่งเป็นเบรกเกอร์ควบคุมการเปิด - ปิดเครื่องกว้านของเรือ



ภาพที่ ๑ จุดติดตั้งเบรกเกอร์ บริเวณด้านในหลังคาแกงเรือ

#### ● ระบบ/การจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

- นายจ้างมีการแจ้งให้ลูกเรือประมงทราบถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากการทำงานบนเรือประมง  
ด้วยวาจาแก่ลูกเรือก่อนเริ่มปฏิบัติงาน แต่ไม่ได้จัดทำข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยด้านความปลอดภัยในการทำงาน  
ที่เป็นลายลักษณ์อักษร

- เรือฯ มีการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย สุขอนามัย และสวัสดิภาพในการทำงานบนเรือประมง  
ให้แก่ลูกเรือทุกคน

- เรือฯ ได้จัดให้มีป้ายแจ้งเตือนอันตราย สำหรับการทำงานในสถานที่อับอากาศ การทำงาน  
กับเครื่องจักร และการทำงานกับไฟฟ้า ติดไว้บริเวณสถานที่ปฏิบัติงานบนเรือฯ

- บนเรือประมงฯ นายจ้างจัดให้มีเสื้อชูชีพ จำนวน ๒๓ ตัว ห่วงยางชูชีพ จำนวน ๔ ห่วง ติดตั้งบริเวณ  
แกงเรือ ชั้น ๓ ขางลำเรือชาย - ขวา จัดให้มีป้ายระวัง “อันตรายจากไฟฟ้า” ติดตั้งไว้บริเวณห้องเครื่องยนต์

- เครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์ (จำนวน ชนิด ประเภท กลไกการทำงาน ขั้นตอนการทำงาน ข้อมูลการตรวจสอบ บำรุงรักษา ฯลฯ)

- ก่อนทำการประมงทุกครั้งนายจ้างจัดให้ช่างไฟฟ้าดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของระบบไฟฟ้าและบริภัณฑ์ไฟฟ้าภายในเรือประมงฯ ทั้งนี้ มีการติดตั้งเบรกเกอร์และสายไฟภายในเรือประมง ABC ใหม่ทั้งหมดประมาณต้นเดือนมกราคม ๒๕๖๖

- เรือประมง ABC มีไดนาโม ขนาด ๕๐ KW จำนวน ๒ เครื่อง แบ่งใช้สำหรับทำการประมง ๑ เครื่อง และใช้ปั่นไฟในห้องเครื่องยนต์ ๑ เครื่อง สายไฟฟ้าที่ใช้ในเรือเป็นสาย VCT-๒ มีการเดินสายไฟแบบเดินลอย และการเดินสายไฟแบบร้อยท่อ ระบบไฟฟ้าภายในเรือประมงฯ แบ่งเป็น ๒ ระบบ ดังนี้

๑) ระบบไฟฟ้ากระแสตรง (DC) ได้แก่ แบตเตอรี่ ๒๔V ใช้กับวิทยุ

๒) ระบบไฟฟ้ากระแสสลับ (AC) ได้แก่ ไดนาโมปั่นไฟ (AC Generator) ที่ใช้ในการเดินเรือ จำนวน ๑ เครื่อง และไดนาโมปั่นไฟ (AC Generator) ที่ใช้กับอุปกรณ์ไฟฟ้าบนเรือ จำนวน ๑ เครื่อง

อุปกรณ์ที่ทำให้ลูกจ้างเสียชีวิต คือ แมกเนติก-คอนแทคเตอร์ ยี่ห้อ FUJI รุ่น BW๖๓EAG ๓P ๖๓A ทำหน้าที่เป็นสวิตช์เปิด - ปิดการทำงานของมอเตอร์เครื่องกว้านด้วยระบบมือ ติดตั้งขนานกับแนวระนาบภายในกล่องไม่มีฝาปิดบริเวณหลังคาเก๋งท้ายเรือ โดยแมกเนติกคอนแทคเตอร์นั้น จะมีส่วนประกอบหลักที่สำคัญต่อการทำงาน ได้แก่ แกนเหล็ก (Core) ขดลวด (Coil) หน้าสัมผัส (Contact) และสปริง (Spring) จากภาพที่ ๒ พบว่า น็อตที่ขันแมกเนติก-คอนแทคเตอร์ปรากฏคราบสนิมสีส้ม ทั้งนี้ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ แมกเนติก-คอนแทคเตอร์มีอายุการใช้งานประมาณ ๑ ปี ๖ เดือน



ภาพที่ ๒ เบรกเกอร์-แมกเนติก ยี่ห้อ FUJI รุ่น BW๖๓EAG ๓P ๖๓A

- ข้อควรพิจารณาด้านความปลอดภัยของเบรกเกอร์-แมกเนติก

- ควรใช้งานในสภาพแวดล้อมที่ระบุไว้ในคู่มือการใช้งาน สภาพแวดล้อมที่มี ฝุ่น ก๊าซ สภาพที่มีฤทธิ์กัดกร่อน น้ำมัน ตัวทำละลายอินทรีย์ การสั่นสะเทือน หรือการกระแทกมากเกินไป อาจทำให้เกิดไฟฟ้าช็อต ไฟไหม้ และการทำงานที่ผิดปกติหรือความเสียหายได้

- สภาพการทำงานตามมาตรฐาน (Standard operating conditions) ของเบรกเกอร์-แมกเนติก ยี่ห้อ ฟุจิ FUJI รุ่น BW๖๓EAG ๓P ๖๓A ได้ผ่านการทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ภายใต้เงื่อนไข ดังต่อไปนี้

