



วุฒิสภา



เผยแพร่ระเบียบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)

วันจันทร์ที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๔๗

อ.พ. ๑๖/๒๕๔๗

จัดทำโดย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

www.senate.go.th

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา

ความสำคัญ

การค้าระหว่างประเทศ มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างหนึ่ง ซึ่งการค้าระหว่างประเทศของไทยเป็นการใช้การขนส่งทางทะเลกว่าร้อยละ ๘๐ กิจกรรมพาณิชย์นาวี จึงถือได้ว่า มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย จึงมีความจำเป็นที่ต้อง พัฒนาการพาณิชย์นาวีให้สามารถสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในตลาดโลก รวมทั้งยังจะทำให้ประเทศไทย มีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจให้ทัดเทียมนานาอารยประเทศอีกด้วย

การพาณิชย์นาวีครอบคลุมกิจการหลายด้านตั้งแต่การขนส่งทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือ รวมทั้งกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง หรือเป็นส่วนประกอบ กับกิจการดังกล่าวข้างต้น การพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ต้องอาศัยกิจการเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ หลายระบบ จึงจะสามารถทำให้การดำเนินธุรกิจลุล่วงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีประกอบด้วย **พระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑** ซึ่งกำหนดรายละเอียดในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี **พระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค อันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือความผาสุกของประชาชน พ.ศ. ๒๕๒๒** ซึ่งออกตามความในข้อ ๓ (๙) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ และ**กฎหมายอนุบัญญัติ ที่เกี่ยวข้อง** ซึ่งวางรายละเอียดในการกำกับดูแลกิจการท่าเรือ นอกจากนี้ ก็ยังมีกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและการเดินเรือ อาทิเช่น **พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑** **พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖** เป็นต้น

สำหรับกฎหมายหลักที่ใช้เป็นเครื่องมือในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี อันได้แก่ **พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑** นั้น ใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า ๒๖ ปี แล้ว ยังมีสาระไม่เหมาะสม สมควรที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยพัฒนายิ่งขึ้นไปอีก จึงจำเป็นต้องจัดทำร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. นี้ขึ้น

ประเด็นที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม

● **แก้ไขบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล”** เนื่องจากกิจการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ และกิจการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร

มิได้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ทำให้กิจการดังกล่าวยังไม่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ อันเป็นผลทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ จึงได้เสนอขอแก้ไขบทนิยามดังกล่าว เพื่อให้กิจการที่กล่าวมาข้างต้นอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

● **ปรับปรุงองค์ประกอบและแก้ไขคุณสมบัติของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี** เพื่อให้มีกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญและมีความเกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีมากขึ้น และเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปโดยอิสระ ไม่มีประโยชน์ได้เสียขัดแย้งกันระหว่างการทำในฐานะส่วนตัวและการกระทำหน้าที่ในตำแหน่ง จึงเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้กรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียเป็นการส่วนตัวในเรื่องใด ห้ามมิให้กรรมการผู้นั้นออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น

● **เพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี** ให้ครอบคลุมถึงการเสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี แผนการจัดระบบขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล และกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยส่งเสริมการพาณิชย์นาวีฉบับปัจจุบันไม่ได้ระบุอำนาจหน้าที่ในเรื่องนี้ไว้ แต่การพัฒนาพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องมีการกำหนดนโยบายและแผนที่ชัดเจนในระดับชาติที่ครอบคลุมกิจการย่อยต่าง ๆ ไม่ว่าจะอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงใด ๆ ประกอบกับแนวความคิดในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด จำเป็นต้องมีระบบการขนส่งเชื่อมโยงมาสนับสนุนอย่างเหมาะสม อีกทั้งกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเล โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสีงแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ จึงจำเป็นต้องเพิ่มอำนาจหน้าที่ในเรื่องนี้

● **ขยายหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล** โดยตัดคุณสมบัติที่ต้องเป็นเจ้าของเรือและการจำกัดขนาดของเรือออก และแก้ไขคุณสมบัติของผู้ประกอบการกิจการอยู่เรือ ที่จะมาขอจดทะเบียนโดยลดขนาดของเรือที่จะมาใช้บริการจาก ๕๐๐ ตันกรอสขึ้นไป เป็นตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสขึ้นไป เนื่องจากกิจการอยู่เรื่อนั้นตามข้อเท็จจริงอยู่เรือในประเทศไทยเป็นอยู่เรือขนาดเล็ก จึงควรแก้ไขขนาดของเรือที่ใช้บริการให้ตรงตามความเป็นจริง จึงเห็นควรแก้ไขหลักการให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการแก่เรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปต้องมาจดทะเบียน เพื่อให้ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้รวบรวมข้อมูลด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ

ส่วนที่ ๑ สรุปสาระสำคัญ ความเป็นมา ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และผลการพิจารณาเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ กับร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการของวงงานวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสาระประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในโอกาสต่อไป

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
กันยายน ๒๕๔๗

“เอกสารประกอบการพิจารณา”

จัดทำโดย

นายหนุท ผาสุข ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

นายสุชาติ พันทองคำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒

นางสาวสมสมร นาคนาค นิตกร ๕ นางสาวจินดา สัตยารัฐานวณิชย์ นิตกร ๓

นางสาวสุนันทา เรืองฉาย นิตกร ๓ นางสาวสุวรรณภา พรหมพิมพ์ วิทยากร ๓

นางสาววัลย์ภรณ์ พงษ์วิพันธุ์ เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๖ นางสิริกัญย์ ส่องแสง เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๕

นายพัลลภ วงศ์พานิช เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑ นางกาญจนา ว่าบ้านเลน เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

สำนักการพิมพ์

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๗๔

สารบัญ

หน้า

| | |
|---|-------|
| บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา | - ๑ - |
| สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว | ๑ |
| ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปราย ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. | ๗ |
| - ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. | ๗ |
| - ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. | ๑๘ |
| ๑. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง | ๑๘ |
| ๒. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง | ๒๐ |
| - ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา | ๒๐ |
| - ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สาม | ๒๓ |
| ส่วนที่ ๒ ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ กับร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว | ๒๕ |
| ส่วนที่ ๓ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. | ๓๓ |
| - คำชี้แจงเพิ่มเติมประกอบร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี..... | ๓๓ |
| - การวัดขนาดเรือ..... | ๓๙ |
| - การพาณิชย์นาวี..... | ๔๑ |
| - ทำเรือ : ลอจิสติกส์การบริการของการขนส่งทางน้ำ..... | ๔๗ |

ข่าวที่เกี่ยวข้อง :

- เอกชนสตูลมั่นใจรัฐบาลเลือกสร้างท่าเรือน้ำลึกในจังหวัด ๕๑
- สัมภาษณ์ วันชัย ศารทูลทัต อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี.... ๕๒

ภาคผนวก : พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ (๑)

สรุปสาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ดังต่อไปนี้

(๑) แก้ไขบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” ให้ครอบคลุมถึง การขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศและการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร (แก้ไขบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล” ในมาตรา ๔)

(๒) ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และแก้ไขคุณสมบัติของกรรมการ เพื่อให้มีกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญและมีความเกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีมากขึ้น (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕ มาตรา ๖ และเพิ่มวรรคสามของมาตรา ๑๐)

(๓) เพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้ครอบคลุมถึงการเสนอนโยบายและแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี แผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล และการกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ (เพิ่ม (๑/๑) และ (๑/๒) ของมาตรา ๑๑)

(๔) ขยายหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล โดยตัดคุณสมบัติที่ต้องเป็นเจ้าของเรือและการจำกัดขนาดของเรือออก และแก้ไขคุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่จะมาขอจดทะเบียนโดยลดขนาดของเรือที่จะมาใช้บริการจากห้าร้อยตันกรอสขึ้นไปเป็นตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป (แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๕)

๑.๒ เหตุผล

ปัจจุบันกิจการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศและกิจการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในแง่การนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย แต่ผู้ประกอบการดังกล่าวยังไม่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัตินี้เท่าที่ควร สมควรปรับปรุงบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” ให้ครอบคลุมถึงกิจการดังกล่าว นอกจากนี้ สมควรแก้ไขหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเป็น

* สำหรับ “เหตุผล” ประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร สภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล (รายละเอียดปรากฏตามหน้า ๒๓)

ผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบการอู่เรือ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถมาขอจดทะเบียนได้ ประกอบกับองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ ยังไม่เหมาะสมกับการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวิ ในส่วนของการเสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวิ แผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทะเล และการกำหนดบริเวณหรือท่าเลในการตั้งท่าเรือ สมควรปรับปรุงองค์ประกอบ และคุณสมบัติของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ

๔. บทจำกัดสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙^(๑) ประกอบกับมาตรา ๕๐^(๒) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

^(๑) “มาตรา ๒๙ การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะ เพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็นเท่านั้น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้

กฎหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง เป็นการเจาะจง ทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย

บทบัญญัติวรรคหนึ่งและวรรคสองให้นำมาใช้บังคับกับกฎหรือข้อบังคับที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายด้วย โดยอนุโลม”

^(๒) “มาตรา ๕๐ บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขัน โดยเสรีอย่างเป็นธรรม

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข โภค การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาด หรือขัดขวางไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน

๕. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๖. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑๑)

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๗. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๑. แก้ไขบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” (ร่างมาตรา ๓)

ให้ยกเลิกบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“การขนส่งทางทะเล” หมายความว่า การขนส่งของหรือคนโดยสารโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร และให้หมายความรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรที่ใช้เรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไปด้วย”

๒. ปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิและแก้ไข

คุณสมบัติของกรรมการ (ร่างมาตรา ๔)

ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ และมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวิ พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ” ประกอบด้วย

(๑) นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน

(๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นกรรมการ

(๔) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และประธานสมาคมธนาคารไทยเป็นกรรมการ

(๕) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย ซึ่งมีความรู้หรือประสบการณ์ทางการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งทางน้ำ กิจการทำเรือ กิจการอยู่เรือ กฎหมายพาณิชย์นาวี การประกันภัยทางทะเล และการค้าระหว่างประเทศด้านละหนึ่งคนเป็นกรรมการ

ให้อธิบดีกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๖ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ภายในหกสิบวัน ในระหว่างที่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าจะได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่”

๓. ข้อห้ามของกรรมการในการลงคะแนนวินิจฉัยชี้ขาด

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสามของมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ร่างมาตรา ๕)

“กรรมการผู้ใดมีส่วนได้เสียเป็นการส่วนตัวในเรื่องใด ห้ามมิให้กรรมการผู้นั้นออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น”

๔. ปรับปรุงและเพิ่มอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๑/๑) และ (๑/๒) ของมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ (ร่างมาตรา ๖)

“(๑/๑) เสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี รวมทั้งแผนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และแผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลต่อคณะรัฐมนตรี

(๑/๒) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเล โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสีน้ำใสและความปลอดภัยในการเดินเรือ”

- ให้ยกเลิกความใน (๙) ของมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้เป็นแทน (ร่างมาตรา ๗)

“(๙) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย”

**๕. ขยายหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลและ
แก้ไขคุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการเรือที่จะมาขอจดทะเบียน**

- ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน (ร่างมาตรา ๘)

“มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล และผู้ประกอบกิจการเรือ ที่ให้บริการต่อ ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียน เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล หรือผู้ประกอบกิจการเรือ แล้วแต่กรณี ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ การขอและการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กำหนดในกฎกระทรวง”

**๖. การกำหนดเวลาให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งของหรือคนโดยสาร และผู้ประกอบ
กิจการเรืออยู่แล้วก่อนหรือในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนเป็น
ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลหรือผู้ประกอบกิจการเรือแล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๙)**

“มาตรา ๙ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งของซึ่งเป็นเจ้าของหรือใช้เรือในกิจการของตน ที่มีขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสและผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งคนโดยสารโดยเรือ จากประเทศไทย ไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรที่ใช้เรือที่มีขนาดตั้งแต่ สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป และผู้ประกอบกิจการเรือที่ให้บริการ ต่อ ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือที่มีขนาด ตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่ถึงห้าร้อยตันกรอส อยู่แล้วก่อนหรือในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลหรือผู้ประกอบกิจการเรือ แล้วแต่กรณี ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ”

๗. บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๑๐)

“มาตรา ๑๐ ให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันที่ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะได้มีคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ตามพระราชบัญญัตินี้”

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปราย
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ
ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ความเป็นมา

ของร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี

การเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว มีหลักการและเหตุผล กล่าวคือ ปัจจุบันกิจการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศและกิจการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเล ชายฝั่งในราชอาณาจักรมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในแง่การนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย แต่ผู้ประกอบการดังกล่าว ยังไม่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัตินี้เท่าที่ควร สมควรปรับปรุงบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” ให้ครอบคลุมถึงกิจการดังกล่าว นอกจากนี้สมควรแก้ไขหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบการอู่เรือ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถมาขอจดทะเบียนได้ ประกอบกับองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ยังไม่เหมาะสมกับการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ในส่วนของการเสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี แผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทะเล และการกำหนดบริเวณหรือท่าเลในการตั้งท่าเรือ สมควรปรับปรุงองค์ประกอบ และคุณสมบัติของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

คณะรัฐมนตรีพิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. เมื่อวันที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๔๕ และมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว และส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาก่อนนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ในวาระที่หนึ่งขึ้นรับหลักการในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป) ในวันพุธที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๔๗ โดยลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ ด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๕ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการ โดยการถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา และกำหนดแปรญัตติภายใน ๗ วัน

คณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๕ คน ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| ๑. นายเจริญ จรรย์โกมล | เป็นประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลเอก จรัล กุลละวณิชย์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายอาคม เองฉ้วน | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายมรรณพ เดชวิทักษ์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายประเสริฐศิริ สุขะวัธนกุล | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๖. นายสมศักดิ์ ห่มม่วง | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายพิเชียร อำนางวรประเสริฐ | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |
| ๘. นายวิทยา บัณฑิตกฤษดา | เป็นผู้ช่วยโฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. นายโกวิท กุวานนท์ | ๑๐. นายจรัส เวียงสงค์ |
| ๑๑. นายเจือ ราชสีห์ | ๑๒. นายบุญเดช มีวงศ์อุโฆษ |
| ๑๓. นายบูรฮานุดิน อุซัย | ๑๔. นายประเสริฐ พงษ์สุวรรณศิริ |
| ๑๕. นายปัญญา จีนาคำ | ๑๖. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์ |
| ๑๗. นายไพโร พัทธโน | ๑๘. นายมงคล กิมสุนจันทร์ |
| ๑๙. นายมงคล สิมะโรจน์ | ๒๐. นายลิขิต เพชรสว่าง |
| ๒๑. นายวัฒนา สวัสดิ์ทอง | ๒๒. นายวันชัย ศารทูลทัต |
| ๒๓. ว่าที่เรือโท วัลลภ ยังตรง | ๒๔. นายวิทยา บุรณศิริ |
| ๒๕. นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ | ๒๖. นายศิริศักดิ์ อ่อนละมัย |
| ๒๗. นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล | ๒๘. นายสมพร ไพลิน |
| ๒๙. นายสมัคร เจียมบุตรเศรษฐ์ | ๓๐. นายสอนชัย สิริรายกุล |
| ๓๑. นายสาธิต อุไรเวโรจนากร | ๓๒. นายเสถียร วงศ์วิเชียร |
| ๓๓. นายโสภณ เพชรสว่าง | ๓๔. นางอัญชลี วานิช เทพบุตร |
| ๓๕. นายอิทธิเดช แก้วหลวง | |

เมื่อคณะกรรมการได้พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ พร้อมด้วยรายงานการพิจารณาและข้อสังเกตของคณะกรรมการต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร และได้บรรจุเข้าระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) ในวันพุธที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๔๗ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ในวาระที่สอง ขึ้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา จนจบร่าง และได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สองชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สามโดยลงมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียง เอกฉันท์ หลังจากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบด้วยกับ ข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ ที่แก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล (ดังมีรายละเอียดปรากฏ ในเอกสารประกอบการพิจารณา หน้า ๒๓) และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป

อนึ่ง เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการ แห่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณาและมีดำริให้คณะกรรมการวิสามัญ กิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าจะเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใด หรือจะตั้งคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุม วุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙ และในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภา วันศุกร์ ที่ ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๔๗ ที่ประชุมได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการ การคมนาคม เป็นผู้พิจารณาแล้วรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาต่อไป

ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙ กำหนดว่า “เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมีมติ รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญใดในวาระที่หนึ่งแล้วประธาน วุฒิสภาอาจพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้องหรือ ในกรณีที่มีความจำเป็น วุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญชั้นคณะหนึ่ง มีจำนวนไม่เกินสิบเอ็ดคน แล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญดังกล่าว เป็นเฉพาะกรณีไปก็ได้และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สาม แล้วให้คณะกรรมการ ดังกล่าว รายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิก ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้นต่อไป”

บันทึก

ประกอบ

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๓ รับหลักการร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ .) พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีไปพิจารณาด้วย

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้มีผู้แทนกระทรวงคมนาคม(สำนักงานปลัดกระทรวงสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และกรมเจ้าท่า) ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมประมง) และผู้แทนการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด ทั้งนี้ อาจสรุปสภาพปัญหาของพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ และการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว รวมทั้งการแก้ไขปรับปรุงร่างฯ ของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๘) ได้ดังนี้

๑. สภาพปัญหาของพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

โดยที่พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังขาดสาระสำคัญบางประการ ทำให้เกิดปัญหาในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี สรุปได้ดังนี้

๑.๑ กิจการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศและกิจการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร มิได้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ทำให้กิจการดังกล่าวยังไม่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ อันเป็นผลทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ จึงได้เสนอขอแก้ไขบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” เพื่อให้กิจการที่กล่าวมาข้างต้นอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

๑.๒ ในปัจจุบันการประกอบกิจการทำเรือต้องดำเนินการตามกฎหมาย ๒ ฉบับ คือ ต้องขออนุญาตประกอบกิจการทำเรือตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ และต้องมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ประกอบการดังกล่าว ประกอบกับผู้มีอำนาจในการดำเนินการตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ และพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ เป็นหน่วยงานเดียวกัน ซึ่งได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี จึงควรนำมารวมไว้ในกฎหมายฉบับเดียวกัน กระทรวงคมนาคมจึงเสนอเปลี่ยนหลักการจากระบบจดทะเบียนประกอบกิจการทำเรือ เป็นระบบอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือจากรัฐมนตรีแทน

๑.๓ องค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ยังไม่เหมาะสม ในส่วนของกรรมการโดยตำแหน่ง โดยมีกรรมการระดับกระทรวง ซึ่งมีอำนาจในการควบคุมดูแลและสามารถชี้แจงข้อมูลแทนกรรมการระดับกรมได้อยู่แล้ว ทำให้ขาดกรรมการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี เช่น ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย ผู้แทนกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ผู้แทนกรมเจ้าท่า รวมทั้งคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเองมีการกำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ ทำให้ขาดกรรมการที่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอขอแก้ไของค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี นอกจากนี้เมื่อได้ขยายนิยาม “การขนส่งทางทะเล” ตาม ๑.๑ และเรื่องการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือตาม ๑.๒ แล้ว จึงได้เสนอขอเพิ่มเติมหน้าที่ให้แก่คณะกรรมการฯ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีในฐานะหน่วยงานธุรการด้วย

๑.๔ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ กำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือหรือใช้เรือในกิจการของตนตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป และผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือช่อมำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป เท่านั้นที่ต้องมาจดทะเบียน ซึ่งจะมีผลให้กิจการเหล่านั้นได้รับการส่งเสริมและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวีฯ แต่ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเห็นว่า ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลทุกประเภทควรได้รับการส่งเสริม สำหรับกิจการอยู่เรือนั้นตามข้อเท็จจริงอยู่เรือในประเทศไทยเป็นอยู่เรือขนาดเล็ก จึงควรแก้ไขขนาดของเรือที่มาใช้บริการให้ตรงตามความเป็นจริง จึงเสนอขอแก้ไขให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการแก่เรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปต้องมาจดทะเบียนเพื่อให้ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

๑.๕ ปัจจุบันธุรกิจการพาณิชย์นาวีอย่างอื่น เช่น สถานีตู้สินค้า การประกอบกิจการรับจัดการขนส่ง เป็นต้น ซึ่งเป็นกิจการที่มีความสำคัญอันมีส่วนในการช่วยเหลือเศรษฐกิจของประเทศนั้น ยังมิได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ จึงควรกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีอย่างอื่นได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ด้วย กระทรวงคมนาคมจึงเสนอขอเพิ่มบทบัญญัติให้ผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีอย่างอื่นต้องมาจดทะเบียนตามกฎหมายนี้

๒. การแก้ไขเพิ่มเติมในสาระสำคัญของพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

พ.ศ. ๒๕๒๑

จากสภาพปัญหาดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาและคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับหลักการแล้ว โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้เสนอข้อสังเกตประกอบการพิจารณาด้วย สรุปได้ดังนี้

๒.๑ หลักการที่กระทรวงคมนาคมเสนอแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑

(๑) ขยายนิยาม “การขนส่งทางทะเล” (ร่างเดิมมาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล” ในมาตรา ๔)

(๒) แก้ไของค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี รวมทั้งแก้ไขคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้เหมาะสมยิ่งขึ้น (ร่างเดิมมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕)

(๓) เพิ่มหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อให้มีหน้าที่ในการจัดทำแผนรวมการพาณิชย์นาวีและการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล รวมทั้งการกำกับดูแลในระดับนโยบายและประสานกิจกรรมท่าเรือ (ร่างเดิมมาตรา ๕ และมาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๑)

(๔) เพิ่มหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อให้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ (ร่างเดิมมาตรา ๗ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔)

(๕) ขยายการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลต้องจดทะเบียนทุกกรณี และกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการต่อ ช่อม หรือช่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบกิจการอยู่เรือ (ร่างเดิมมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๕)

(๖) เปลี่ยนหลักการจากเดิมที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือต้องมาขึ้นค่าของจดทะเบียน เป็นกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี และเพิ่มบทบัญญัติให้ผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีอย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ต้องมาจดทะเบียน (ร่างเดิมมาตรา ๙ เพิ่มมาตรา ๒๕ ทวิ และมาตรา ๒๕ ตริ)

(๗) เพิ่มบทกำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบกิจการท่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือโดยฝ่าฝืนเงื่อนไขการอนุญาต และบทกำหนดโทษสำหรับผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีอย่างอื่นฯ โดยไม่ได้จดทะเบียนหรือฝ่าฝืนเงื่อนไขการประกอบกิจการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างเดิมมาตรา ๑๐ เพิ่มมาตรา ๓๒ ทวิ มาตรา ๓๒ ตริ มาตรา ๓๒ จัตวา มาตรา ๓๒ เบญจ และมาตรา ๓๒ ฉ)

(๘) ยกเลิกพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. ๒๕๒๒ (ร่างเดิมมาตรา ๑๑)

๒.๒ ข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มีดังนี้

(๑) การปรับปรุงองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติบางประการของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๕) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีข้อสังเกตว่า

(๑.๑) ควรมิข้อกำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องไม่มีส่วนได้เสีย ทั้งโดยตรงและโดยอ้อมในธุรกิจเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับธุรกิจดังกล่าวเป็นไปด้วยความถูกต้องและยุติธรรม

(๑.๒) การเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี อาจมีผลกระทบต่อการทำงานของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีชุดเดิมสมควรมีบทเฉพาะกาลกำหนดให้คณะกรรมการฯ ตามกฎหมายเดิมปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ตามกฎหมายใหม่

(๒) การเพิ่มหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีในการจัดทำแผนรวมเพื่อพัฒนาการพาณิชย์นาวีและการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล รวมถึงให้มีหน้าที่กำกับดูแลในระดับนโยบายและประสานกิจการท่าเรือ เป็นเรื่องสำคัญในระดับนโยบาย (ร่างมาตรา ๕ เพิ่มความเป็น (๓ ทวิ) และ (๓ ตริ) (ก) ของมาตรา ๑๑) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเห็นควรมีข้อกำหนดให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบก่อน

(๓) การปรับปรุงหลักเกณฑ์การจดทะเบียนของผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีและการกำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการท่าเรือไม่ต้องจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๘ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๒๕ และร่างมาตรา ๙ เพิ่มความเป็นมาตรา ๒๕ ทวิ) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีมีข้อสังเกตว่า

(๓ ๑) การปรับปรุงหลักเกณฑ์การจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ของผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีโดยไม่จำกัดขนาดเรือ และผู้ประกอบการเรือที่ให้บริการต่อ ช่อม หรือ ช่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป อาจเพิ่มภาระในการจดทะเบียน เนื่องจากจำนวนเรือที่ต้องนำมาจดทะเบียนจะมากขึ้น

(๓.๒) ร่างที่เสนอมามีไม่ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการท่าเรือต้องจดทะเบียนด้วย จึงสมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๔ ของกฎหมายเดิมให้มีข้อความสอดคล้องกันด้วย

(๔) การกำหนดให้รัฐมนตรีอาจมอบอำนาจให้เลขาธิการปฏิบัติราชการแทนในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ หรือการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนการอนุญาต (ร่างมาตรา ๙ เพิ่มความเป็นมาตรา ๒๕ ทวิ วรรคสี่) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเห็นควรระบุให้ชัดเจนว่าเป็นเลขาธิการตำแหน่งใดที่รัฐมนตรีอาจมอบอำนาจให้ปฏิบัติราชการแทนได้

๓. คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๘) ได้พิจารณาแก้ไขในสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๓.๑ การปรับปรุงแก้ไขในสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๑) ปรับปรุงบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล”

ตามร่างฯที่คณะรัฐมนตรีรับหลักการกำหนดให้ปรับปรุงบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล” ให้ครอบคลุมถึงการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ และการขนส่งของและคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร โดยมีได้มีการกำหนดขนาดของเรือในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร อันจะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งฯ รายเล็ก คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) จึงได้กำหนดขนาดของเรือในการขนส่งทางทะเลชายฝั่งขึ้น โดยผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเสนอให้ใช้ขนาดของเรือเป็นสองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไปเนื่องจากเป็นขนาดเรือที่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ (ร่างมาตรา ๓ แก้ไขเพิ่มเติมบทนิยามคำว่า “การขนส่งทางทะเล” ในมาตรา ๔)

(๒) เพิ่มบทบัญญัติให้มีกรอบเวลาในการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) ได้เพิ่มบทบัญญัติให้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ภายในหกสิบวัน เพื่อให้มีกรอบเวลาที่แน่นอนในการแต่งตั้ง พร้อมทั้งกำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้จนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่จะเข้ารับตำแหน่ง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ (ร่างมาตรา ๔ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๖)

(๓) เพิ่มข้อห้ามการออกเสียงลงคะแนน

คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) พิจารณาข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่เสนอเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีต้องไม่มีส่วนได้เสียทั้งโดยตรงและโดยอ้อมในธุรกิจเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีแล้ว เห็นว่าหน้าที่ของกรรมการตามกฎหมายเป็นเพียงผู้นำและวางหลักเกณฑ์เท่านั้น มิได้มีอำนาจในการพิจารณา จึงเห็นควรห้ามเฉพาะการออกเสียงลงคะแนน โดยเพิ่มบทบัญญัติที่กำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมีส่วนได้เสียเป็นการส่วนตัวในเรื่องใด ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้นไม่ได้ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปโดยอิสระ ไม่มีประโยชน์ได้เสียขัดแย้งกัน ระหว่างการกระทำในฐานะส่วนตัวและการกระทำหน้าที่ในตำแหน่ง (ร่างมาตรา ๕ เพิ่มวรรคสามของ มาตรา ๑๐)

(๔) ตัดหลักการเรื่องการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือและหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีในเรื่องดังกล่าวออก

ตามร่างฯที่คณะรัฐมนตรีรับหลักการกำหนดให้เปลี่ยนหลักการเรื่องการประกอบกิจการท่าเรือ จากเดิมที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือที่ให้บริการแก่เรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไปต้องมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ มาเป็น กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือดังกล่าวต้องมาขออนุญาตประกอบกิจการจากรัฐมนตรี อันเป็นหลักการที่กำหนดไว้ในข้อ ๓(๙) และข้อ ๔ ของประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๔๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ และพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสูกของประชาชน พ.ศ. ๒๕๑๒ คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) พิจารณาแล้วเห็นว่า หน่วยงานที่มีหน้าที่รับคำร้องขออนุญาตตามประกาศของคณะปฏิวัติดังกล่าว คือ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีชี้แจงว่าไม่มีปัญหาในการปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘)จึงมีมติให้ตัดบทบัญญัตินี้ออก

นอกจากนี้ เมื่อคณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) ได้ตัดบทบัญญัติเกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือออกแล้ว จึงได้ตัดหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขทั่วไปในการอนุญาตให้ประกอบกิจการออกด้วย อย่างไรก็ตาม ยังคงหน้าที่ของคณะกรรมการฯในเรื่องการเสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี แผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล และการเสนอความเห็นเกี่ยวกับประกาศกำหนดบริเวณหรือท่าเลที่ที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ ไว้ และได้เพิ่มเติมให้คณะรัฐมนตรีซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารงานของประเทศเป็นผู้มีอำนาจในการให้ความเห็นชอบในเรื่องดังกล่าวซึ่งเป็นเรื่องสำคัญในระดับนโยบายที่จะมีผลกระทบต่อการทำงานของส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก เพื่อให้เป็นไปตามข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว (ร่างมาตรา ๖ เพิ่ม (๑/๑) และ (๑/๒) ของมาตรา ๑๑)

(๕) ตัดหลักการเรื่องการจดทะเบียนผู้ประกอบการพาณิชย์อย่างอื่นออกตามร่างฯที่คณะรัฐมนตรีรับหลักการกำหนดเพิ่มบทบัญญัติให้ผู้ประกอบการพาณิชย์อย่างอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ ต้องมาจดทะเบียน และให้สามารถออกกฎกระทรวงกำหนดคุณสมบัติข้อห้ามและข้อปฏิบัติในการประกอบกิจการ การพักและการเพิกถอนการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการพาณิชย์ดังกล่าวได้ คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) พิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อห้ามและข้อปฏิบัติในการประกอบกิจการ การพักและการเพิกถอนการจดทะเบียนผู้ประกอบการพาณิชย์ดังกล่าว นั้น เป็นเรื่องสมควรบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติเพราะเป็นการจำกัดสิทธิในการประกอบกิจการของเอกชน จึงมีมติให้ตัดบทบัญญัติดังกล่าวออก ประกอบกับการกำหนดให้ผู้ประกอบการพาณิชย์อย่างอื่นฯ ต้องมาจดทะเบียนเพื่อให้ผู้ประกอบการดังกล่าวได้รับการส่งเสริมภายใต้บังคับพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ฯ โดยที่พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ฯ ยังมีได้มีบทบัญญัติในการส่งเสริมกิจการดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้น แม้จะได้เพิ่มบทบัญญัติดังกล่าวตามร่างฯที่เสนอมา ผู้ประกอบการก็จะมิได้รับประโยชน์ในการส่งเสริมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ สมตามเจตนารมณ์ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) จึงเห็นควรตัดบทบัญญัตินี้ออก

(๖) เพิ่มบทเฉพาะกาลเพื่อกำหนดเวลาให้ผู้ประกอบการขนส่งของซึ่งเป็นเจ้าของหรือใช้เรือในกิจการของตนที่มีขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสและผู้ประกอบการขนส่งคนโดยสาร จากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร ผู้ประกอบการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรที่ใช้เรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป และผู้ประกอบการเรือที่ให้บริการต่อ ช่อม หรือช่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปอยู่แล้ว ก่อนหรือในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ดำเนินการขอจดทะเบียนภายใน ๑๘๐ วันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ขยายให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลทุกกรณีและผู้ประกอบการเรือที่ให้บริการเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปต้องมาจดทะเบียน จากเดิมที่กฎหมายปัจจุบันกำหนดเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือหรือใช้เรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป และผู้ประกอบการเรือที่ให้บริการเรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไปเท่านั้นที่ต้องจดทะเบียน จึงต้องกำหนดให้เวลาแก่ผู้ประกอบการซึ่งเดิมมิได้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้มาจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายภายในเวลาที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘)

(๗) เพิ่มบทเฉพาะกาลรองรับให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ตามกฎหมายเดิมปฏิบัติหน้าที่ได้ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ตามกฎหมายใหม่ เพื่อความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ และเพื่อให้สอดคล้องกับข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่เห็นควรเพิ่มบทเฉพาะกาลรองรับให้คณะกรรมการตามกฎหมายเดิมปฏิบัติหน้าที่ได้ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการตามกฎหมายใหม่ (ร่างมาตรา ๙)