๑) ช่วงอุณหภูมิสภาพแวดล้อม ๕ ถึง ๔๐ องศาเซลเซียส (อุณหภูมิต้องไม่เกิน ๔๐ องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยในช่วง ๒๔ ชั่วโมงจะต้องไม่เกิน ๓๕ องศาเซลเซียส และอุณหภูมิเฉลี่ยตลอดทั้งปีต้องไม่เกิน ๒๐ องศาเซลเซียส)

๒) ช่วงอุณหภูมิภายในกล่อง/แผง ๕ ถึง ๕๕ องศาเซลเซียส

๓) ความชื้นสัมพัทธ์ ๔๕ ถึง ๘๕%

๔) ระดับความสูง: สูงสุด ๒,๐๐๐ เมตร

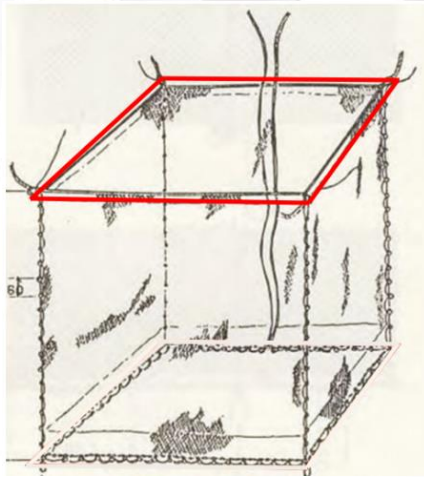
๕) บรรยากาศ: ไม่มีฝุ่น คิววัน สารไวไฟมากเกินไป ก๊าซที่มีฤทธิ์กัดกร่อน ไอน้ำ หรือเกลือ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิอย่างกะทันหันที่ทำให้เกิดการควบแน่นหรือเป็นน้ำแข็ง

- **กว๊าน** เป็นเครื่องมือสำคัญของเรือประมง เป็นอุปกรณ์ที่ช่วยในการผ่อนแรงสำหรับการยกอวนพร้อมสัตว์น้ำขึ้นจากทะเล ประกอบด้วยกว๊านหลักบริเวณด้านข้างเรือ กว๊านเสริมบริเวณหัวเรือและหรือหน้าแก่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น

- **รอก** เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ประกอบกับกว๊านที่ใช้ในการยกอวน

- **ลักษณะเครื่องมือทำประมงอวนครอบปลาเกตุ**

เครื่องมือประมงที่มีลักษณะคล้ายกลอง วิธีการใช้เครื่องมือจับสัตว์น้ำ จะปล่อยอวนลงมาจากด้านบน เพื่อครอบสัตว์น้ำที่อยู่ด้านล่าง มีราวไฟและหลอดไฟใช้สำหรับล่อสัตว์น้ำ โดยมีคั่นสำหรับทางอวนอยู่ด้านข้างของเรือ เครื่องมืออวนครอบปลาเกตุมีการกำหนดขนาดของตาอวนต้องมากกว่า ๐.๖ เซนติเมตร



**ภาพที่ ๓** ลักษณะของเครื่องมืออวนครอบปลาเกตุขณะปล่อยอวนเพื่อจับสัตว์น้ำ (คู่มือการตรวจมาตรฐานเครื่องมือประมง ปี ๒๕๖๑ (น. ๒๔) กองวิจัยและพัฒนาประมงทะเล: กรมประมง.)

- **วิธีการประมงด้วยอวนครอบปลาเกตุ** ทำประมงเฉพาะช่วงกลางคืน รายละเอียด ดังนี้

- ๑) แล่นเรือค้นหาฝูงปลา ตั้งแต่เวลาพลบค่ำโดยใช้เครื่องแอกโค่ชาวเตอร์
- ๒) เมื่อพบและได้จุดทำประมงแล้ว ทำการทอดสมอเรือและเปิดไฟทุกดวงให้สว่าง ยกเว้นไฟหรือ
- ๓) เปิดไฟล่อปลาประมาณ ๑ ชั่วโมง จนกระทั่งฝูงปลารวมตัวกันหนาแน่น เมื่อเห็นฝูงปลามากพอที่จะทำประมงได้แล้ว ให้เตรียมเครื่องมืออวนให้พร้อม

- ๔) ทอยดับไฟตามลำดับ จนเหลือเฉพาะไฟสปอตไลท์ที่ใช้ทำการไซ้ไฟ

- ๕) ทำการไซ้ไฟ ประมาณ ๑ - ๒ นาที โดยลดกำลังเครื่องยนต์เรือ แล้วเร่งให้สว่างทันทีที่ทันใดสลับไปสลับมา ทำต่อเนื่องประมาณ ๒ - ๑๐ ครั้ง

- ๖) ปล่อยอวนครอบปลาเกตุลงในน้ำ และกว๊านสายमानเปิดด้านล่างผิวนวน

- ๗) กู้ววนขึ้นเรือ และเปิดไฟล่อปลาและสัตว์น้ำอีกครั้ง

- ๘) ถ้าปริมาณสัตว์น้ำไม่มากพอ เรือจะค้นหาแหล่งจับสัตว์น้ำใหม่

- **อันตรายจาก ‘ไฟฟ้าดูด’**

(กองวิศวกรรมและวางแผน ฝ่ายวิศวกรรมและบริการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค เขต ๓ (ภาคใต้) จ.ยะลา)

**ไฟฟ้าดูด (Electric Shock)** คือ กระแสไฟฟ้าไหลจากแหล่งกำเนิดผ่านตัวคน และกลับไปแหล่งกำเนิด โดยผ่านทางดิน ไฟดูดมีสาเหตุมาจากการที่ร่างกายไปสัมผัสส่วนที่มีไฟฟ้า การที่ไฟฟ้าจะดูดได้นั้น ไฟฟ้าต้องไหลครบวงจร คือต้องมีจุดที่กระแสไฟฟ้าไหลออกจากร่างกาย นั้นหมายความว่าร่างกายจะต้องสัมผัสส่วนที่มีไฟฟ้าสองจุดพร้อมกันและทั้งสองจุดนั้นจะต้องมีแรงดันไฟฟ้าต่างกันด้วย ทั้งนี้ การถูกไฟฟ้าดูดจากการสัมผัสส่วนที่มีไฟฟ้าสามารถแยกตามลักษณะของการสัมผัสได้ ๒ แบบ คือ

๑) **การสัมผัสโดยตรง (Direct Contact)** คือการที่ส่วนของร่างกายสัมผัสถูกส่วนที่มีไฟฟ้าโดยตรง เช่น สายไฟฟ้ารั่วเพราะฉนวนชำรุดแล้วมีบุคคลเอามือไปจับ หรือจากการที่เด็กเอาโลหะเล็กๆ เช่น ตะปู แห้วเข้าไปในรูเต้ารับไฟฟ้า เป็นต้น ลักษณะนี้โดยตรงก็จะมีกระแสไฟฟ้าไหลผ่านร่างกายลงดิน

๒) **การสัมผัสโดยอ้อม (Indirect Contact)** ลักษณะนี้บุคคลไม่ได้สัมผัสส่วนที่มีไฟฟ้าโดยตรง แต่เกิดจากการที่บุคคลสัมผัสกับส่วนที่ปกติไม่มีไฟฟ้าแต่มีไฟฟ้า เนื่องจากเครื่องใช้ไฟฟ้ารั่ว จึงมีไฟฟ้ามาอยู่ที่โครงโลหะของเครื่องไฟฟ้า เมื่อบุคคลไปสัมผัสจึงมีกระแสไฟฟ้าไหลผ่าน เช่นเดียวกับการไปสัมผัสส่วนที่มีไฟฟ้า การสัมผัสโดยอ้อมมีอันตรายสูงและน่ากลัวเนื่องจากส่วนที่สัมผัสโดยปกติแล้วจะไม่มีไฟฟ้า ผู้สัมผัสจึงขาดความระมัดระวัง

- **ปริมาณกระแส และแรงดันไฟฟ้า ที่เป็นอันตรายต่อร่างกายมนุษย์**

ปกติแล้ว หากมนุษย์ทั่วไป โดนไฟฟ้าที่มีความต่างศักย์ระดับตั้งแต่ ๓๐ โวลต์ ขึ้นไปดูดจะมี อันตรายถึงชีวิต ซึ่งไม่ว่าจะเป็นไฟกระแสตรง DC (Direct Current) หรือ กระแสสลับ AC (Alternating Current) ก็เสียชีวิตได้เหมือนกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับกระแสไฟฟ้าที่ไหลผ่านร่างกาย

๑) **ค่ากระแสไฟฟ้าที่แตกต่างกันจะส่งผลกระทบต่อร่างกายมนุษย์ในรูปแบบที่ต่างกัน** ตามรายงานของสำนักงานบริหารความปลอดภัยและอาชีวอนามัยแห่งสหรัฐอเมริกา (OSHA) อธิบายผลกระทบต่อร่างกายที่พบบ่อยที่สุดจากการโดนไฟฟ้าดูดที่ระดับกระแสไฟฟ้าต่างกัน ดังนี้

กระแสไฟฟ้า (mA)	อาการ
๑ - ๕	มนุษย์จะรู้สึกถึงไฟฟ้าช็อตเล็กน้อย อึดอัดแต่ไม่เจ็บปวด
๖ - ๓๐	มนุษย์จะช็อกอย่างเจ็บปวด สูญเสียการควบคุมกล้ามเนื้อ
๕๐ - ๑๕๐	มนุษย์จะรู้สึกเจ็บปวดมาก ปฏิกิริยาของกล้ามเนื้อเกิดขึ้นรุนแรง หายใจไม่ออก และอาจถึงแก่ชีวิต
๑,๐๐๐ - ๔,๓๐๐	หัวใจมนุษย์จะหยุดสูบฉีดเลือด เกิดความเสียหายของเส้นประสาท และอาจถึงแก่ชีวิต
๑๐,๐๐๐ (๑๐ A) ขึ้นไป	หัวใจมนุษย์จะหยุดเต้น เกิดแผลไฟไหม้รุนแรง และเสียชีวิตทันที

ตารางที่ ๑ อันตรายที่เกิดจากกระแสไฟฟ้า

๒) ค่าแรงดันไฟฟ้าที่แตกต่างกันจะส่งผลกระทบต่อร่างกายมนุษย์ในรูปแบบที่ต่างกันสามารถอธิบายผลกระทบต่อร่างกายที่พบบ่อยจากอันตรายของของระดับไฟฟ้าต่างกัน ดังนี้

แรงดันไฟฟ้า (โวลต์)	อาการ
๒๐ - ๖๐	ช็อก ไม่สามารถปล่อยมือหลุดได้
๔๐ - ๑๐๐	กล้ามเนื้อหัวใจกระตุกหรือเต้นถี่เร็ว
๘๐ - ๑๐๐	หยุดหายใจ
มากกว่า ๒๔๐	ผิวหนังฉีกไหม้