๓.๒ ผลการพิจารณาตามข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) ได้พิจารณาข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการ
คณะรัฐมนตรีแล้ว ได้ดำเนินการดังนี้

๑. การกำหนดให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
ต้องไม่มีส่วนได้เสียทั้งโดยตรงและโดยอ้อมในธุรกิจเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง
กับการพาณิชย์นาวี คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) เห็นควรห้ามเฉพาะการออกเสียงลงคะแนน
ในเรื่องซึ่งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒินั้นมีส่วนได้เสียเป็นการส่วนตัวเท่านั้น สำหรับเหตุผลได้กล่าวไว้แล้ว
ในข้อ ๓.๑ (๓) (ร่างมาตรา ๕)

๒. การกำหนดบทเฉพาะกาลรองรับให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
ตามกฎหมายเดิมปฏิบัติหน้าที่ได้ต่อไปจนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ ตามกฎหมายใหม่
คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) ได้เพิ่มบทบัญญัติตามข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
แล้ว (ร่างมาตรา ๙)

๓. การเพิ่มหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีในการจัดทำแผนรวม
เพื่อพัฒนาการพาณิชย์นาวีและการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล รวมถึงให้มีหน้าที่กำกับดูแล
ในระดับนโยบายและประสานกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญในระดับนโยบาย ควรมิชข้อกำหนดให้
คณะรัฐมนตรีเห็นชอบก่อน คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) ได้แก้ไขเพิ่มเติมตามข้อสังเกตของ
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้ว (ร่างมาตรา ๖)

๔. การปรับปรุงเรื่องการจัดทะเบียนโดยกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล
โดยไม่จำกัดขนาดเรือ และผู้ประกอบการอยู่เรือสำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปต้องมา
จดทะเบียน จะทำให้จำนวนเรือที่ต้องมาจดทะเบียนมากขึ้น อาจเป็นการเพิ่มภาระในการจดทะเบียน
จนเกินกำลังบุคลากรที่มีอยู่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี นั้น ผู้แทนสำนักงาน
คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีชี้แจงว่าการจดทะเบียนตามบทบัญญัตินี้เป็นการจดทะเบียนเป็น
ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเล และผู้ประกอบการอยู่เรือ มิใช่การจดทะเบียนเรือ ดังนั้น จึงจะไม่เกิด
ปัญหาตามข้อสังเกตดังกล่าว คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) พิจารณาแล้ว เห็นด้วยกับคำชี้แจงของ
ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๕. การแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๔ ให้สอดคล้องกับการแก้ไขมาตรา ๒๕ ซึ่งไม่ได้
กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเรือต้องจดทะเบียนอีกต่อไป คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) พิจารณา
แล้ว เห็นว่า มาตรา ๓๔ เป็นบทเฉพาะกาลของพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑
ซึ่งบัญญัติขึ้นเพื่อรองรับให้ผู้ประกอบการท่าเรืออยู่แล้วในวันที่พระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์นาวี
พ.ศ. ๒๕๒๑ ใช้บังคับ ให้สามารถประกอบการท่าเรือได้ต่อไปอีกหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่
พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ใช้บังคับ และหากประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าว
ต่อไป ผู้นั้นต้องจดทะเบียนตามมาตรา ๒๕ ซึ่งหากพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันแล้ว บทเฉพาะกาล
ดังกล่าวย่อมไม่มีผลใช้บังคับแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๓๔ อีก เนื่องจากมาตรา ๓๔ นี้มี
ผลใช้บังคับกับผู้เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๓๔ ไปแล้ว ในช่วงหนึ่งร้อยแปดสิบวันดังกล่าวมาข้างต้น

๖ การกำหนดให้รัฐมนตรีอาจมอบอำนาจให้เลขาธิการปฏิบัติราชการแทนในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือ ควรระบุให้ชัดเจนว่าเป็นเลขธิการตำแหน่งใดที่รัฐมนตรีอาจมอบอำนาจให้ได้ คณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๘) เห็นว่า เมื่อได้ตัดหลักการเรื่องการอนุญาตประกอบกิจการทำเรือออกแล้ว จึงไม่มีประเด็นที่ต้องพิจารณาตามข้อสังเกต

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มีนาคม ๒๕๕๕

ประเด็นสำคัญ

จากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

๑. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

ข้อสนับสนุน

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ใช้บังคับมานานถึง ๒๖ ปีสมควรได้รับการปรับปรุง แก้ไขให้พัฒนายิ่งขึ้น ประโยชน์ที่จะได้รับจากการแก้ไขครั้งนี้ คือ ช่วยปรับปรุงโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ให้เป็นองค์กรระดับสูง เพิ่มอำนาจให้กับคณะกรรมการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับนโยบายแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี และการจัดระบบขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล และการเสนอความเห็นเพื่อกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งท่าเรือหรือประเภทต่าง ๆ อันจะทำให้การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีเป็นระบบ เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรด้านนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติ ช่วยส่งเสริมพัฒนาการขนส่งคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งของและคนโดยสารทางทะเลชายฝั่ง โดยให้การขนส่งทั้งสองประเภทนี้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านภาษี ตามมาตรา ๑๖ (๒) อีกส่วนหนึ่งคือ จะช่วยปรับปรุงการจดทะเบียนให้เหมาะสม ลดความซ้ำซ้อนสามารถใช้เป็นฐานข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ข้อสังเกต

- รัฐบาลควรเอาใจจริงเอาใจกับเรื่องการค้าพาณิชย์นาวีให้มากขึ้น เพราะประเทศไทยส่งสินค้าออกไปต่างประเทศเป็นจำนวนมาก แต่กองทัพเรือของประเทศไทยยังมีน้อย อยู่อู่เรือของประเทศไทยก็ยังไม่มีความทันสมัย บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถทางด้านการค้าพาณิชย์นาวียังมีไม่เพียงพอ วิธีการทางภาษียังมีความยุ่งยาก รัฐบาลต้องรีบแก้ไขหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียน เรือ ขอบบังคับ วิธีการต่าง ๆ ให้มีความทันสมัยทัดเทียมกับต่างประเทศ

- รัฐบาลควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชน หรือผู้ประกอบการทางการพาณิชย์นาวี เข้ามาเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ให้เข้ามามีส่วนร่วมมากกว่านี้ อาจเพิ่มจาก ๔ ท่านเป็น ๙ ท่าน จะทำให้ได้ข้อมูลมากยิ่งขึ้น และสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ เพื่อประโยชน์ในการเดินเรืออย่างแท้จริง

- ผู้ประกอบการจะได้ประโยชน์อะไรจากการแก้ไขกฎหมายครั้งนี้ เหตุใดผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยต้องไปจดทะเบียนเรือที่ประเทศสิงคโปร์ ไชปีเรีย ปานามา ๗๐-๘๐ ลำ ประเทศเหล่านั้นมีการส่งเสริมพาณิชย์นาวีดีกว่าประเทศไทยอย่างไร

- เรื่องคุณสมบัติของคณะกรรมการฯ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ตัดคำว่า “หรือผู้แทน” ออก คณะกรรมการฯ ทั้ง ๑๗ ท่าน มีแต่บุคคลที่มีภารกิจค่อนข้างมากทั้งนั้น ทำยที่สุดแล้วจะมีการจัดประชุมได้หรือไม่ อีกทั้งคณะกรรมการฯ ๑๓ ท่านก็ไม่แน่ใจว่า จะมีความรู้ในการเดินเรือหรือเปล่า

- การกำหนดกิจการเรื่องของท่าเรือเป็นอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่กลับไม่มีส่วนร่วมในกฎหมายฉบับนี้เลย ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ยังไม่เพิ่มอำนาจให้คณะกรรมการฯ อีก จึงเป็นการรวมอำนาจไม่ใช่เป็นการกระจายอำนาจ ถือได้ว่ากฎหมายฉบับนี้เป็นการเพิ่มอำนาจให้กับคณะกรรมการฯ รัฐมนตรี กรมที่เกี่ยวข้อง การขออนุญาตขึ้นทะเบียนเรือภายใต้กฎหมายที่แก้ไขใหม่ เหตุใดจึงต้องเป็นอำนาจของรัฐมนตรี เจ้าพนักงานในระดับภูมิภาคก็น่าจะอนุญาตได้ เพื่อความรวดเร็วคล่องตัว

- การขนส่งคนโดยสาร ขอให้คำนึงถึงความปลอดภัย กฎหมายฉบับนี้ควรบัญญัติเรื่องคุณสมบัติของผู้ควบคุมเรือ คุณภาพของเรือ อุปกรณ์ช่วยชีวิตไว้ด้วย

ตอบชี้แจง

- ขณะนี้มีการชักชวนประเทศที่มีความสามารถในการต่อเรือ โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น ให้มีการร่วมทุนในอนาคต และได้ผลักดันให้มีการพัฒนาจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อเรือในอนาคต จากนั้นไปกิจการพาณิชย์นาวีน่าจะมีการพัฒนามากยิ่งขึ้น

- ประโยชน์ที่จะได้รับจากการแก้ไขกฎหมายปรากฏในหลักการทั้ง ๔ ประการดังกล่าว คณะกรรมการฯ ที่เพิ่มบทบาทจะนำสิ่งเหล่านี้ไปปรับปรุง แก้ไข เงื่อนไขต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคให้มีความสะดวกยิ่งขึ้น จะทำให้เรือขนาดเล็กเข้ามาสู่ในระบบมากขึ้น

- เรือที่ไปจดทะเบียนในต่างประเทศ เพราะที่ต่างประเทศมีการยกเว้นภาษี ขณะนี้ได้พยายามชักชวนให้คนไทยที่มีเรือเป็นของตนเองจดทะเบียนในประเทศไทย ทางรัฐบาลพร้อมที่จะปรับปรุงเรื่องภาษีให้ทัดเทียมกับประเทศเพื่อนบ้าน

- เหตุที่ตัดคำว่า “หรือผู้แทน” ออก เนื่องจากที่ผ่านมา เวลาประชุมคณะกรรมการฯ ได้ส่งเจ้าหน้าที่ บางครั้งก็เป็นเจ้าหน้าที่ระดับล่าง ทำให้เกิดความไม่เข้าใจนโยบายที่ออกไปก็ไม่เป็นผล จึงต้องตัดออก

- รัฐบาลต้องการที่จะให้ประเทศไทยมีกองเรือไทย ในอดีตไม่สามารถตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติได้ เพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองบ่อยครั้ง นโยบายจึงไม่มีความต่อเนื่อง มีเรือผลประโยชน์เกิดขึ้นทำให้สายการเดินเรือแห่งชาติไม่สามารถเกิดขึ้นได้ แต่ขณะนี้บริษัทไทยเดินเรือทะเลได้จัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติและมีกองเรือของเราเอง วันนี้สายการเดินเรือแห่งชาติกำลังเดินหน้าและมีแผนระยะยาว ๕ ปี ในอนาคตประเทศไทยจะมีสายการเดินเรือที่เข้มแข็ง และจะแก้ไขเรื่องระบบภาษีไปพร้อมกัน

- เหตุที่กฎหมายพาณิชย์นาวิมีความล่าช้า เพราะมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม หรือที่เรียกว่า พระราชบัญญัติปฏิรูประบบราชการ ส่งผลให้มีการยุบหน่วยงานที่เรียกว่า คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิมารวมกับกรมเจ้าท่า จึงทำให้เกิดความล่าช้า ต้องตั้งกรมใหม่ ซึ่งขณะนี้เรียกว่า กรมการขนส่งทางน้ำ

- คณะกรรมการฯ ที่กำกับดูแลเพียงแต่กำกับเรื่องนโยบายและส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวิ ส่วนการกำกับดูแลท่าเรือที่ให้บริการ เป็นอำนาจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอยู่แล้ว

- การพัฒนาบุคลากรมีความสำคัญอย่างยิ่ง ขณะนี้ทางรัฐบาลได้เร่งผลิตบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวิ ปัจจุบันภายใน ๑ ปี สามารถผลิตบุคลากรได้ ๑๕๐ คน ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นมากกว่าในอดีต

มติที่ประชุม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์

๒. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา

๒.๑ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณา เรียงตามลำดับมาตรา

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ...

| | |
|------------------------------|---------------|
| <u>ชื่อร่างพระราชบัญญัติ</u> | ไม่มีการแก้ไข |
| <u>คำปรารภ</u> | ไม่มีการแก้ไข |
| <u>มาตรา ๑</u> | ไม่มีการแก้ไข |
| <u>มาตรา ๒</u> | มีการแก้ไข |

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๓ แก้ไขบทนิยามคำว่า ไม่มีการแก้ไข
 “การขนส่งทางทะเล” ในมาตรา ๔

มาตรา ๔ แก้ไขมาตรา ๕ และมาตรา ๖ มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๕ และมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริม
 การพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการส่งเสริมการ
 พาณิชยนาวิ” ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคมและ
 ปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวง
 ทบพลเรือ ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้อำนวยการส่วน
 ราชการพิเศษ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการ
 ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและทรวงการต่างประเทศ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งมิได้เป็นข้าราชการ
 คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งสรรหาผู้ซึ่งมีความรู้หรือประสบการณ์ทางด้านทรวงการขนส่งระหว่างประเทศ
 ทิสทรวงการเรือ ทิสทรวงการเรือ กฎหมายพาณิชย์นาวี ทรวงการกักกันทางทะเล หรือทรวงการระหว่างประเทศ
 เป็นกรรมการ

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขาธิการ

(๑) นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน

(๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยว
และกีฬา ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวง
มหาดไทย ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้อำนวยการสำนัก
งบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ และเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นกรรมการ

(๔) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และประธานสมาคมธนาคารไทยเป็นกรรมการ

(๕) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย
ซึ่งมีความรู้หรือประสบการณ์ทางด้านทรวงการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งทางน้ำ กิจการท่าเรือ
กิจการเรือ กฎหมายพาณิชย์นาวี การประกันกักกันทางทะเล และการค้าระหว่างประเทศด้านละหนึ่งคน
เป็นกรรมการ

ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๖ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งมีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสองปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้

เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ภายในหกสิบวัน ในระหว่างที่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าจะได้แต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิใหม่”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๕ เพิ่มความเป็นวรรคสามของมาตรา ๑๐ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๖ เพิ่มความเป็น (๑/๑) มีการแก้ไข

และ (๑/๒) ของมาตรา ๑๑

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็น (๑/๑) และ (๑/๒) ของมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑

“(๑/๑) เสนอนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์ รวมทั้งแผนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และแผนการบริหารจัดการระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลต่อคณะรัฐมนตรี

(๑/๒) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเล โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยในการเดินเรือ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๖/๑ แก้ไขมาตรา ๑๑ (๙)

คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่

คณะกรรมการเพิ่มขึ้นใหม่ ดังนี้

“มาตรา ๖/๑ ให้ยกเลิกความใน (๙) ของมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๙) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการเพิ่มขึ้นใหม่ของคณะกรรมการ

มาตรา ๗ แก้ไขมาตรา ๒๕

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๘

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๙

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๐

ไม่มีการแก้ไข

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาเรียงตามลำดับมาตราเสร็จแล้ว ที่ประชุมได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๑๖ โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้ใดขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ จึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง

ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

การพิจารณาในวาระที่สาม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับ ร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ และส่งให้วุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป

หลังจากที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาในวาระที่สามเสร็จแล้ว ที่ประชุม ได้พิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมการการ ดังนี้

ข้อสังเกตของคณะกรรมการการวิสามัญ

คณะกรรมการการได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว เห็นควรเสนอให้ แก้ไขในส่วนของ “เหตุผล” ดังนี้

“เหตุผล

ปัจจุบันกิจการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศและกิจการขนส่งของหรือคนโดยสาร ทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในแง่การนำเงินตรา ต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทย แต่ผู้ประกอบการดังกล่าวยังไม่ได้รับการส่งเสริมตามพระราชบัญญัตินี้ เท่าที่ควร สมควรปรับปรุงบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” ให้ครอบคลุมถึงกิจการดังกล่าว นอกจากนี้ สมควรแก้ไขหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบการอยู่เรือ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กสามารถมาขอจดทะเบียนได้ ประกอบกับองค์ประกอบของคณะกรรมการ ส่งเสริมพาณิชย์นาวียังไม่เหมาะสมกับการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ในส่วนของการเสนอนโยบายและ แผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี แผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเล และการ กำหนดบริเวณหรือท่าเรือในการตั้งท่าเรือ สมควรปรับปรุงองค์ประกอบ และคุณสมบัติของคณะกรรมการ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการและ ให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๑๑

ส่วนที่ ๒

ตารางเปรียบเทียบ

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑

กับ

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

| <p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข)</p> | <p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p> |
|---|---|
| <p>เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนหรือผู้แทน อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศหรือผู้แทน อธิบดีกรมการปกครองหรือผู้แทน อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้แทน และประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยหรือผู้แทน เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นอีกไม่เกินสี่คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทยและมีความรู้หรือความชัดเจนในการพาณิชย์นาวี การเศรษฐกิจ การขนส่ง กฎหมาย การต่างประเทศ การเกษตร หรือการอุตสาหกรรม</p> <p style="text-align: center;">ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เป็นกรรมการและเลขานุการ</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอยู่ในตำแหน่งตามวาระคราวละสองปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง คณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งเป็นกรรมการอีกได้</p> | <p>(๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้อำนวยการสำนักงานประมง เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นกรรมการ</p> <p>(๔) ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และประธานสมาคมธนาคารไทยเป็นกรรมการ</p> <p>(๕) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนเจ็ดคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทย ซึ่งมีความรู้หรือประสบการณ์ทางการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งทางน้ำ กิจการทำเรือ กิจการคูเรือ กฎหมายพาณิชย์นาวี การประกันภัยทางทะเล และการค้าระหว่างประเทศด้านละหนึ่งคน เป็นกรรมการ</p> <p style="text-align: center;">ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเป็นกรรมการและเลขานุการ</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๖ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งมีวาระอยู่ในตำแหน่ง คราวละสองปี กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้</p> <p style="text-align: center;">เมื่อครบกำหนดตามวาระในวาระหนึ่ง ให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ภายในหกสิบวัน ในระหว่างที่ยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อดำเนินงานต่อไปจนกว่าจะได้แต่งตั้งกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิใหม่"</p> |

| <p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข)</p> | <p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p> |
|--|--|
| <p>(๕) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์</p> <p>(๖) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงประกาศและคำสั่งตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๗) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์ปฏิบัติ เพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p>(๘) ประสานโครงการและแผนงานเกี่ยวกับการพาณิชย์และการควบคุมการเดินเรือระหว่างส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจและเอกชน</p> <p>(๙) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนด ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย</p> <p>คณะกรรมการอาจมอบหมายหน้าที่ตาม (๘) และ (๙) ให้สำนักงานปฏิบัติแทนได้</p> <p>มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือหรือใช้เรือในกิจการของตนที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ผู้ประกอบกิจการท่าเรือและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือซ่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ หรือผู้ประกอบกิจการอยู่เรือตามพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่</p> <p>การขอและการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</p> | <p>“(๙) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นกำหนดให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย”</p> <p>มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๒๕ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน</p> <p>“มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล และผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือซ่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล หรือผู้ประกอบกิจการอยู่เรือ แล้วแต่กรณี ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่</p> <p>การขอและการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”</p> |

| <p style="text-align: center;">พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. ๒๕๒๑ (เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไข)</p> | <p style="text-align: center;">ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ (ฉบับที่ ..) พ.ศ. (ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)</p> |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">มาตรา ๓๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ และกำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p style="text-align: center;">กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้</p> <p>ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ นายกรัฐมนตรี</p> | <p style="text-align: center;">มาตรา ๙ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งของซึ่งเป็นเจ้าของหรือใช้เรือในกิจการของตน ที่มีขนาดต่ำกว่าห้าร้อยตันกรอสและผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งคนโดยสารโดยเรือ จากประเทศไทย ไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรที่ใช้เรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป และผู้ประกอบกิจการอุ้เรือที่ให้บริการ ต่อ ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่ถึงห้าร้อยตันกรอส อยู่แล้วก่อนหรือในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลหรือผู้ประกอบกิจการอุ้เรือ แล้วแต่กรณี ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑๐ ให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะได้มีคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p style="text-align: center;">มาตรา ๑๑ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้</p> <p style="text-align: center;">.....</p> |

ส่วนที่ ๓

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..)

พ.ศ.

คำชี้แจงเพิ่มเติม
ประกอบร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..)
พ.ศ.

๑. ภาพรวมและที่มาของการแก้ไขกฎหมาย

๑.๑ กิจการพาณิชย์นาวีอันครอบคลุมการขนส่งทางทะเล กิจการทำเรือ กิจการอยู่เรือ ฯลฯ มีความสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้า – ออกของประเทศ จึงมีความสำคัญต่อระบบการค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างยิ่ง

๑.๒ กว่าร้อยละ ๙๐ ของการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ประเทศไทยในปัจจุบันใช้การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งหลัก

๑.๓ กฎหมายสำคัญที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีประกอบด้วย พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งกำหนดรายละเอียดในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี และพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการทำเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค อันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งออกตามความในข้อ ๓ (๙) ของประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ และกฎหมายอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องซึ่งวางรายละเอียดในการกำกับ ดูแลกิจการทำเรือ นอกจากนี้ก็ยังมีกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรือและการเดินเรือ อาทิเช่น พ.ร.บ. เรือไทย พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย เป็นต้น

๑.๔ สำหรับกฎหมายหลักที่ใช้เป็นเครื่องมือในการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีอันได้แก่ พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ นั้น ใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า ๒๖ ปีแล้ว ยังมีสาระไม่เหมาะสม สมควรที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้นกว่าเดิม เพื่อให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยพัฒนายิ่งขึ้นไปอีก จึงจำเป็นต้องจัดทำร่าง พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ ..) พ.ศ. นี้ขึ้น

๒. ประเด็นการแก้ไขและเหตุผล

๒.๑ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและคุณสมบัติของคณะกรรมการฯ

๒.๑.๑ โครงสร้างของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ร่างมาตรา ๕)

- เปลี่ยน “อธิบดีกรมการปกครอง” เป็น “ปลัดกระทรวงมหาดไทย”

เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นคณะกรรมการดำเนินนโยบายในระดับสูง จึงปรับเปลี่ยนกรรมการเป็นระดับปลัดกระทรวง

- ตัด “อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ” ออก
เนื่องจากมีปลัดกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาของอธิบดี
กรมการค้าต่างประเทศร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วยเรียบร้อยแล้ว

- เพิ่ม “ปลัดกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม”
เนื่องจากในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องส่งเสริม
และพัฒนาบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีควบคู่ไปด้วย จึงควรมีปลัดกระทรวงแรงงานฯ รวมเป็น
คณะกรรมการฯ เพื่อกำหนดนโยบายในภาพรวมด้วย

- เพิ่ม “ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ”
เพื่อจะได้สามารถให้ความเห็นเกี่ยวกับงบประมาณและมาตรการ
ทางการเงิน ฯลฯ อันเกี่ยวกับการพัฒนาพาณิชย์นาวีได้อย่างเหมาะสม

- ตัดคำว่า “หรือผู้แทน” ออก
เพื่อให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นคณะกรรมการ
ด้านนโยบายในระดับสูงอย่างแท้จริง หากคงคำว่า “หรือผู้แทน” ไว้ อาจมีการมอบหมายให้
ข้าราชการระดับล่างซึ่งยังขาดความรู้ ข้อมูล ประสบการณ์ และไม่อยู่ในฐานะที่จะตัดสินใจ
ได้มาแทน ซึ่งในทางข้อเท็จจริงเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

๒.๑.๒ เปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ร่างมาตรา ๕)
จาก “ผู้ ... มี ... ความชัดเจนในการพาณิชย์นาวี การเศรษฐกิจ
การขนส่ง กฎหมายการต่างประเทศ การเกษตรหรือการอุตสาหกรรม” เป็น “ผู้ ... ซึ่งมี ...
ประสบการณ์ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ กิจการทำเรือ กิจการอยู่เรือ กฎหมายพาณิชย์นาวี
การประกันภัยทางทะเล หรือการค้าระหว่างประเทศ เป็นกรรมการ” เพื่อกำหนดคุณสมบัติของ
ผู้ทรงคุณวุฒิให้เฉพาะเจาะจงสอดคล้องกับภารกิจที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวียิ่งขึ้น

๒.๑.๓ จะขอตัด “อธิบดีกรมเจ้าท่า” ออกและขอแก้ไข “เลขาธิการ
คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี” เป็น “อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี”
เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิรูประบบราชการ

๒.๒ เพิ่มเติมอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ร่างมาตรา ๖ แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๑ เดิม)

๒.๒.๑ เพิ่มเรื่อง “การเสนอแนะนโยบายและแผนการพัฒนาการพาณิชย์นาวี
รวมทั้งแผนการจัดระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลต่อคณะรัฐมนตรี”

เนื่องจากในกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีฉบับปัจจุบันไม่ได้
ระบุอำนาจหน้าที่ในเรื่องนี้ขึ้นไว้ แต่การพัฒนาพาณิชย์นาวีจำเป็นต้องมีการกำหนดนโยบาย
และแผนที่ชัดเจนในระดับชาติที่ครอบคลุมกิจกรรมย่อยต่าง ๆ ไม่ว่าจะอยู่ในความรับผิดชอบ
ของกระทรวงใด ๆ ประกอบกับแนวความคิดในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางทะเลให้เกิด

ประสิทธิภาพสูงสุด จำเป็นต้องมีระบบการขนส่งเชื่อมโยงมาสนับสนุนอย่างเหมาะสม จึงจำเป็นต้องเพิ่มอำนาจหน้าที่ในเรื่องนี้

๒.๒.๒ เพิ่มเรื่อง “การเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเล โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดในการใช้ทรัพยากร ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคง การรักษาสีงแวดล้อม และความปลอดภัยในการเดินเรือ”

เนื่องจาก “ท่าเรือ (Port)” เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการพาณิชย์นาวีเพราะเป็นจุดที่ทำการขนถ่าย เก็บรักษาสินค้า ฯลฯ เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่าง การขนส่งทางทะเลและการขนส่งรูปแบบ (mode) อื่น ท่าเรือที่ดีต้องตั้งอยู่ในท่าเลริมฝั่งน้ำที่ไม่มีคลื่นลม น้ำลึกเพียงพอ ไม่มีสิ่งกีดขวางทางเข้าออกของเรือ แต่ปัจจุบันทรัพยากรริมฝั่งน้ำที่เหมาะสมจะพัฒนาเป็นท่าเรือถูกรอบครองจับจอง หรือใช้ประโยชน์ในด้านอื่นซึ่งไม่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ ดังนั้น จึงควรเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีสามารถเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาประกาศกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งของท่าเรือประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะของการขนส่งทางทะเลได้ต่อไป

๒.๓ ขยายประเภทของการประกอบการที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี (ร่าง มาตรา ๓ แก้ไขมาตรา ๔ เดิม)

๒.๓.๑ เพิ่ม “การขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ” (เพิ่มในบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล”)

เนื่องจากกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีปัจจุบันเน้นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ตามข้อเท็จจริงการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ (ทั้งเพื่อการขนส่งและท่องเที่ยว) เป็นการประกอบการที่แพร่หลายและทำรายได้มหาศาลในต่างประเทศ ในประเทศไทยเรือบรรทุกทุกคนโดยสารระหว่างประเทศของต่างประเทศเข้ามาให้บริการเพิ่มมากขึ้น จึงสมควรที่จะแก้ไขกฎหมายเพื่อสร้างช่องทางในการสนับสนุนผู้ประกอบการของไทยให้ได้รับสิทธิประโยชน์จากกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (อาทิเช่น สิทธิประโยชน์ทางภาษี ตามมาตรา ๑๖) อันจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ และพัฒนาตนเอง สร้างรายได้ให้แก่ประเทศต่อไป

๒.๓.๒ เพิ่ม “การขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร” (โดยใช้เรือที่มีขนาดตั้งแต่ ๒๕๐ ตันกรอสขึ้นไป) (เพิ่มในบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล”)

เนื่องจากในปัจจุบันการขนส่งทางบกในประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางถนนได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว แต่การขนส่งทางถนนมีข้อจำกัดเรื่องน้ำหนัก การบรรทุกเกินพิกัดมีผลกระทบต่อปริมาณในการซ่อมบำรุงจำนวนมหาศาล อีกทั้งการขนส่งทางถนนยังมีปัญหาต่อเนื่องในเรื่องมลภาวะอีกด้วย ในทางตรงข้ามประเทศไทยยังให้ความสำคัญกับการขนส่ง

ทางน้ำในประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งชายฝั่งน้อยมาก ทั้ง ๆ ที่เป็นการขนส่งที่สามารถบรรทุกสินค้าหรือคนโดยสารได้มาก ต้นทุนต่ำไม่มีปัญหาด้านมลภาวะ ฯลฯ ดังนั้น จึงเห็นสมควรที่จะแก้ไขกฎหมายเพื่อสร้างช่องทางในการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งให้ได้รับสิทธิประโยชน์จากกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (อาทิเช่น สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามมาตรา ๑๖) อันจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจด้านนี้ต่อไป

อนึ่ง โดยที่การขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งนั้นอาจใช้เรือได้หลากหลายขนาด แต่จากผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาในเรื่องการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งที่ดำเนินการโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเดิม (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีในปัจจุบัน) ได้ข้อสรุปได้ว่า ขนาดของเรือที่เหมาะสมจะใช้ในการขนส่งชายฝั่งของประเทศไทยในขณะนี้ควรมีขนาดตั้งแต่ ๒๕๐ ตันกรอสขึ้นไป ถึง ๑,๐๐๐ ตันกรอส จึงจะเป็นขนาดที่เหมาะสมและสามารถให้บริการที่คุ้มทุนได้ นอกจากนี้ การกำหนดขนาดขั้นต่ำของเรือขึ้นไวยังจะมีผลต่อมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าและผู้โดยสารอีกด้วย

(ตันกรอส เป็นหน่วยการวัดขนาดของเรือโดยการวัดปริมาตรภายในเรือทั้งหมด หน่วย “ตันกรอส” นี้เป็นหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล จึงมีใช้อย่างยิ่งใน พ.ร.บ. เรือไทย พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ฯลฯ รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบท้าย)

๒.๔ การเปลี่ยนแปลงระบบการจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๗ แก้ไขมาตรา ๒๕ เดิม)

๒.๔.๑ ปรับปรุงการจดทะเบียนผู้ประกอบการให้เหลือเพียง ๒ ประเภท คือ ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเล และผู้ประกอบการอยู่เรือ

เนื่องจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีได้อาศัยกลไกการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการเป็นฐานในการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี แต่โดยที่กิจการทำเรื่อนั้นมีประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ และกฎหมายอนุบัญญัติที่เกี่ยวข้องกำกับดูแลการประกอบกิจการทำเรืออยู่แล้ว อันทำให้กรมการขนส่งทางน้ำฯ สามารถได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับทำเรือผ่านทางกลไกระบบหลัง ดังนั้น เพื่อลดความซ้ำซ้อน และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ จึงเห็นควรยกเลิกการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการทำเรือ

๒.๔.๒ แก้ไขลักษณะของผู้ประกอบการ

- แก้ “ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือหรือใช้เรือในกิจการของตนที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ... ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล” เป็น “ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเล ... ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล”

เพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขบทนิยาม “การขนส่งทางทะเล” ซึ่งเพิ่ม “การขนส่งทางทะเลชายฝั่ง” และบทนิยาม “ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล” ในมาตรา ๔ ซึ่งครอบคลุมผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งทางทะเล สาขาและตัวแทน ผู้กระทำการเป็นนายหน้าเตรียมหา

ของในประเทศไทยเพื่อการขนส่งทางทะเล อันจะทำให้ฐานข้อมูลทางพาณิชย์นาวีกว้างขวาง สอดคล้องกับการแก้ไขใหม่และเป็นประโยชน์ยิ่งขึ้น

- แก่ “ผู้ประกอบการกิจการเรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือช่อม บำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียนเป็น ... ผู้ประกอบการกิจการเรือ” เป็น “ผู้ประกอบการกิจการเรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือช่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการกิจการเรือ”

เนื่องจากเรือในประเทศไทยเป็นเรือขนาดเล็ก ศักยภาพในการ ต่อและช่อมเรือที่เป็นที่ยอมรับกันในระบบ อาทิเช่น ในเรื่องการยกเว้นอากรสำหรับวัสดุอุปกรณ์ ที่ต้องใช้ในการต่อและช่อมเรือ จะเริ่มยกเว้นให้สำหรับการต่อและช่อมเรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป จึงควรแก้ไขเพื่อให้ฐานข้อมูลที่จะได้รับจากผู้ประกอบการเรือกว้างขวางขึ้น สอดคล้องกับข้อเท็จจริงของอุตสาหกรรมเรือของประเทศไทย