## ตารางที่ ๒ อันตรายที่เกิดจากแรงดันไฟฟ้า

### ๒.๒ รายละเอียด/ลำดับเหตุการณ์ (เรียงลำดับเหตุการณ์)

#### รายละเอียดเบื้องต้น

หน้าที่ความรับผิดชอบในการทำงานบนเรือประมง ABC มีลูกเรือ จำนวน ๒๒ คน ดังนี้

๑. **นายเรือ/ไตเรือ** ทำหน้าที่ขับเรือ และควบคุมเรือให้แล่นไปตามทิศทางที่กำหนด นอกจากนี้ยังควบคุมและสั่งการการทำงานบนเรือด้วย จำนวน ๑ คน คือ นาย ต อายุ ๔๘ ปี สัญชาติไทย

๒. **ช่างเครื่อง (Engineer)** หรือบางท้องที่เรียก “อินเนีย” หรือ “ชีวเรือ” มีหน้าที่ในการควบคุมเครื่องจักรเครื่องยนต์เรือ ในกรณีที่มีความขัดข้องที่ไม่สามารถแก้ไขด้วยตนเอง ช่างประจำเรือจะรายงานนายเรือ เพื่อประเมินสถานการณ์และตัดสินใจสั่งการอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ มีหน้าที่ตรวจสอบความพร้อมของเรือก่อนและหลังการทำประมง รวมถึงระบบไฟฟ้าภายในเรือถ้าพบความผิดปกติจะแจ้งให้นายจ้างหรือได้กัรับทราบเพื่อจ้างช่างซ่อมเรือหรือช่างไฟฟ้าจากภายนอกมาดำเนินการแก้ไขก่อนออกทำการประมง จำนวน ๒ คน ได้แก่ นาย บ อายุ ๒๘ ปี สัญชาติเมียนมา และ นาย ซ อายุ ๕๐ ปี สัญชาติเมียนมา

๓. **ลูกเรือ/คนงาน/คนอวน** มีการแบ่งหน้าที่การปฏิบัติงาน เช่น ทำหน้าที่วางอวน กู้วน ตักปลา คัดแยกขนาด - ชนิดของสัตว์น้ำ เก็บปลา ขนย้ายปลา และซ่อมอวน เป็นต้น จำนวน ๑๙ คน

#### ข้อมูลลูกจ้างผู้เสียชีวิต

**ลูกจ้างผู้เสียชีวิต** คือ นาย อ อายุ ๓๔ ปี สัญชาติเมียนมา หน้าที่ในเรือ ลูกเรือ, คนงาน ปฏิบัติงานกับนาง จ นายจ้าง/เจ้าของเรือประมง ABC บริเวณฝั่งทะเลอันดามัน จังหวัดสตูล ตำแหน่งลูกเรือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๒

**เมื่อวันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๗** นายจ้างกำหนดให้ นาย อ เริ่มปฏิบัติงานเป็นลูกเรือของเรือ ABC ตำแหน่งลูกเรือ จนถึงวันเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ นายจ้างมอบหมายให้ นาย ต ตำแหน่งนายเรือ และนาย ซ ตำแหน่งช่างเครื่อง อธิบายขั้นตอนการทำงานและหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งเป็นการสอนงานด้วยวาจาไม่มีการจัดทำหลักฐานการดำเนินการ

**เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๗** นาย อ ทำงานบนเรือ ABC เป็นครั้งที่ ๒ มีหน้าที่ตักปลา คัดแยกขนาด - ชนิดของสัตว์น้ำ เก็บปลา ขนย้ายปลา

#### ลำดับเหตุการณ์

**เมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๗** นาย ซ ช่างเครื่องประจำเรือได้ตรวจสอบความพร้อมของระบบไฟฟ้าของเรือ ABC และตรวจสอบระบบเครื่องยนต์เรือก่อนออกทำการประมง พบว่าระบบไฟฟ้าและระบบเครื่องยนต์เรือมีสภาพปกติ จึงแจ้งให้เจ้าของเรือรับทราบ ก่อนได้รับอนุญาตให้ออกทำการประมง

**เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๗** เวลาประมาณ ๑๓.๐๐ น. เรือ ABC พร้อมลูกเรือจำนวน ๒๒ คน เป็นลูกเรือสัญชาติไทย ๑ คน คือ นาย ต อายุ ๔๘ ปี สัญชาติไทย ตำแหน่งนายเรือ และลูกเรือสัญชาติเมียนมา ๒๑ คน แบ่งเป็นตำแหน่งช่างเครื่อง ๒ คน และลูกเรือ ๑๙ คน ออกทำการประมงจากท่าเรือ ABC ไปยังพื้นที่ทำการประมง บริเวณอ่าวไทย ซึ่งมีกำหนดทำประมงประมาณ ๑๐ วัน ทั้งนี้ ลูกเรือของเรือ ABC ไม่ได้ออกทำประมง จำนวน ๑ คน เนื่องจากลากลับบ้าน คือ นาย ย ไม่ทราบนามสกุล สัญชาติเมียนมา ตำแหน่ง ลูกเรือ/คนงาน/คนอวน มีหน้าที่ ควบคุมสวิทช์เปิด - ปิดการทำงานของเครื่องกว้าน และทำหน้าที่อื่นๆ บนเรือประมง

**เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๗** เวลาประมาณ ๐๓.๐๐ น. เรือ ABC ค้นหาฝูงปลาโดยใช้เครื่องแอกโค่ ชาวเดอร์ และเปิดไฟล่อปลาเป็นจังหวะตามขั้นตอนการทำประมงอวนครอบปลากะตัก เมื่อเห็นฝูงปลามากเพียงพอ ลูกเรือจะปล่อยอวนครอบปลากะตักลงในน้ำ และกว้านสายमानเปิดด้านล่างผืนอวน

**เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๗** เวลาประมาณ ๐๔.๐๐ น. ได้เวลาสาวอวนขึ้นเรือด้วยเครื่องกว้าน (Motor Electric Winch) เปิดระบบการทำงานของกว้านโดยดันคันโยกเบรกเกอร์ - แมกเนติกไปทางขวา เนื่องจาก เบรกเกอร์ฯ ถูกติดตั้งในแนวนอน การดันคันโยกไปทางขวา หมายถึง การเปิดเครื่อง (ON) และการดันคันโยก ไปทางซ้าย หมายถึง การปิดเครื่อง (OFF) สำหรับการทำประมงก่อนหน้านี้อุปกรณ์ลูกเรือที่ทำหน้าที่เปิด - ปิดการทำงานของเครื่องกว้านเป็นประจำมี ๒ คน คือ นาย ย (ไม่ทราบนามสกุล) หรือนาย ว แต่ในครั้งนี้นาย ย ไม่ได้มาทำงาน บนเรือ ABC ดังนั้น ลูกเรือที่มีหน้าที่เปิด - ปิดการทำงานของเครื่องกว้าน คือ นาย ว

ขณะนั้นนาย อ เห็นว่านาย ว กำลังช่วยงานอื่นๆ อยู่ด้านหน้าเรือ ประกอบกับนาย อ ยืนบริเวณท้ายเรือ ใกล้กับเบรกเกอร์ - แมกเนติกที่ควบคุมเครื่องกว้าน (Motor Electric Winch) จึงอาสาเปิดสวิทช์ (ON) เครื่องกว้าน แทนนาย ว จากคำบอกเล่าของ นาย น ผู้เห็นเหตุการณ์กล่าวในภายหลังว่า นาย อ ไม่ได้เข้าไปยืนด้านหน้าเบรกเกอร์ฯ ที่ติดตั้งในแนวนอนขนานกับแนวระนาบบริเวณหลังคาเก๋งท้ายเรือ แต่ยืนด้านข้างโดยหันหน้าออกจาก เก๋งเรือ แล้วเอื้อมมือไปคลำหาคันโยกเบรกเกอร์ฯ ทำให้นิ้วมือพลาดไปสัมผัสกับน็อตโลหะที่ใช้ลือคสายไฟ ของเบรกเกอร์ฯ และถูกไฟฟ้าดูดในทันที

นาย น ลูกเรือที่กำลังทำงานอยู่บริเวณใกล้เคียงสังเกตเห็นว่านาย อ เดินไปเปิดสวิทช์เบรกเกอร์ควบคุม การทำงานของมอเตอร์เครื่องกว้าน และมีท่าทางการยืนที่ไม่ปกติ จึงเดินไปใกล้ ๆ พบว่า นาย อ ถูกไฟดูดยืนนิ่ง ไม่ไหวติง และนิ้วมือยังคงจับที่เบรกเกอร์ฯ นาย น ตะโกนบอกคนอื่น ๆ ในเรือ นาย ต ตำแหน่งนายเรือ ได้ยินว่า นาย อ ถูกไฟดูดจึงรีบตัดกระแสไฟฟ้า (๒๒๐V) ของเครื่องกว้านที่แผงควบคุมไฟฟ้าภายในห้องกระโจมเรือ และสั่งให้ ลูกเรือคนอื่น ๆ ช่วยกันปฐมพยาบาลและทำ CPR ให้นาย อ ใช้เวลาช่วยเหลือประมาณ ๓๐ นาที นาย อ ยังไม่ตอบสนองและไม่มีชีพจร นาย ต (นายเรือ) จึงใช้วิทยุโทรแจ้งลูกชายของนายจ้างเจ้าของเรือที่กำลังทำประมง อยู่บนเรือลำอื่นว่าเกิดอุบัติเหตุไฟฟ้าดูดทำให้ลูกจ้างเสียชีวิต ลูกชายของนายจ้างใช้โทรศัพท์ดาวเทียมโทรแจ้ง รายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุให้นายจ้างรับทราบ เพื่อดำเนินการแจ้งเจ้าหน้าที่ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเวลาต่อมา

**เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗** เวลาประมาณ ๐๘.๒๗ น. นางสาว ศ ดำเนินการลงบันทึกประจำวันกรณี นาย อ ลูกเรือประมงถูกไฟดูดเสียชีวิตบนเรือ ABC ให้การว่านาย อ ถูกไฟฟ้าช็อตเสียชีวิต

**เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๗** เวลาประมาณ ๐๙.๕๐ น. เรือ ABC เทียบท่า ณ ศูนย์ควบคุมการแจ้งเข้า - ออก เรือประมง นายจ้าง เสมียนเรือ และนายเรือ เข้าร่วมการสอบข้อเท็จจริงโดยพนักงานตรวจความปลอดภัย สวัสดิการ และคุ้มครองแรงงานจังหวัด และศูนย์ความปลอดภัยในการทำงานเขต ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานลงตรวจสอบ พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อสรุปสาเหตุการเสียชีวิตจากนั้นมีการเคลื่อนย้ายร่างของนาย อ ขึ้นจากเรือ ABC เวลา ๑๒.๓๐ น.