๒.๕ อื่น ๆ

๒.๕.๑ การแก้ไขเพิ่มเติมร่างมาตรา ๔ (มาตรา ๖ เดิม) เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่ออุดช่องโหว่การพ้นจากตำแหน่งและการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเข้ามาใหม่ โดยกำหนดระยะเวลาดำเนินการและระบุให้กรรมการเก่ายังคงทำหน้าที่ต่อไปจนกว่าการแต่งตั้ง กรรมการใหม่จะเรียบร้อย

๒.๕.๒ การแก้ไขเพิ่มเติมร่างมาตรา ๕ (มาตรา ๑๐ เดิม) เพื่อห้ามกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีผู้มีส่วนได้เสียในเรื่องใดออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น

๒.๕.๓ การแก้ไขเพิ่มเติมร่างมาตรา ๘ เป็นบทเฉพาะกาลกำหนด ระยะเวลาให้ผู้ที่ต้องมาขอจดทะเบียนใหม่ ดำเนินการจดทะเบียนให้เรียบร้อยภายในกำหนดเวลา ๑๘๐ วัน

๒.๕.๔ การแก้ไขเพิ่มเติมร่างมาตรา ๙ เป็นบทเฉพาะกาลให้ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีตามกฎหมายเดิมทำหน้าที่ต่อไปจนกว่าจะได้มีคณะกรรมการ ส่งเสริมการพาณิชย์นาวีตามกฎหมายใหม่

๓. ประโยชน์ที่จะได้รับจากการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวีในครั้งนี้

๓.๑ จะช่วยปรับปรุงโครงสร้างและองค์ประกอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ให้เป็นองค์กรระดับสูงและมีกรรมการจากหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเหมาะสม เป็นประโยชน์ ต่อการพัฒนาพาณิชย์นาวียิ่งขึ้น

๓.๒ จะเพิ่มหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่อง เกี่ยวกับนโยบาย แผนการพัฒนาพาณิชย์นาวี และการจัดระบบการขนส่งเชื่อมโยงกับการขนส่ง ทางทะเล การเสนอความเห็นเพื่อกำหนดบริเวณหรือทำเลที่เหมาะสมสำหรับเป็นที่ตั้งท่าเรือประเภท

ต่าง ๆ อันจะทำให้การพัฒนาพาณิชยนาวีเป็นระบบ เป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรด้านนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศ

๓.๓ จะช่วยส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ และการขนส่งของและคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งซึ่งมีความสำคัญ โดยให้การขนส่งทั้งสองประเภทนี้ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการพาณิชยนาวี (โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านภาษีตามมาตรา ๑๖ (๒))

๓.๔ จะช่วยปรับปรุงระบบการจดทะเบียนให้เหมาะสม ลดความซ้ำซ้อน สามารถใช้เป็นฐานข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

การวัดขนาดเรือ (Tonnage Measurement)*

การวัดขนาดเรือแบ่งออกได้เป็น ๒ ลักษณะ คือ การวัดปริมาตรเรือ (Volume Tonnage) และการวัดน้ำหนักเรือ (Weight Tonnage)

๑. การวัดปริมาตรเรือ (Volume Tonnage) หมายถึงการวัดขนาดของเรือ โดยการวัดปริมาตรภายในเรือ มีหน่วยนับเป็นตัน (ton) (โดย ๑ ตันมีค่าเท่ากับ ๑๐๐ ลูกบาศก์เมตร) การวัดปริมาตรภายในเรือยังแบ่งออกได้เป็น Gross Tonnage (G.T.) หรือ Gross Registered Tonnage (G.R.T.) Net Tonnage (N.T.) หรือ Net Registered Tonnage (N.R.T.)

๑.๑ G.R.T. เป็นการวัดปริมาตรภายในตัวเรือทั้งหมด สูตรที่ใช้ในการคำนวณมีดังนี้

$$\text{G.R.T.} = \frac{\text{ปริมาตรของห้องต่าง ๆ ที่ปิดทึบ (ลูกบาศก์ฟุต)}}{๑๐๐}$$

$$\text{หรือ} = \frac{\text{ปริมาตรที่ปิดทึบภายในเรือทั้งหมด (ลูกบาศก์เมตร)}}{๒.๘๓}$$

๑.๒ N.R.T. เป็นการวัดปริมาตรระวางบรรทุกสินค้า หรือมีค่าเท่ากับ G.R.T. ลบด้วยปริมาตรส่วนที่เป็นที่พักลูกเรือ ห้องเครื่อง ห้องบังคับการเดินเรือ ส่วนของหัวและท้ายเรือ

ทั้ง G.R.T. และ N.R.T. จะถูกนำมาใช้เมื่อมีการจดทะเบียนเรือหรือใช้เป็นฐานสำหรับการคำนวณค่าภาษี และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เช่น ค่าเทียบท่า ค่าประกันภัย ค่าผ่านร่องน้ำ ค่าลากจูง เป็นต้น

ปัจจุบัน SOLAS (อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน) ใช้ขนาด G.R.T. ของเรือเป็นเกณฑ์ในการกำหนดสภาพเรือและบังคับการติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ดังนั้น เรือที่มีขนาด G.R.T. และ N.R.T. สูงจะเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายสูงแก่เจ้าของเรือ

* ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ณ เดือนเมษายน ๒๕๔๗

๒. การวัดน้ำหนักเรือ (Weight Tonnage) คือการวัดขนาดเรือโดยการวัดระวาง
 ชับน้ำ (displacement) ซึ่งการวัดน้ำหนักเรือที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันมีหลายวิธี ได้แก่ การวัดระวาง
 ชับน้ำเต็มที การวัดระวางชับน้ำเบา และการวัดน้ำหนักบรรทุก (D.W.T.)

การวัดน้ำหนักบรรทุก (D.W.T.) คือ น้ำหนักที่เรือสามารถจะบรรทุกได้

$$\text{D.W.T.} = \text{น้ำหนักน้ำมันเชื้อเพลิง} + \text{น้ำมันหล่อลื่น} + \text{น้ำจืด} + \\
 \text{เสบียง} + \text{ของอะไหล่} + \text{น้ำหนักคนประจำเรือและ} \\
 \text{เครื่องใช้ส่วนตัว} + \text{น้ำหนักสินค้าที่บรรทุก}$$

การพาณิชย์นาวี

เศรษฐกิจของประเทศไทยขึ้นอยู่กับการค้าต่างประเทศเป็นหลัก การค้าระหว่างประเทศของไทยใช้การขนส่งทางทะเลกว่าร้อยละ 90 กิจกรรมพาณิชย์นาวีจึงถือได้ว่าเป็นความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ จึงมีความจำเป็นที่ต้องพัฒนา กิจกรรมพาณิชย์นาวี การพัฒนาการพาณิชย์นาวีให้สามารถสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในตลาดโลก รวมทั้งยังจะทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจให้ทัดเทียมนานาชาติอารยประเทศอีกด้วย

การพาณิชย์นาวี ครอบคลุมกิจการหลายด้านตั้งแต่ การขนส่งทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือรวมทั้งกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวข้างต้น การพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ต้องอาศัยกิจการที่เกี่ยวข้องต่างๆ หลายระบบ จึงจะสามารถทำให้การดำเนินธุรกิจลุล่วงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กิจการเรือ

กองทัพอเรือพาณิชย์ไทยเติบโตขึ้นกว่า 5 เท่า จาก 585,759 เดทเวทตันในปี 2524 เป็น 3,173,332 เดทเวทตัน ในปี 2541 โดยขนาดเรือเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมากกว่า 2 เท่า จาก 4,400 เดทเวทตัน เป็น 10,600 เดทเวทตัน ประกอบด้วยเรือบรรทุกสินค้าแห่ง 191 ลำระวางรวม 2,525,422 เดทเวทตัน และเรือสินค้าเหลว 106 ลำ ระวางรวม 647,910 เดทเวทตัน เรือบรรทุกสินค้าแห่งที่มีมากที่สุด คือ เรือสินค้าเทกองและเรือสินค้าทั่วไปสำหรับเรือคอนเทนเนอร์มีเพียงร้อยละ 8 ของกองเรือสินค้าแห่ง

กิจการอยู่เรือ

ปัจจุบันอยู่เรือมีประมาณ 164 อยู่ มีทั้งให้บริการซ่อมหรือสร้างอย่างเดี่ยวและอยู่ที่ให้บริการทั้งซ่อมและสร้างส่วนใหญ่อยู่เรือ ซึ่งกระจายอยู่ตามจังหวัดชายฝั่งทะเลทางภาคใต้ภาคตะวันออก สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และตามริมแม่น้ำที่สำคัญของประเทศเป็นอยู่เรือขนาดเล็กใช้ในการสร้าง-ซ่อมเรือไม้ เรือไฟเบอร์กลาส และอื่น ๆ ในจำนวนนี้เป็นอยู่เรือที่มีขีดความสามารถในการต่อ - ซ่อมเรือขนาดตั้งแต่ 100 GRT ประมาณ 38 อยู่ โดยในจำนวนนี้เป็นอยู่เรือที่มีอยู่ลอยประมาณ 9 อยู่ มีขีดความสามารถรวมประมาณ 170,000 GRT และอยู่แห่ง 2 อยู่ มีขีดความสามารถรวมประมาณ 8,000 GRT

กิจการท่าเรือ

ประเทศไทยมีท่าเรือที่สามารถให้บริการเรือเดินทะเลขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไป ประมาณ 120 ท่า โดยแยกเป็นท่าเรือของรัฐและท่าเรือของเอกชน ดังนี้

ท่าเรือของรัฐ เป็นท่าเรือหลักของประเทศ ท่าเรือของรัฐที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ต

ท่าเรือของเอกชน ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตกรุงเทพฯ บนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และกระจายอยู่ตามฝั่งทะเลภาคตะวันออกและภาคใต้

มาตรการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ

มาตรการที่ 1

ด้านความปลอดภัยของตัวเรือ

- จัดทำคุณลักษณะเฉพาะ และแบบมาตรฐานของเรือโดยสารขนาดต่าง ๆ ประกอบด้วย เรือโดยสารข้ามฟาก เรือโดยสารในแม่น้ำ เรือโดยสารในทะเลและเรือเฟอร์รี่ อาศัยข้อกำหนดตามกฎหมายข้อบังคับฯ ข้อกำหนดของสมาคมจัดขึ้นเรือและมาตรการต่าง ๆ ที่ได้จากการจัดสัมมนาพิจารณา เพื่อใช้เป็นต้นแบบของเรือโดยสารต่อไป
- กำหนดรูปแบบ ลักษณะของเรือที่นำมาใช้ขนส่งผู้โดยสาร เช่น เรือลำเลียงหรือเรือประมงดัดแปลงเป็นเรือโดยสาร ให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานที่กำหนด
- กำหนดรูปแบบของห้องผู้โดยสารให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยให้มีช่องหน้าต่างขนาดใหญ่ มีอุปกรณ์ทุบกระจก มีที่เก็บสัมภาระ มีช่องทางเดินที่ปลอดภัย
- กวดขันการตรวจสภาพเรือทุกประเภทให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีและปลอดภัย
- กวดขันและดำเนินการตรวจความพร้อมของอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือทุกประเภทให้มีสภาพและจำนวนครบถ้วนถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนด
- ศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินการลดต้นทุนอุปกรณ์ช่วยชีวิตประจำเรือโดยสาร เช่น เสื้อชูชีพ แพชูชีพ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถจัดหาอุปกรณ์ที่มีคุณภาพมาติดตั้งบนเรือได้ตามจำนวนที่กำหนด

มาตรการที่ 2**ด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร**

1. กำหนดจำนวนและประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำท่าเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า
2. นำมาตรฐานของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือโดยสารแต่ละขนาดของทุกประเภทการใช้งานมาเป็นแนวทางในการดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ และโป๊ะเทียบเรือโดยสารที่จะสร้างใหม่
3. พัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
4. ตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและโป๊ะเทียบเรือ เพื่อต่ออายุใบอนุญาต หรือระงับการใช้ท่าเทียบเรือหรือโป๊ะเทียบเรือ
5. ปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของโป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำบรรทุทุกที่ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย
6. ให้มีนายประจำท่าทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัย และความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก พร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าและรายชื่อผู้โดยสาร
7. กำหนดวิธีปฏิบัติสำหรับนายประจำท่า
8. ให้ความสำคัญจำนวนคนโดยสารที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทางโดยบังคับให้นายท่าจัดทำบัญชีรายชื่อผู้โดยสารและที่อยู่ ตลอดจนบัญชีของสินค้าที่บรรทุก รวมทั้งชนิดของสินค้าและน้ำหนักโดยละเอียด
9. ให้จัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยของเรือโดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า
10. ให้ปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ที่ท่าเทียบเรือโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข่าวอากาศ และสภาพคลื่นลมในเส้นทางที่จะเดินทางไป โดยให้ท่าเรือโดยสารติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร เครื่องแฟกซ์ข่าวอากาศ เพื่อรับฟังข่าวอากาศและรับแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง
11. ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนและประกอบกิจการท่าเรือโดยสารสาธารณะ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า
12. จัดทำโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิต ประจำท่าเรือโดยสาร

มาตรการที่ 3**ด้านคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือและผู้ประกอบการ**

1. กำหนดคุณสมบัติของผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารแต่ละประเภท รวมทั้งกวดขันการออกประกาศนียบัตรของผู้ทำการในเรือโดยสาร
2. จัดทำทะเบียนประวัติผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารอย่างเป็นระบบ เพื่อสะดวกในการติดตามหรือควบคุม
3. จัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรเพิ่มเติมที่จำเป็นให้กับผู้ทำการในเรือของเรือโดยสาร
4. กำหนดให้ผู้ทำการในเรือของเรือโดยสารเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อฟื้นฟูความรู้ความสามารถเป็นประจำทุกปี รวมทั้งเมื่อมีการเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือ
5. จัดการฝึกอบรมผู้ทำการในเรือของเรือโดยสารในส่วนบุคคลโดยร่วมกับผู้ประกอบการ
6. กวดขันการปฏิบัติหน้าที่และความประพฤติผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารให้เป็นไปตาม พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย
7. กำหนดให้ผู้ทำการในเรือ ของเรือโดยสารเอาใจใส่ดูแลและสวัสดิภาพความปลอดภัยของผู้โดยสาร
8. กวดขันเรื่องภารกิจของเสียหรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ
9. กวดขันให้ผู้ประกอบการเดินเรือโดยสาร ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด
10. จัดให้มีเจ้าพนักงานตรวจท่า หรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่ได้รับมอบอำนาจไปกำกับดูแลท่าเรือโดยสารให้ปฏิบัติตามระเบียบโดยเคร่งครัด
11. จัดหน่วยเฉพาะกิจจากส่วนกลางออกไปตรวจสอบเรือโดยสาร, ท่าเทียบเรือโดยสาร และอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำในจังหวัดที่มีการเดินทางโดยเรือมาก ๆ
12. กวดขันการตรวจสอบการทำประกันภัยผู้โดยสารเรือรับจ้างสาธารณะ ทุกครั้งที่ขอลดหรือต่อใบอนุญาตใช้เรือ
13. กำหนดเกณฑ์และมาตรฐานการดำเนินการของผู้ประกอบการเรือโดยสาร
14. ตรวจสอบการดำเนินการเดินเรือโดยสารของผู้ประกอบการให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ได้รับ
15. สนับสนุนในการฝึกช่วยเหลือผู้ประสบภัยโดยหน่วยงานต่าง ๆ
16. ให้ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบของภารกิจของเสียหรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะ

มาตรการที่ 4**ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร**

1. จัดทำเอกสารเผยแพร่ประชาสัมพันธ์และแนะนำให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ รวมทั้งการช่วยเหลือตัวเองในยามฉุกเฉินและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ
2. จัดการสัมมนา บรรยาย ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตนเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ และผลกระทบต่อการทิ้งของเสียหรือน้ำมันและการรักษาสภาพแวดล้อมของแหล่งน้ำสาธารณะแก่ประชาชนผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง
3. จัดเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำการปฏิบัติตัวในการเดินทางทางเรือ
4. จัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครเข้าร่วมในโครงการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางน้ำ
5. จัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์รับแจ้งเหตุทางน้ำ
6. รณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแลพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของเจ้าของกิจการเดินเรือ คนประจำเรือ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือมูลนิธิเอกชนในกิจการเดินเรือ โดยสารหรือท่าเทียบเรือ

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โทรศัพท์ : 0 2233 1311-8 ศูนย์ปลอดภัย
ทางน้ำ โทร. 1199 ตลอด 24 ชั่วโมง

มาตรการที่ 5
ด้านการประชาสัมพันธ์

1. จัดสัมมนาเรื่องความปลอดภัยทางน้ำในจังหวัดที่มีการท่องเที่ยวทางน้ำเป็นประจำ โดยให้หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนมีส่วนร่วม และติดตามผลที่ได้จากการจัดสัมมนาอย่างต่อเนื่อง
2. จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่องความปลอดภัยทางน้ำ และการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ ปีละ 2-3 ครั้ง เริ่มที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี หรือจังหวัดชายทะเลอื่น ๆ จังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำ
3. สนับสนุนในการจัดฝึกซ้อมร่วมช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ
4. รณรงค์แนะนำให้ความรู้แก่ เยาวชน นักเรียน นิสิต นักศึกษา และประชาชน ในเรื่องความปลอดภัย และการปฏิบัติตัวในขณะที่ที่อยู่บนเรือ การขึ้น-ลงเรือ การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ รวมทั้งการรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำ
5. รณรงค์การอนุรักษ์ และรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำอย่างต่อเนื่อง
6. รณรงค์ให้ผู้ประกอบการหาผู้สนับสนุนจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์หรือป้ายเตือนต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ทำเรือ : ลอจิสติกส์บริการของการขนส่งทางน้ำ

Industrial Technology Review 110

มิถุนายน 2546

ดร. วิทยา สุหฤทต์ดำรง

สวัสดีครับท่านผู้อ่านทุกท่าน ผมได้มีโอกาสเดินทางไปแถบท่าเรือแหลมฉบังได้ไปดูกิจกรรมของการท่าเรือ คลังสินค้า และการขนส่งสินค้าทางทะเล หลังจากพูดถึงเรื่องหนัก ๆ มาพอสมควรแล้ว ผมว่าเราน่าจะมาดูการขนส่งสินค้าทางทะเลบ้าง ซึ่งลอจิสติกส์ของวงจรชีวิตของสินค้าทั่วไปที่ส่งออกไปขายทั่วโลก ไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เลย ในฉบับนี้เราจะมาดูบทบาทของการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือทางน้ำนั้นมีบทบาทอย่างไรต่อระบบลอจิสติกส์โดยรวม

การขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นกิจกรรมลอจิสติกส์ที่สำคัญที่เป็นตัวเชื่อมโยงในโซ่อุปทาน (Supply Chain) สำหรับการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังลูกค้าหรือผู้บริโภค ในกรณีการส่งสินค้าออก กิจกรรมการขนส่งทางน้ำนี้จะรวมถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ผลิตไปยังท่าเรือหรือการนำสินค้าขึ้นบนเรือ ในกรณีของการนำสินค้าเข้าจะรวมถึงกิจกรรมการนำสินค้าลงจากเรือและขนส่งถึงมือลูกค้า

การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นรูปแบบของการขนส่งที่เก่าแก่ที่สุด จะเห็นได้ว่าอารยธรรม ความเจริญต่าง ๆ จะอยู่ริมน้ำ วัฒนาอาราม จะอยู่ริมแม่น้ำลำคลอง เมืองท่าทางทะเลต่าง ๆ ที่มีความเจริญทางวัฒนธรรม สังคมและการติดต่อสื่อสาร ก็อาศัยการคมนาคมทางน้ำเป็นหลัก เรือใบในยุคแรกได้ถูกใช้เป็นพาหนะในการเดินทางทางน้ำและได้ถูกทดแทนด้วยเรือกังหันไอน้ำในต้นคริสต์ศตวรรษ 1800 และด้วยเครื่องยนต์ดีเซลในทศวรรษ 1920

ประโยชน์หลักของการขนส่งทางน้ำ คือความสามารถในการขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมาก การขนส่งทางน้ำได้ถูกจัดอันดับให้อยู่ระหว่างการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งโดยรถยนต์โดยมีรูปแบบของต้นทุนคงที่ แม้ว่าพาหนะทางน้ำจะต้องพัฒนาและต้องมีการดำเนินงานกิจการทำเทียบเรือของตัวเอง หนทางออกที่เหมาะสมที่สุดก็คือ ท่าเรือควรจะถูกพัฒนาและดำเนินงานโดยรัฐบาลกลางซึ่งจะให้ผลลัพธ์ออกมาในรูปแบบของต้นทุนคงที่เมื่อเปรียบเทียบกับรถไฟ สิ่งหนึ่งที่เป็นข้อเสียของการขนส่งทางเรือ คือถูกกำหนดด้วยระยะทางของการดำเนินงานและความเร็วในการขนส่ง นอกเสียจากว่าต้นทุนและปลายทางของการขนส่งอยู่ใกล้กับการขนส่งทางน้ำ ดังนั้นการขนส่งเพิ่มเติมด้วยทางรถไฟและทางรถยนต์จึงมีบทบาทเพิ่มเติมเพื่อส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้า

ท่าเรือ (Port)

ผู้ผลิตสินค้า ผู้นำเข้าสินค้าหรือผู้ส่งออกสินค้าทุกท่านจะต้องรู้จักท่าเรือ แม้แต่คนธรรมดาที่อยู่ในเมืองก็ยังคงใช้ท่าเรือเป็นสถานที่ในการคมนาคมเดินทาง แต่คงจะเป็นท่าเรือที่มีขนาดและรูปแบบที่ต่างออกไปตามลักษณะการใช้งาน สำหรับบทความนี้ผมจะกล่าวถึงท่าเรือในลักษณะภาพรวม ในฐานะเป็นโหนดหนึ่งของโซ่อุปทานที่มีกิจกรรมลอจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของโลก ฐานะของท่าเรือเองได้แปรเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิงตลอด 2 ศตวรรษที่ผ่านมา ในระหว่างศตวรรษที่ 18 และครึ่งแรกของศตวรรษที่ 20 ท่าเรือ ถูกจัดให้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการล่าอาณานิคม ท่าเรือเองมีน้อยและต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือก็ค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายที่สูงของต้นทุนการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งบนบก ผลลัพธ์คือ ทำให้ไม่ค่อยมีแรงจูงใจในการพัฒนาประสิทธิภาพของท่าเรือ

ในปัจจุบันท่าเรือส่วนใหญ่กำลังแข่งขันกันในระดับโลกและมีการเพิ่มขึ้นอย่างมากในการเพิ่มผลผลิตในการขนส่งทางทะเลตลอดหลายสิบปีที่ผ่านมา ท่าเรือในปัจจุบันได้กลายเป็นองค์ประกอบที่สามารถควบคุมได้ ที่เหลืออยู่ในการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพของลอจิสติกส์ของการขนส่งทางน้ำ สิ่งนี้ได้สร้างให้เกิดแรงผลักดันในปัจจุบันเพื่อที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพของท่าเรือ เช่น ค่าใช้จ่ายที่ต่ำลงในการขนย้ายตู้สินค้าและการประสานรวม (Integration) การบริการของท่าเรือกับองค์ประกอบอื่น ๆ ของเครือข่ายการกระจายสินค้าระดับโลก

พลวัตของท่าเรือในศตวรรษที่ 21

ในศตวรรษที่ 21 เราจะเห็นการเปลี่ยนแปลงอย่างมากในการดำเนินธุรกิจภายใต้การดำเนินงานของท่าเรือ การเพิ่มขึ้นของการแข่งขันในระดับโลกจะเป็นตัวแทนผลักดันการเปลี่ยนแปลงที่ผู้เล่นในโซ่อุปทานระดับนานาชาติ รวมทั้งท่าเรือจะต้องลงมามีบทบาทในธุรกิจในอนาคต ระบบนวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่จะเปลี่ยนความต้องการของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือไปอย่างสิ้นเชิงและจะเพิ่มดีกรีของความเชี่ยวชาญเฉพาะอย่าง มีการเพิ่มสัดส่วนการลงทุนในท่าเรือและเพิ่มความต้องการของผู้เชี่ยวชาญเฉพาะอย่าง การปรับตัวและการรวมตัวระหว่างผู้ใช้ท่าเรือและผู้ให้บริการท่าเรือจะต้องดำเนินการต่อไปโดยสร้างความยืดหยุ่นกันระหว่างหุ้นส่วนธุรกิจโดยที่ท่าเรือมีส่วนร่วมด้วย การเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการกระจายสินค้าและตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ทางทะเลได้สร้างลำดับชั้นของประเภทท่าเรือและกิจกรรมของท่าเรือในอดีตบางอย่างได้ถูกทดแทนด้วยกิจกรรมอื่น ๆ ไป นอกจากนั้นความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมได้เป็นหัวข้อหนึ่งที่ผลักดันให้ท่าเรือจะต้องประกาศใช้กฎข้อบังคับ และจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ถึงแม้ว่ากิจกรรมเหล่านั้นจะไม่ได้มีผลตอบแทนจากการลงทุน

การให้บริการเพิ่มคุณค่า

โดยทั่วไปแล้วหน้าที่ของท่าเรือถือเป็นกิจกรรมลอจิสติกส์ในโซ่อุปทานการขนส่งโดยขึ้นอยู่กับตำแหน่งของท่าเรือและขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจและการพัฒนาทางเทคโนโลยีของพื้นที่ชายฝั่งหรือใกล้แม่น้ำ เทคโนโลยีทางการผลิตสมัยใหม่และรูปแบบของผู้บริโภคได้ทำให้การใช้ระบบการขนส่งเกินจากความคาดหมาย จึงทำให้อุปกรณ์การขนถ่าย การจัดเก็บ สิ่งอำนวยความสะดวกเชิงลอจิสติกส์เป็นที่ต้องการมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือได้กลายเป็นส่วนหนึ่งกิจกรรมลอจิสติกส์ในโซ่อุปทาน

จากมุมมองของท่าเรือ การสร้างคุณค่าในการบริการใหม่ ๆ สามารถเพิ่มสมรรถนะเชิงเศรษฐกิจของท่าเรือได้เท่ากับ ประสิทธิภาพของท่าเรือที่ลูกค้าสนใจ การบริการใหม่ ๆ ในทางกลับกันสามารถช่วยปรับปรุงและรักษาตำแหน่งการแข่งขันของท่าเรือไว้ ลักษณะของการเพิ่มการบริการใหม่ ๆ สามารถที่แปรเปลี่ยนไปจากผลิตภัณฑ์ถึงผลิตภัณฑ์หรือจากกิจกรรมถึงกิจกรรม กิจกรรมต่าง ๆ มากมายที่สามารถจัดได้เป็นการบริการแบบเพิ่มคุณค่าแสดงดังในรูปที่ 1 การเพิ่มคุณค่าในการบริการสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ กิจกรรมลอจิสติกส์แบบเชิงคุณค่า (Value Added Logistics) และสิ่งอำนวยความสะดวกแบบเชิงคุณค่า (Value Added Facilities)

การที่จะให้กิจกรรมลอจิสติกส์เชิงเพิ่มคุณค่า และสิ่งอำนวยความสะดวกเชิงเพิ่มคุณค่าอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ท่าเรือหลายแห่งได้พัฒนาพื้นที่ที่เรียกว่า Distriparks ซึ่งเป็นพื้นที่ที่บริษัทต่าง ๆ ได้มาจัดตั้งการดำเนินการธุรกรรมและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในรูปแบบการเพิ่มคุณค่าในการบริการ แต่ยังไม่มีความมาตรฐานในแผนการพัฒนาสำหรับ Distriparks จากเท่าที่เห็นมีการพัฒนากันอยู่ในหลายประเทศเช่น เนเธอร์แลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมัน และสหราชอาณาจักร ตัวอย่าง เช่น ใน Rotterdam มี Distriparks อยู่ 3 แห่ง โดยแห่งแรก Eemhaven จะเป็นแหล่งของตู้สินค้า แห่งที่สอง คือ Botlek ซึ่งจะจัดการเกี่ยวกับสินค้าเคมี ส่วนแห่งที่สาม จะจัดการเกี่ยวกับตู้สินค้าและคลังสินค้าขนาดใหญ่ที่จัดเก็บสินค้าสำหรับการกระจายสินค้าในยุโรป (ตัวอย่าง เช่น Reebok)



รูปที่ 1 การเพิ่มคุณค่าในการบริการในท่าเรือ

สรุป

ท่าเรือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการขนส่งทางน้ำและการจัดการลوجิสติกส์ เมื่อการแข่งขันทวีความรุนแรงขึ้นทั่วโลกทุกองค์ประกอบในโซ่อุปทานจึงจำเป็นต้องพัฒนาและปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพเพื่อกำจัดจุดอ่อนในโซ่อุปทาน ท่าเรือในประเทศไทยเองก็ตามจะต้องพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดระดับโลก นอกจากนี้ตัวท่าเรือเองแล้วขนาดของเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศก็เป็นตัวกำหนดทิศทางการพัฒนาท่าเรือในประเทศไทย ผมเองอยากเห็นชื่อของท่าเรือในประเทศไทยติดอันดับท่าเรือที่ดีท่าเรือหนึ่งในโลก แต่หนทางยังอีกยาวไกลนัก คู่แข่งขันเพื่อนบ้านเราอย่างมาเลเซียก็นำหน้าเราไปแล้ว และขณะเดียวกันเพื่อนบ้านอื่น ๆ ก็ไล่หลังเรามาติด ๆ ดังนั้นเราจะต้องมาช่วยกันพัฒนาทั้งท่าเรือ การขนส่ง เศรษฐกิจการค้าในภาพรวมเพื่อความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

ข่าวที่เกี่ยวข้อง

เอกชนสตูลมั่นใจรัฐบาลเลือกสร้างท่าเรือน้ำลึกใน จว.

เอกชนในจังหวัดสตูลมั่นใจ รัฐบาลปักธงสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันที่สตูลแน่นอน มีการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ งบประมาณรวม 5,900 ล้านบาท เร่งจัดเขียนแปลนท่าเรือให้แล้วเสร็จปีงบประมาณ 2548 ซึ่งหากท่าเรือน้ำลึกเกิดในจังหวัดสตูล จะเกิดประโยชน์มหาศาลด้านขนส่งเชื่อมฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเศรษฐกิจของสตูล

สตูล/ นายอานนท์ พรหมนารถ ผู้ว่าราชการจังหวัดสตูล กล่าวถึงความคืบหน้าแผนพัฒนาเศรษฐกิจ จ.สตูล โดยจัดสร้างถนน 4 เลน จำนวน 3 สาย ว่า ได้เสนอผ่านนายวันมูหะมัดนอร์ มะทา รองนายกรัฐมนตรีแล้ว โดยถนนทั้ง 3 สาย ประกอบด้วย สายฉลุง-ละงู สายทุ่งหว้า-ละงู และสายละงู-ปากบารา งบประมาณกว่า 500 ล้านบาท อยู่ระหว่างการดำเนินการ คาดว่าปีงบประมาณ 2548 จะสามารถก่อสร้างได้ เพราะมีผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวใน จ.สตูล อย่างมาก

ด้าน นายนาวิ พรหมทรัพย์ อดีตนายกสภาจังหวัดสตูลและที่ปรึกษาหอการค้าจังหวัดสตูล ซึ่งเป็นผู้นำกลุ่มการผลักดันโครงการจัดสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกบริเวณหัวเขาใหญ่ บ้านปากบารา ต.ปากน้ำ อ.ละงู จ.สตูล กล่าวว่า บริเวณหัวเขาใหญ่มีจุดน้ำลึกที่สุดถึง 13 เมตร มีเกาะกำบังลม 2 ด้าน ห่างจากสายการบินเรือหลักประมาณ 150 ไมล์ ขณะที่ท่าเรือปีนังน้ำลึกเพียง 12 เมตรเท่านั้น ขณะนี้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจัดงบประมาณสนับสนุนในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการร่วม 46 ล้านบาท และสนับสนุนอีก 50 ล้านบาท เพื่อให้บริษัทเซาท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด เขียนแบบท่าเรือให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2548 ซึ่งหากการก่อสร้างท่าเรือนี้แล้วเสร็จ จะส่งผลต่อเศรษฐกิจสตูลและภาคใต้อย่างมหาศาล เพราะสามารถเชื่อมไปยังท่าเรือสงขลาและเชื่อมเส้นทางหลวง จ.สงขลา และ จ.นครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นโครงการแลนด์บริดจ์ เชื่อมทะเลฝั่งอ่าวไทยกับทะเลฝั่งอันดามัน ระยะทาง 130 กิโลเมตร และยังสอดคล้องต่อโครงการเมืองยาง ศูนย์กลางอาหารฮาลาลใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ด้วย พร้อมกันนี้ ยังสามารถเปิดประตูท่าเรือเชื่อมเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ไปยังเมืองท่าต่าง ๆ ของประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ปากีสถาน อินเดีย สิงคโปร์ โดยไม่ต้องผ่านประเทศมาเลเซีย

นอกจากนั้น จ.สตูล ยังอยู่ใกล้จุดร่องน้ำสากล สามารถเดินเรือไปยังตะวันออกกลาง และทวีปยุโรปได้ด้วย สำหรับงบประมาณในการจัดสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกแห่งนี้ประมาณ 5,900 ล้านบาท โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะเป็นผู้ดำเนินการทั้งด้านงบประมาณการจัดสร้างและการบริหารจัดการ