โดยเจ้าหน้าที่ศูนย์กู้ภัย สำหรับค่าใช้จ่ายในการจัดงานศพและค่าเดินทางของญาติผู้เสียชีวิต นายจ้างเจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด รวมเป็นเงินไม่น้อยกว่า ๖๗,๗๑๕ บาท นอกจากนี้ ก่อนออกทำประมงวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๗ นาย อ เบิกค่าจ้างล่วงหน้าไปใช้เป็นเงิน ๑๐,๒๕๐ บาท ทั้งนี้ นาง จ นายจ้างเจ้าของเรือมอบเงินดังกล่าวให้นาย อ โดยไม่ขอเงินคืนจากญาติผู้ตาย



ภาพที่ ๔ ภาพจำลองสถานที่เกิดเหตุ

### ๓. รายละเอียดการประสอันตรายหรือความสูญเสียหรือหยุดการผลิตจากอุบัติเหตุ

- ๓.๑ จำนวนผู้เสียชีวิต ๑ คน
- ๓.๒ จำนวนผู้บาดเจ็บ - คน
- ๓.๓ จำนวนผู้ทุพพลภาพ - คน
- ๓.๔ ค่ารักษาพยาบาล -
- ๓.๕ การสูญเสียทรัพย์สินหรืออาคารสถานที่/เครื่องจักรอุปกรณ์ -
- ๓.๖ อื่น ๆ -

### ๔. การวิเคราะห์ปัจจัย/สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (ที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น อธิบายลักษณะการกระทำที่ไม่ปลอดภัย สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย หรือสาเหตุอื่น ๆ)

#### ๔.๑ ปัจจัยด้านคน / การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

๔.๑.๑ ลูกจ้างผู้เสียชีวิต อายุงาน ๒๔ วัน ปฏิบัติงานบนเรือ ABC เป็นครั้งที่สอง ทำให้ไม่ชินกับตำแหน่งจุดติดตั้งเบรกเกอร์-แมกเนติกที่ควบคุมเครื่องกว้าน (Motor Electric Winch) ทำให้เกิดความผิดพลาดในการปฏิบัติงาน

๔.๑.๒ ลูกจ้างผู้เสียชีวิตทำงานบนเรือประมงในตำแหน่งลูกเรือ/คนงาน/คนอวน ทำหน้าที่วางอวน กู้วน ตักปลา คัดแยกขนาด - ชนิดของสัตว์น้ำ เก็บปลา ขนย้ายปลา และซ่อมอวน ทำให้มีโอกาสสัมผัสกับน้ำทะเล ทำให้ร่างกายมีความชื้นตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน ถ้าลูกจ้างใช้มือที่เปียกชื้นไปสัมผัสกับรูลอคสายไฟของเบรกเกอร์ที่เป็นโลหะ จะทำให้ลูกจ้างถูกไฟดูดหรือไฟช็อตได้

๔.๑.๓ ลูกจ้างผู้เสียชีวิตทำงานที่ไม่ใช้หน้าที่ของตนเอง กล่าวคือ โดยปกติไม่ได้มีหน้าที่ควบคุมสวิทช์เปิด - ปิดการทำงานของมอเตอร์เครื่องกว้าน จึงไม่ทราบถึงจุดเสี่ยงและอันตรายจากการทำงานกับไฟฟ้า ทำให้ขาดความระมัดระวังในการจับคั่นโยกเบรกเกอร์ควบคุมเครื่องกว้านของเรือ

๔.๑.๔ ลูกจ้างผู้เสียชีวิตไม่ได้ยืนด้านหน้าเบรกเกอร์ - แมกเนติกที่ติดตั้งในแนวนอนขนานกับแนวระนาบบริเวณหลังคาแก่งท้ายเรือ แต่ยืนด้านข้างโดยหันหน้าออกจากแก่งเรือ ทำให้มองเห็นคันโยกของเบรกเกอร์ฯ ไม่ชัดเจน จากนั้นเอื้อมมือไปคลำหาคันโยกเบรกเกอร์ฯ นิ้วมืออาจจะพลาดไปสัมผัสกับนอตโลหะที่ใช้ล๊อคสายไฟของเบรกเกอร์ฯ และถูกไฟฟ้าดูดในทันที

## ๔.๒ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม / สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

๔.๒.๑ ไม่มีการติดตั้งฝาครอบเบรกเกอร์-แมกเนติกควบคุมเครื่องก๊วของเรือ ทำให้มีโอกาสสัมผัสอากาศที่มีอุณหภูมิสูงกลางทะเล และสัมผัสสารละลายพวกคลอไรด์ในรูปแบบของไอทะเล ทำให้วัสดุที่ทำจากโลหะ เช่น นอตล๊อคสายไฟของเบรกเกอร์ - แมกเนติกถูกกัดกร่อนปรากฏคราบสนิม ทำให้มีโอกาสเกิดไฟฟ้ารั่ว และทำให้เบรกเกอร์ทำงานผิดปกติได้

๔.๒.๒ จุดติดตั้งเบรกเกอร์-แมกเนติกควบคุมเครื่องก๊วอยู่บริเวณเพดานหลังคาแก่งด้านท้ายเรือ ซึ่งเป็นพื้นที่แคบ ทำให้ช่างไฟติดตั้งเบรกเกอร์ฯ ในแนวนอน ดังนั้น การใช้งานคันโยก เปิด - ปิด จึงมีทิศทางแตกต่างกับเบรกเกอร์ที่ใช้โดยทั่วไป กล่าวคือ คันโยกปิดไปทางขวา หมายถึง การเปิดเครื่อง (ON) และ คันโยกปิดไปทางซ้าย หมายถึง การปิดเครื่อง (OFF) ดังนั้น ในกรณีนี้ลูกเรือไม่เคยชินกับทิศทางการเปิด-ปิดของคันโยก ประกอบกับการทำงานในเวลากลางคืนอาจจะทำให้มองเห็นไม่ชัดเจน และลูกจ้างคลำหาคันโยกเบรกเกอร์ฯ แบบสะเปะสะปะ มีโอกาสที่นิ้วมือจะสัมผัสกับรูล๊อคสายไฟของเบรกเกอร์ฯ ที่เป็นโลหะขึ้นสนิม ทำให้ลูกจ้างถูกไฟดูดหรือไฟช็อตได้