* ที่มา : NEWScenter

นายนาวิ กล่าวอีกว่า ในวันที่ 23 ส.ค.นี้ ตนจะเข้าร่วมประชุมผู้บริหารระดับสูงของ กรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกลุ่มนักธุรกิจที่เกี่ยวข้องอีกครั้ง เพื่อหาแนวทางวางเส้นทางถนน รวมถึงเส้นทางรถไฟที่จะเชื่อมไปยังท่าเทียบเรือน้ำลึกแห่งนี้--จบ--

สัมภาษณ์พิเศษ วันชัย สารทูลทัต อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

"ท่าเรือ ผลานรถไฟ เชื่อมต่อถนน" ยุทธศาสตร์การขนส่งแนวใหม่

ด้วยบทบาทของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) ที่นอกจากจะต้องดูแลทั้งในส่วนของการขนถ่ายสินค้า ไม่ว่าจะเป็นทั้งในเรื่องของการดูแลความปลอดภัย เรื่องของการจราจรแล้วยังมีอีกบทบาทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมาก นั่นคือบทบาทด้านการขนส่ง โดยแบ่งได้ทั้งด้านการขนคน และขนสินค้า และในขณะนี้เองที่รัฐบาลหันมาให้ความสำคัญด้านการขนส่งสินค้า โดยให้การมุ่งเน้นในด้านเส้นทางของการขนส่งทางรถไฟ และทางน้ำ เพื่อส่งเสริมนโยบายการแก้ไขปัญหาการจราจรและปัญหาการใช้พลังงานเชื้อเพลิง เป็นผลให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เข้าไปมีส่วนอย่างมาก ทั้งนี้ "ฐานเศรษฐกิจ" มีโอกาสได้สัมภาษณ์พิเศษ "วันชัย สารทูลทัต" อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ขน.) โดยมีประเด็นคำถามดังนี้

กลยุทธ์ด้านการช่วยประหยัดพลังงาน

ในด้านของการกำหนดแผนงานให้สอดคล้องกับแผนการประหยัดพลังงานของรัฐบาลนั้น อันดับแรก กรมการขนส่งทางน้ำฯ ได้ร่วมกับกระทรวงพลังงานเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การขนส่ง ในเบื้องต้น ว่าควรจะมุ่งเน้นให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการขนส่งทางน้ำเป็นหน่วยงานหลักในการขนส่งสินค้า และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโครงสร้างระบบถนน เช่น กรมทางหลวง (ทล.) เป็นหน่วยงานสนับสนุน (พีดีเตอร์) เพื่อต่อเชื่อมทั้ง 3 ระบบให้เป็นโครงข่ายที่มีการเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ และมีประสิทธิภาพ เมื่อจัดทำกรอบยุทธศาสตร์เบื้องต้นออกมาได้แล้ว จึงจะลงลึกในรายละเอียดของการพัฒนาในแต่ละหน่วยงาน เช่นดูว่าการรถไฟฯ ควรจะมีการพัฒนาอย่างไร ทั้งในเรื่องของสถานที่กองเก็บสินค้า (Container Yard) และในเรื่องของแนวเส้นทางขนถ่ายสินค้าไปยังจุดต่างๆ

จากนั้น ควรจะมาพิจารณาในจุดที่ต่อเชื่อมกับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งในปัจจุบันมี 2 จุดที่เป็นจุดเชื่อมทางน้ำที่มีความสำคัญ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ทางด้านฝั่งตะวันออก ให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการเพิ่มความสำคัญด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ เปลี่ยนจากเส้นทางรถไฟรางเดี่ยว ให้เป็นรางคู่ อย่างเช่นที่การรถไฟฯ ดำเนินการอยู่ คือ การก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ เส้นทางรถไฟสายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร มูลค่า 5,235 ล้านบาท ที่อยู่ระหว่างการกำหนดเงื่อนไขเพื่อดำเนินการประกวดราคา ที่นี้มาดูโฉมหน้าภายในในเรื่องของการใช้พลังงาน หากดูในส่วนของแม่น้ำเจ้าพระยาจะเห็นได้ว่า มีการหันมาใช้เรือลำเลียงขนาดใหญ่ กันมากขึ้น เพราะว่าทั้งสินค้าเกษตร ทั้งปูนซีเมนต์ มีการขนส่งมาทางด้านนี้เป็นจำนวนมาก เป็นเส้นทางที่มาจากภาคเหนือ

หรือภาคอีสานมาที่อำเภอนครหลวง ขนผ่านเรือลำเลียงไปที่เกาะสีชัง แล้วขนถ่ายที่เรือระหว่างประเทศ

การขนถ่ายสินค้าโดยเรือลำเลียงจะสามารถช่วยประหยัดพลังงานได้อย่างไรนั้น เปรียบเทียบได้ว่า เรือลำเลียง 1 ลำ จะประกอบด้วย เรือฟ่วงสำหรับบรรทุกสินค้า 3 ลำ ซึ่งในแต่ละลำจะสามารถบรรทุกสินค้าได้ 800 ตัน รวมแล้วจะสามารถบรรทุกสินค้าได้ทั้งหมด 2,400 ตัน ในแต่ละรอบการขนส่งที่มีระยะทางรวม 150 กิโลเมตรจากอำเภอ นครหลวง ไปยังเกาะสีชัง นั้นจะใช้น้ำมันเพียง 450 ลิตร ซึ่งทางการรถไฟฯ ก็จะใช้้ำมันในปริมาณที่เท่ากัน แต่ต้องขึ้นอยู่กับกำลังของหัวจักรรถไฟด้วย

อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางรถยนต์แล้วจะเห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าทั้งทางน้ำ โดยเรือลำเลียงสินค้า และทางรถไฟแล้ว จะมีความแตกต่างกันมากทั้งในด้านของปริมาณสินค้าที่ขนส่งรวมทั้งการใช้พลังงาน โดยในทางรถยนต์นั้นนอกจากจะบรรทุกสินค้าได้น้อยแล้ว ยังใช้พลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงในปริมาณมาก อีกทั้งยังก่อให้เกิดการสูญเสียพลังงานด้านอื่นๆ เช่น ใช้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้านานกว่า และยังมีปัญหาในเรื่องของการขนส่งสินค้าที่ขยวเตียวอีกด้วย

แผนงานในส่วนของกรมฯ ในส่วนแผนงานที่กรมการขนส่งทางน้ำฯ มีส่วนรับผิดชอบโดยตรงนั้น ในปีงบประมาณ 2548 ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากคณะรัฐมนตรีประมาณ 2,500 ล้านบาท เพื่อดำเนินการในด้านการเพิ่มศักยภาพของท่าเรือที่มีอยู่ให้สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าให้มากขึ้น จากที่มีท่าเรือซึ่งเป็นของรัฐบาลอยู่ 2 แห่งในปัจจุบันที่ใช้อยู่ คือท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ประกอบกับจัดเตรียมแผนที่จะเพิ่มท่าเรือให้มากขึ้น

โดยในส่วนของการเพิ่มศักยภาพท่าเรือ นั้น ในส่วนที่มีอยู่แล้วจะทำการพัฒนาให้มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยในส่วนแรกจะเริ่มพัฒนาท่าเรือในแนวเส้นทางฝั่งตะวันตก เช่น แผนการพัฒนาท่าเรือระนอง ที่จะเพิ่มขนาดร่องน้ำให้กว้างขึ้น เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาด 8,000 ตัน ซึ่งมีความสำคัญในการเป็นพีดเดอร์ขนถ่ายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ เช่น ประเทศบังคลาเทศ ประเทศอินเดีย ประเทศศรีลังกา

นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะศึกษาความเหมาะสมในการขยายล่องน้ำลึก บริเวณท่าเรือสตูล ให้มีขนาดประมาณ 14 เมตร เพื่อรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาด 50,000 ตัน อีกทั้งยังมีแผนที่จะขยายท่าเรือปากบารา ในจังหวัดสตูลอีกเช่นกัน

ด้านแผนการพัฒนาท่าเรือทางฝั่งตะวันออก ได้จัดเตรียมที่จะก่อสร้างท่าเรือที่ดอนสัก ให้เป็นลักษณะของท่าเรือชายฝั่งที่สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาด 500 ตันได้ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าระหว่างชายฝั่งได้เป็นอย่างดี ทั้งจากชายฝั่งกรุงเทพฯ หรือจากแหล่งสินค้าอื่นๆ พร้อมกับสามารถที่จะรองรับด้านการท่องเที่ยวไปในเวลาเดียวกันได้อีกด้วย โดยจะสามารถรองรับนักท่องเที่ยวจากเกาะสมุยและเกาะพะงันได้ ทั้งนี้คาดว่าท่าเรือดอนสักจะสามารถให้บริการได้อย่างเป็นทางการได้ประมาณต้นปี 2549

สำหรับด้านการขนส่งทางน้ำ ในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ที่กรมการขนส่งทางน้ำฯ ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ตั้งแต่จังหวัดอ่างทองลงมา รวมไปถึงในเส้นทางแม่น้ำป่าสักตั้งแต่บริเวณอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นต้นมานั้น ก็ได้จัดเตรียมแผนที่จะทำการขุดรอกร่องน้ำ เพื่อให้เรือลำเลียงสามารถที่จะแล่นผ่านได้อย่างสะดวกอีกด้วย

การเชื่อมการขนส่งระหว่างประเทศ

การเชื่อมการขนส่งระหว่างประเทศ ก็เป็นอีกหน้าที่หนึ่งที่มีความสำคัญเช่นกัน คือการส่งเสริมการเดินเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำแม่โขง ซึ่งจะเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่าง 4 ประเทศ ที่ประกอบไปด้วย ประเทศไทย ประเทศจีน ประเทศพม่า และประเทศลาว ที่มีปริมาณสินค้าเข้าและออกเป็นจำนวนมากในแต่ละปี ที่นอกจากจะมีท่าเรือที่อำเภอเชียงแสนที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบันแล้ว ยังมีแผนที่จะขยายท่าเรือแห่งนี้ให้มีขนาดใหญ่ขึ้นภายในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้าอีกด้วย ทั้งนี้เป็นเพราะคาดว่าในอนาคตสินค้าที่เข้ามาจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จึงต้องจัดเตรียมแผนรองรับไว้ ซึ่งจะทำให้เป็นท่าเรือที่มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ประกอบกับ ขณะนี้ได้ทำแผนการศึกษาความเหมาะสมในการเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 บนพื้นที่ที่อยู่ถัดจากท่าเรือเชียงแสนแห่งแรกออกไปประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ระหว่างการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในชั้นตอนสุดท้าย ซึ่งคาดว่าจะเมื่อผ่านชั้นตอนนี้ไปแล้วจะทำการสรรหาผู้รับเหมาเพื่อดำเนินการก่อสร้างในทันที และคาดว่าจะสามารถก่อสร้างได้ภายใน 1-2 ปีนี้ โดยแนวทางเบื้องต้นนั้น จะกำหนดให้เป็นท่าเรือที่มีความพร้อมทั้งด้านเทคโนโลยี มีการให้บริการที่ครบวงจร

การประสานกับหน่วยงานอื่น ทางด้านของการทำงานกับหน่วยงานอื่นนั้น นอกเหนือจากการร่วมกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งร่วมกับกระทรวงพลังงานแล้ว ยังมีการประสานงานไปยัง กรมทางหลวง (ทล.) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการที่จะประสานให้มีถนนและทางรถไฟที่จะเข้าไปสู่ท่าเรือ นั้น ขณะเดียวกันก็มีการประสานไปยังนิคมอุตสาหกรรม เพื่อที่จะมีการพัฒนาแหล่งนิคมอุตสาหกรรม เพื่อผลิตสินค้าส่งออกไปยังทางยุโรปได้มากขึ้น

จะเห็นได้ว่าแผนการทำงานนั้นส่วนใหญ่จะเป็นในเรื่องของการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในส่วนนี้ทั้งทางรัฐบาลและกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า มุ่งดำเนินการเพื่อที่จะรองรับและเสริมศักยภาพของท่าเรือที่มีอยู่ให้ดียิ่งขึ้น ด้วยการสร้างรากฐานที่ดีโดยไม่มุ่งเน้นด้านผลกำไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาทั้งในส่วนของการจราจร และการประหยัดพลังงาน ประกอบกับแนวคิดที่ว่าหากรัฐบาลส่งเสริมด้านระบบการขนส่งสินค้า หรือ โลจิสติกส์ ให้ดีขึ้น นอกจากจะช่วยเหลือแก้ปัญหาของประเทศได้แล้ว แม้รัฐบาลอาจจะไม่ได้รับผลกำไรคืนเป็นเงิน แต่จะได้รับความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก--จบ--

ภาคผนวก

:

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑



พระราชบัญญัติ
ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

พ.ศ. ๒๕๒๐

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๒๐

เป็นปีที่ ๓๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๐”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๑๕ ลงวันที่ ๒๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๑๕

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การพาณิชย์นาวี” หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“การขนส่งทางทะเล” หมายความว่า การขนส่งของโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

“เรือไทย” หมายความว่า เรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

“ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งอยู่ในประเทศไทยและรับทำการขนส่งทางทะเล และหมายความรวมถึงสาขาและตัวแทนของผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศและประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย รวมทั้งผู้กระทำการเป็นนายหน้าเตรียมหาของในประเทศไทยเพื่อการขนส่งทางทะเล

“ผู้ส่งของ” หมายความว่า เจ้าของของหรือตัวแทนซึ่งส่งของไปยังหรือส่งหรือนำของมาจากต่างประเทศโดยทางทะเล

“ของ” หมายความว่า สินค้า ส่งของ หรือสัตว์มีชีวิต

“ท่าเรือ” หมายความว่า สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบ บรรทุกหรือขนถ่ายของ

“กิจการท่าเรือ” หมายความว่า ธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ และหมายความรวมถึงธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับท่าเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“กิจการเรือ” หมายความว่า ธุรกิจต่อ ซ่อม หรือซ่อมบำรุงเรือ หรือให้บริการติดตั้งหรือซ่อมเครื่องเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือของเรือ

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี” ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคมและปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงการคลังหรือผู้แทน ปลัดกระทรวงการต่างประเทศหรือผู้แทน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมหรือผู้แทน ผู้บัญชาการ

ทหารเรือหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติหรือผู้แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
หรือผู้แทน อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศหรือผู้แทน อธิบดีกรมการปกครอง
หรือผู้แทน อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้แทน และประธานสภาหอการค้า
แห่งประเทศไทยหรือผู้แทน เป็นกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่น
อีกไม่เกินสี่คน ซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีสัญชาติไทยและมีความรู้
หรือความชำนาญในการพาณิชย์ การเศรษฐกิจ การขนส่ง กฎหมาย
การต่างประเทศ การเกษตร หรือการอุตสาหกรรม

ให้เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์เป็นกรรมการ
และเลขานุการ

มาตรา ๖ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอยู่ในตำแหน่งตามวาระคราวละ
สองปี กรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง คณะรัฐมนตรีอาจแต่งตั้งเป็นกรรมการ
อีกได้

มาตรา ๗ ผู้มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ห้ามมิให้เป็น
กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

- (๑) เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
- (๒) ได้รับความผิดอาญาโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็น
โทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ
- (๓) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๔) เป็นข้าราชการการเมือง
- (๕) เป็นกรรมการพรรคการเมือง หรือเจ้าหน้าที่ในพรรคการเมือง

มาตรา ๘ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามมาตรา ๖ กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) คณะรัฐมนตรีให้ออก
- (๔) มีลักษณะต้องห้ามตามมาตรา ๗

เมื่อกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ คณะรัฐมนตรี
อาจแต่งตั้งผู้อื่นเป็นกรรมการแทนได้

กรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งตามวรรคสองอยู่ในตำแหน่งตามวาระของ
กรรมการที่ตนแทน

มาตรา ๕ ในการประชุมของคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการ
ไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการซึ่งได้
รับมอบหมายจากประธานเป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานและรอง
ประธานไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือก
กรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุมแทน

มาตรา ๑๐ การประชุมคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุม
ไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวนของกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการ
คนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธาน
ในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๑๑ คณะกรรมการมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีตามที่
คณะรัฐมนตรีขอให้พิจารณา

(๒) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนา การ
ส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี
โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการ

(ก) ในการเสริมสร้างเรือไทยให้มีจำนวนและความสามารถ
ในการดำเนินการขนส่งทางทะเลสูงขึ้น

(ข) เพื่อจัดให้มีและหรือส่งเสริมสถานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่
และคนประจำเรือ ตลอดจนผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีให้เพียงพอ
กับความต้องการของประเทศและให้เข้ามาตรฐานสากล

(ค) ในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล
การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือรวมทั้ง
การสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือ และ

(ง) เพื่อส่งเสริมและคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล
ซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ และผู้ส่งของซึ่งอยู่ในประเทศไทย

(๓) จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการของ
ราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหาร
ส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับ
การจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือ ตลอดจน
โครงสร้างและแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนา

ทำเรื่องและกิจการทำเรื่องของส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง
ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ
หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ

(๔) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อคณะรัฐมนตรีในการ
ออกกฎหมายเพื่อการพัฒนา การส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และ
การประสานงานการพาณิชย์นาวี

(๕) เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้มีการดำเนินการให้
เป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี

(๖) เสนอความเห็นหรือให้คำแนะนำต่อรัฐมนตรีในการออก
กฎกระทรวง ประกาศและคำสั่งตามพระราชบัญญัติ

(๗) กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ผู้ได้รับสิทธิและประโยชน์
ปฏิบัติ เพื่อควบคุมการใช้สิทธิและประโยชน์ให้เป็นไปตามพระราช
บัญญัติ

(๘) ประสานโครงการและแผนงานเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีและ
การควบคุมการเดินทางเรือระหว่างส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง
ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ
หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจและเอกชน

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดที่พระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นกำหนด
ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการหรือที่คณะรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีมอบหมาย
คณะกรรมการอาจมอบหมายหน้าที่ตาม (๘) และ (๙) ให้สำนัก
งานปฏิบัติแทนได้

มาตรา ๑๒ คณะกรรมการอาจตั้งบุคคลใดเป็นคณะกรรมการ
เฉพาะเรื่องหรือคณะกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการอย่างหนึ่ง
อย่างใดตามที่คณะกรรมการจะมอบหมายก็ได้

ให้นำมาตรา ๕ และมาตรา ๑๐ มาใช้บังคับแก่การประชุมของ
คณะกรรมการเฉพาะเรื่องและคณะกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๑๓ คณะกรรมการหรือสำนักงาน มีอำนาจเรียกเป็น
หนังสือให้บุคคลใดมาให้ข้อเท็จจริง หรือให้ส่งเอกสารใดอันเกี่ยวกับ
กิจการพาณิชย์นาวีได้

มาตรา ๑๔ ให้มีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
ขึ้นในกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานเกี่ยวกับการ
พาณิชย์นาวี

(๒) ศึกษาและวิเคราะห์โครงการ แผนงาน หรือมาตรการ
เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ

(๓) ศึกษาและวิจัย และประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการ
ขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ การสื่อสารและ
เครื่องช่วยในการเดินเรือ กิจการอู่เรือและกิจการท่าเรือ และรวบรวม
ข้อมูลในทางวิชาการเพื่อเผยแพร่ รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าว
กับสถาบันทางวิชาการอื่น

(๔) ปฏิบัติงานตามทหคณะกรรมการมอบหมาย

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราช
บัญญัตินี้ หรือปฏิบัติตามที่พระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นกำหนด
ให้เป็นหน้าที่ของสำนักงาน

มาตรา ๑๕ ให้มีเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
คนหนึ่งมีหน้าที่บังคับบัญชาและรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการของสำนัก
งาน และจะให้มีรองเลขาธิการเป็นผู้ช่วยปฏิบัติราชการด้วยก็ได้

มาตรา ๑๖ ในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี รัฐบาลอาจกำหนด
มาตรการและหรือให้สิทธิและประโยชน์ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับ
ต่างประเทศ แต่ละประเทศต้องใช้บริการขนส่งโดยเรือไทยไม่น้อยกว่า
อัตราส่วนของปริมาณของและของค่าระวางที่ม้การขนส่งระหว่างกัน
ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

(๒) ให้ผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเลและ
ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยหรือที่ประกอบกิจการอู่เรือ ตามที่กำหนด ได้รับ
ยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคล
ดังกล่าว โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาตามประมวลรัษฎากร

(๓) ให้ผู้ส่งของซึ่งส่งของที่เป็นผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์จากประเทศไทยออกไปยังต่างประเทศโดยเรือไทย หรือส่งหรือนำของจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยโดยเรือไทย มีสิทธิหักเงินจำนวนไม่เกินร้อยละห้าสิบของค่าระวางและหรือเงินอย่างอื่นที่ได้เสียไปตามปกติในการขนส่งของดังกล่าว นอกจากเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิ แล้วแต่กรณี โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกาตามประมวลรัษฎากร

พระราชกฤษฎีกาตาม (๑) (๒) และ (๓) จะกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้มาตรการและการให้สิทธิและประโยชน์ดังกล่าวไว้ด้วยก็ได้

มาตรา ๑๖ รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงในเรื่องดังต่อไปนี้ทั้งหมด หรือบางเรื่องได้ คือ

(๑) กำหนดของที่ทางราชการ องค์กรของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทางเรือในเส้นทางที่เรือไทยเดินอยู่ และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๒) กำหนดของผู้ส่งของส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยใช้เงินกู้จากแหล่งเงินกู้ของทางราชการ องค์กรของรัฐ หรือบรรษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยภายใต้บังคับของเงื่อนไขแห่งการกู้เงินนั้น หรือของบุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับทางราชการ องค์กรของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวโดยทางเรือในเส้นทางที่เรือไทยเดินอยู่ และสามารถให้บริการรับขนได้ ต้องบรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดของตามชนิดและประเภทที่กำหนดที่ผู้ส่งของจะส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่เรือไทยเดินอยู่ และสามารถให้บริการรับขนได้ในระยะเวลาใดๆ ที่กำหนด ต้องบรรทุกโดยเรือไทยในปริมาณไม่น้อยกว่าอัตราส่วนที่กำหนด

มาตรา ๑๘ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๖ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษาในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขใดๆ ที่จำเป็นเกี่ยวกับการบรรทุกของตามที่กำหนดโดยเรือไทย

(๒) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการให้ผู้ส่งของแจ้งการส่งออกไปยังต่างประเทศ หรือส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศ ซึ่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดให้บรรทุกโดยเรือไทย

(๓) กำหนดมาตรการต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อทราบปริมาณของที่กำหนดให้บรรทุกโดยเรือไทยและปริมาณการใช้บริการเรือไทยของผู้ส่งของในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรา ๑๕ ในกรณีที่ไม้อาจบรรทุกของที่กำหนดตามมาตรา ๑๗ โดยเรือไทยได้ให้ผู้ส่งของยื่นคำขอรับหนังสืออนุญาตให้บรรทุกของดังกล่าวโดยเรืออื่นต่อสำนักงาน ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สำนักงานกำหนด

การอนุญาตหรือไม่อนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นให้สำนักงานแจ้งให้ผู้ขอทราบภายในเวลาไม่เกินห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ ถ้าผู้ขอไม่ได้รับแจ้งภายในกำหนดเวลาห้าวันให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้บรรทุกของโดยเรืออื่นได้

มาตรา ๒๐ สำนักงานจะออกหนังสืออนุญาตตามคำขอรับหนังสืออนุญาตตามมาตรา ๑๕ ให้ผู้ส่งของบรรทุกของโดยเรืออื่นได้ เมื่อปรากฏว่า

(๑) ในระหว่างระยะเวลาที่กำหนดให้บรรทุกของลงเรือ ไม่มีเรือไทยที่จะรับบรรทุกของจากท่าเรือที่จะบรรทุกของนั้น หรือมีเรือไทยแต่ไม่มีระวางพอที่จะบรรทุกของนั้น

(๒) มีสนธิสัญญาหรือความตกลงที่รัฐบาลไทยทำกับรัฐบาลต่างประเทศโดยเฉพาะ หรือ

(๓) มีกรณีที่ต้องผ่อนผันให้เป็นพิเศษ

มาตรา ๒๑ เรือที่มิใช่เรือไทยที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทยเข้ามาเพื่อเสริมจำนวนเรือในเส้นทางที่เรือของตนเดินรับขนของอยู่เป็นปกติ อาจได้รับสิทธิและประโยชน์ตามพระราชบัญญัติเช่นเดียวกับเรือไทยตลอดเวลาการเข้าเรือ หากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลแจ้งและแสดงหลักฐานการเข้าเรือต่อสำนักงาน และได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายให้ใช้เรือนั้นในธุรกิจการขนส่งทะเลของตนได้ ในการนี้ให้รัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเข้าและใช้เรือนั้นในการขนส่งทางทะเลไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการแจ้ง รวมทั้งหลักฐานการ
 เข้าร่วมที่ต้องแสดงตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนดโดย
 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๒ เมื่อมีกฎกระทรวงกำหนดให้การส่งของโดยทางเรือ
 ต้องบรรทุกโดยเรือไทยตามมาตรา ๑๖ แล้ว ถ้าผู้ส่งของผู้ใดไม่ส่งของ
 ตามที่กำหนดโดยเรือไทยหรือเรือที่ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา
 ๒๑ หรือส่งของตามชนิดและประเภทที่กำหนดโดยเรือไทย หรือเรือที่
 ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๒๑ น้อยกว่าอัตราส่วนที่กำหนดไว้ และ
 มิได้รับอนุญาตให้ส่งของโดยเรืออื่นตามมาตรา ๒๐ ให้ผู้ส่งของนั้นเสีย
 ค่าธรรมเนียมพิเศษเท่ากับสองเท่าของค่าระวาง สำหรับการรับขนของนั้น
 หรือสองเท่าของค่าระวางสำหรับการรับขนของส่วนที่ผู้ส่งของส่งไปไม่ครบ
 อัตราส่วนที่กำหนดให้ส่งโดยเรือไทย

การคำนวณค่าระวางเพื่อการเสียค่าธรรมเนียมพิเศษตามวรรคหนึ่ง
 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

ให้ถือว่าภาระในการเสียค่าธรรมเนียมพิเศษเกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ผู้ส่ง
 ของส่งของโดยเรืออื่นหรือตั้งแต่วันที่พนักงานเจ้าหน้าที่ระบุในคำสั่งให้
 ชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในกรณีที่ผู้ส่งของส่งของโดยเรือไทยหรือเรือที่
 ได้รับสิทธิและประโยชน์ตามมาตรา ๒๑ ไม่ครบอัตราส่วนที่กำหนด และ
 เมื่อถึงกำหนดชำระแล้วมิได้เสีย ให้ถือว่าเป็นค่าธรรมเนียมพิเศษที่ค้าง
 ชำระ

การเสียค่าธรรมเนียมพิเศษให้ชำระต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และ
 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๓ เพื่อให้ได้รับชำระค่าธรรมเนียมพิเศษที่ค้างชำระ ให้
 พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบชำระค่า
 ธรรมเนียมพิเศษชำระค่าธรรมเนียมพิเศษดังกล่าว รวมทั้งไหม้อ่านาส่งยึด
 และสั่งขายทอดตลาดทรัพย์สินของผู้ต้องรับผิดชอบชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ
 โดยไม่ต้องขอให้ศาลออกหมายยึดหรือสั่ง

วิธีการยึดและขายทอดตลาดทรัพย์สินตามวรรคหนึ่ง ให้ปฏิบัติตาม
 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยอนุโลม เงินที่ได้จากการ
 ขายทอดตลาดดังกล่าว เมื่อหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายในการยึดและ
 ขาย และค่าธรรมเนียมพิเศษแล้ว ถ้ามีเงินเหลือ ให้คืนแก่เจ้าของ
 ทรัพย์สิน

มาตรา ๒๔ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลผู้ใดให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษแก่ผู้ส่งของหรือได้รับสิทธิหรือประโยชน์พิเศษ ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม อันเป็นการเอาเปรียบและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลอันซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทยในการประกอบการขนส่งทางทะเล รัฐมนตรีมีอำนาจออกคำสั่งโดยคำแนะนำของคณะกรรมการให้ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) ให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลจากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นผู้ใหม่มีประกาศให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบ ในการประกอบการขนส่งทางทะเลสำหรับของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลนั้นรับขนภายในระยะเวลาที่ระบุในคำสั่งในอัตราที่เห็นสมควรแต่ไม่เกินจำนวนเงินค่าระวาง สำหรับการรับขนของนั้น

(๒) ห้ามเรือของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน มิให้บรรทุกหรือขนถ่ายของ ณ ท่าเรือในราชอาณาจักรตามระยะเวลาที่กำหนด

การคำนวณค่าระวางเพื่อการเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลตาม (๑) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

การเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลตาม (๑) ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากร และให้นำกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยให้ถือเสมือนว่าเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลเป็นอากรขาเข้าหรืออากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร และเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเล ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมีอำนาจกักเรือที่ขนของนั้นไว้จนกว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลจะได้ชำระเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลจนครบถ้วนหรือหาหลักประกันมาให้จนเป็นที่พอใจ

คำสั่งตามวรรคหนึ่งและการแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกคำสั่งดังกล่าว ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือ หรือใช้เรือในกิจการของตน ที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ผู้ประกอบกิจการท่าเรือและผู้ประกอบกิจการอยู่เรือที่ให้บริการ ต่อ ช่อม หรือช่อมบำรุงเรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ต้องจดทะเบียน เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ หรือผู้ประกอบ กิจการอยู่เรือตามพระราชบัญญัตินี้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

การขอและการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลัก เกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๖ สำนักงานอาจขอให้ส่วนราชการของราชการบริหาร ส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ ส่งโครงการหรือแผน งาน ตลอดจนรายละเอียดทางวิชาการ การเงินและสถิติที่จำเป็นแก่การ ศึกษาภาวะการพาณิชย์นาวี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ หรือสำนักงานก็ได้

มาตรา ๒๗ เพื่อประโยชน์ในการสำรวจและรวบรวมข้อมูลและ สถิติเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี ให้ผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชย์นาวีแจ้ง ข้อมูล สถิติ และข้อความอันจำเป็นต่อสำนักงาน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดเปิดเผยข้อมูล สถิติ หรือข้อความใดๆ อันได้มาตามมาตรา ๑๓ หรือมาตรา ๒๗ ซึ่งตามปกติวิสัยพึงสงวนไว้ ไม่เปิดเผย เว้นแต่เป็นการเปิดเผยตามหน้าที่ราชการหรือเพื่อประโยชน์ แก่การตรวจสอบ การสอบสวนหรือการพิจารณาคดี

มาตรา ๒๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามหนังสือเรียกตามมาตรา ๑๓ ต้อง ระวังโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

มาตรา ๓๐ ผู้ใดให้ข้อเท็จจริงหรือส่งเอกสารตามมาตรา ๑๓ อัน เป็นเท็จหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๗ หรือกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๒๗ หรือแจ้งข้อมูล สถิติ หรือข้อความอันเป็นเท็จ ต้องระวังโทษจำคุก ไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๓๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ออกตามมาตรา ๑๔ ต้องระวังโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และปรับอีกไม่เกินวันละ สองพันบาทตลอดเวลาที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม

มาตรา ๓๒ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่
เกินห้าหมื่นบาทและปรับอีกไม่เกินวันละสองพันบาทตลอดเวลาที่ไม่ปฏิบัติ
ตาม

มาตรา ๓๓ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๒๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน
หนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๓๔ ผู้ใดประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล กิจการทำเรือ
หรือกิจการเรือดังกล่าวในมาตรา ๒๕ อยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้
บังคับ อาจประกอบธุรกิจนั้นต่อไปได้อีกหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ แต่ถ้าประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต่อไป
ผู้นั้นต้องจดทะเบียนตามมาตรา ๒๕

มาตรา ๓๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตาม
พระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวง แต่งตั้งพนักงาน
เจ้าหน้าที่ และกำหนดกิจการอื่น เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้
บังคับได้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การ
พาณิชย์นาวีอันได้แก่ การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ
กิจการเรือ และกิจการท่าเรือ มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงของ
ประเทศ ซึ่งรัฐจำเป็นต้องควบคุม ทำนุบำรุงและส่งเสริมให้เจริญยิ่งขึ้น เพื่อ
ให้สามารถสนองความต้องการของประเทศได้ แต่ปัจจุบันกิจการพาณิชย์นาวีอยู่
ในความควบคุมของหน่วยราชการหลายแห่ง สมควรให้มีการประสานงานเพื่อ
ควบคุม ทำนุบำรุงและส่งเสริมการพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องกันตามนโยบายของ
ประเทศ และให้มีมาตรการต่าง ๆ เพื่อใช้ในการส่งเสริมและคุ้มครองการพาณิชย์
นาวีของไทยให้เจริญก้าวหน้าสามารถสนองความต้องการของประเทศและสามารถ
แข่งขันในการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้