## ๔.๓ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ / อื่น ๆ

๔.๓.๑ ไม่ได้จัดให้มีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้แก่ลูกเรือก่อนเริ่มทำงานบนเรือประมงแต่ละลำ อย่างน้อยประกอบด้วยหัวข้อวิชาตามที่กฎหมายกำหนด

๔.๓.๒ ไม่ได้จัดทำข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานสำหรับเรือประมงฉบับภาษาไทย และภาษาที่ลูกเรือใช้สื่อสาร

๔.๓.๓ ไม่มีหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของลูกเรือที่ยังขาดประสบการณ์

๔.๓.๔ ไม่มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตกรณีหัวใจหยุดเต้นที่มีมาตรฐาน

๔.๓.๕ ไม่มีการจัดทำแบบแปลนผังไฟฟ้า (SINGLE LINE DIAGRAM) ประจำเรือประมง ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบระบบไฟฟ้าได้อย่างครอบคลุม

## ๕. ข้อเสนอแนะหรือมาตรการสำหรับการแก้ไขป้องกัน

### ๕.๑ ข้อเสนอแนะหรือมาตรการแก้ไขป้องกันที่เหมาะสม (จากการเกิดอุบัติเหตุ ตามข้อ ๔)

#### ๕.๑.๑ มาตรการป้องกันอันตรายที่ตัวผู้ปฏิบัติงาน (ลูกเรือประมง)

- ไม่อาสาทำงานที่ไม่ใช่หน้าที่ของตนเอง ถ้าจำเป็นต้องทำงานหลายอย่างบนเรือประมงต้องมั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงาน (ลูกเรือประมง) มีประสบการณ์การทำงานบนเรือประมงลำนั้น ๆ ทุกประเภทงานแล้ว

- ทำงานในพื้นที่เสี่ยงด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติงานตามคู่มือความปลอดภัยในการทำงานบนเรือประมง หรือขั้นตอนที่นายจ้างกำหนดเสมอ

- มีสมาธิและจดจ่อกับการทำงาน ไม่ชะล่าใจหรือพลั้งเผลอ เพราะอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุจนถึงขั้นเสียชีวิตได้ เช่น การพิจารณากลไกการทำงานของจุดติดตั้งเบรกเกอร์ - แมกเนติกควบคุมเครื่องก๊วในให้ถี่ถ้วนก่อนดันคันโยกเบรกเกอร์ฯ เพื่อเปิดการทำงานของเครื่องจักร

- ในกรณีที่ต้องทำงานกับอุปกรณ์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าทุกชนิด ต้องเช็ดตัวให้แห้งหรือสวมใส่ถุงมือป้องกันไฟฟ้าดูดที่มีมาตรฐานรับรอง

- ในกรณีที่นายจ้างหรือหัวหน้างานมอบหมายให้ลูกเรือปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ลูกเรือต้องแน่ใจว่าตนเองผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยในการทำงานกับไฟฟ้าหรือได้รับการแจ้งอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการทำงานกับไฟฟ้าก่อนเริ่มงานแล้ว ในกรณีที่นายจ้างหรือหัวหน้างานยังไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว ให้ลูกเรือแจ้งหัวหน้างานว่าตนเองไม่มีความรู้เพียงพอ และให้คนที่มีความรู้ดำเนินการแทน

## ๕.๑.๒ มาตรการป้องกันอันตรายด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน (บนเรือประมง)

- ติดตั้งฝาครอบเบรกเกอร์- แมกเนติกควมคุมเครื่องกวนของเรือ และฝาครอบเบรกเกอร์ฯ อื่นๆ บนเรือประมง เพื่อยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ไฟฟ้า และลดความเสี่ยงการเกิดไฟฟ้าดูดหรือไฟฟ้าช็อต
- ติดตั้งเบรกเกอร์ - แมกเนติกในแนวตั้งตามหลักสากล เพื่อลดความสับสนในการทำงาน แต่ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งเบรกเกอร์ฯ ในแนวตั้ง เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ ควรทำสัญลักษณ์ ลูกศรหรือตัวอักษรภาษาที่ลูกเรือเข้าใจ อธิบายทิศทางทางเปิด - ปิด ติดไว้ที่ฝาครอบเบรกเกอร์ฯ อย่างชัดเจน ทั้งนี้ ต้องชี้แจงและอธิบายวิธีการใช้งานให้แก่ลูกเรือทุกคนทราบก่อนออกทำการประมง
- เนื่องจากลูกเรือมีโอกาสสัมผัสกับน้ำทะเลร่างกายจึงมีความชื้นตลอดเวลาที่ปฏิบัติงาน ทำให้มีโอกาสถูกไฟฟ้าดูดหรือไฟฟ้าช็อต ดังนั้น ควรออกแบบอุปกรณ์ปิดคลุมจุดเสี่ยง เพื่อป้องกันการสัมผัสกับจุดเสี่ยงเหล่านั้น เช่น ติดตั้งฝาครอบเบรกเกอร์ - แมกเนติกควบคุมเครื่องกวนแบบถาวร และต่อก้านคั่นโยกด้วยวัสดุที่ไม่นำไฟฟ้าให้ยาวออกจากฝาครอบ

## ๕.๑.๓ มาตรการป้องกันอันตรายด้านระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

- จัดให้มีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้แก่ลูกเรือก่อนเริ่มทำงานบนเรือประมงแต่ละลำ อย่างน้อยประกอบด้วยหัวข้อวิชาตามที่กฎหมายกำหนด
- จัดทำข้อบังคับและคู่มือว่าด้วยความปลอดภัยในการทำงานสำหรับเรือประมงฉบับภาษาไทย และภาษาที่ลูกเรือใช้สื่อสาร อย่างน้อยประกอบด้วย ขั้นตอนการทำงานที่ปลอดภัยบนเรือประมง ข้อห้ามในการทำงานบนเรือประมง ความหมายของสัญลักษณ์เตือนด้านความปลอดภัยบนเรือประมง เป็นต้น
- จัดให้มีหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของลูกเรือที่ยังขาดประสบการณ์หรือจัดให้มีพี่เลี้ยงให้ทำงานคู่กัน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานบนเรือประมงที่ไม่คุ้นเคย
- จัดทำแบบแปลนผังไฟฟ้า (SINGLE LINE DIAGRAM) ประจำเรือประมงแต่ละลำจัดเก็บสำเนาไว้บนเรือและที่สำนักงานของนายจ้าง พร้อมปรับแบบแปลนผังไฟฟ้าให้เป็นปัจจุบันเสมอ เพื่อให้สามารถตรวจสอบระบบไฟฟ้าได้อย่างครอบคลุมและเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยในการทำงาน
- จัดให้มีการใช้งานถุงมืออย่างป้องกันไฟฟ้าดูดที่มีมาตรฐานรับรองให้แก่ลูกจ้างที่มีการทำงานกับบริภัณฑ์ไฟฟ้าบนเรือประมง

## ๕.๑.๔ มาตรการป้องกันอันตรายอื่น ๆ

- จัดให้มีอุปกรณ์ช่วยชีวิตกรณีหัวใจหยุดเต้นที่มีมาตรฐาน เช่น เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (Automated External Defibrillator, AED)

## ๕.๒ ข้อเสนอแนะการปฏิบัติงาน หรือมาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

## ๖. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ (ระบุ พ.ร.บ. พร้อมมาตราที่เกี่ยวข้อง/กฎกระทรวงพร้อมข้อที่เกี่ยวข้อง)

### พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๕๔

มาตรา ๘ ให้นายจ้างบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง

การกำหนดมาตรฐานตามวรรคหนึ่ง ให้นายจ้างจัดทำเอกสารหรือรายงานใด โดยมีการตรวจสอบหรือรับรองโดยบุคคล หรือนิติบุคคลตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ลูกจ้างมีหน้าที่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามมาตรฐานที่กำหนดในวรรคหนึ่ง

**มาตรา ๑๕** ในกรณีที่นายจ้างให้ลูกจ้างทำงานในสภาพการทำงานหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างแจ้งให้ลูกจ้างทราบถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานและแจกคู่มือปฏิบัติงานให้ลูกจ้างทุกคนก่อนที่ลูกจ้างจะเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน หรือเปลี่ยนสถานที่ทำงาน

**มาตรา ๑๖** ให้นายจ้างจัดให้ผู้บริหาร หัวหน้างาน และลูกจ้างทุกคนได้รับการฝึกอบรมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้บริหารจัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานได้อย่างปลอดภัย

ในกรณีที่นายจ้างรับลูกจ้างเข้าทำงาน เปลี่ยนงาน เปลี่ยนสถานที่ทำงาน หรือเปลี่ยนแปลงเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ ซึ่งอาจทำให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัย ให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมลูกจ้างทุกคนก่อนการเริ่มทำงาน

การฝึกอบรมตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

**มาตรา ๕๓** นายจ้างผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสี่แสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

**มาตรา ๕๖** นายจ้างผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๓ มาตรา ๑๖ หรือมาตรา ๓๒ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

**มาตรา ๕๗** นายจ้างผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔ หรือมาตรา ๓๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

**กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหาร จัดการ และดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๕๘**

**ข้อ ๔** ให้นายจ้างจัดให้มีการฝึกอบรมให้กับลูกจ้างซึ่งปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้าให้มีความรู้ความเข้าใจ และทักษะที่จำเป็นในการทำงานอย่างปลอดภัยตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีประกาศกำหนด

**ข้อ ๙** ให้นายจ้างดูแลมิให้ลูกจ้างสวมใส่เครื่องนุ่งห่มที่เปียกหรือเป็นสื่อไฟฟ้าปฏิบัติงานเกี่ยวกับสิ่งที่มีกระแสไฟฟ้าที่มีแรงดันไฟฟ้าเกินกว่าหาลิบโวลต์ โดยไม่มีฉนวนไฟฟ้าปิดกั้น เว้นแต่นายจ้างจะได้จัดให้ลูกจ้างสวมใส่อุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลหรือใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่เหมาะสมกับแรงดันไฟฟ้า สำหรับการปฏิบัติงานของลูกจ้าง

**ข้อ ๑๑** ให้นายจ้างดูแลบริภัณฑ์ไฟฟ้าและสายไฟฟ้าให้ใช้งานได้โดยปลอดภัย หากพบว่าชำรุดหรือมีกระแสไฟฟ้าวู หรืออาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้งาน ให้ซ่อมแซมหรือดำเนินการให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย และจัดให้มีหลักฐานในการดำเนินการเพื่อให้พนักงานตรวจความปลอดภัยตรวจสอบได้

## ๗. ผู้สอบสวนและรายงานอุบัติเหตุ

ศูนย์ความปลอดภัยในการทำงานเขต ๙

กองความปลอดภัยแรงงาน กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน