

บทที่ 3

หลักเกณฑ์การควบคุมกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือในกฎหมายต่างประเทศ

3.1 กฎหมายว่าด้วยกิจการท่าเรือแห่งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 2003 (Port Law of the People's Republic of China, 2003 : PRC 2003)

3.1.1 บทนำ

ในปัจจุบันการขนส่งทางทะเลนับว่ามีบทบาทสำคัญอย่างมากต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อกล่าวถึงการขนส่งทางทะเลแล้ว ย่อมจะต้องกล่าวถึงบทบาทของท่าเรือและการประกอบกิจการท่าเรือประกอบกัน โดยจะเห็นได้ว่าท่าเรือเป็นองค์ประกอบและเป็นเครื่องมือที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางทะเลเพียงรูปแบบเดียวก็ไม่สามารถที่จะตอบสนองต่อการค้าระหว่างประเทศได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์ในตัวเองได้ เพราะจะต้องอาศัยการขนส่งประเภทอื่น ๆ ต่อไปอีกหลายทอด เพื่อขนส่งสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าต่อไป อาจกล่าวได้ว่าท่าเรือจึงถือได้ว่าเป็นจุดเชื่อมต่อ (Interface) ระหว่างพื้นที่หน้าท่า (foreland) ที่เรือจะเข้าเทียบท่าในการรับหรือส่งสินค้ากับพื้นที่หลังท่า (Hinterland) ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยในการเตรียมส่งสินค้าออกหรือเก็บรักษาสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อรอการตรวจสอบและขนส่งต่อไป ดังนั้นท่าเรือจึงเป็นปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนของการค้าระหว่างประเทศ หากท่าเรือสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพย่อมส่งผลให้ต้นทุนของสินค้าส่งออกหรือนำเข้าลดลง เช่น สินค้าต่าง ๆ ที่ประเทศไทยนำเข้าจากประเทศจีนส่วนหนึ่งที่มีราคาต่ำกว่าท้องตลาดก็เนื่องมาจากปัจจัยข้างต้นด้วยเช่นกัน ด้วยความสำคัญของเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนของสินค้านั้น ประเทศจีนในฐานะที่เป็นประเทศที่มีต้นทุนและจำนวนผู้ใช้แรงงานในการผลิตสินค้าเป็นจำนวนมาก ก็เล็งเห็นถึงความสำคัญในด้านนี้ จึงได้มีการใช้มาตรการต่าง ๆ รวมทั้งมาตรการในการตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องออกมาเพื่อควบคุมกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือของประเทศตนให้มีประสิทธิภาพ¹ ตัวอย่างเช่น รัฐบาลในระดับมณฑลของมณฑลกว่างสีมีความสนใจในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งมณฑลกว่างสีเป็นมณฑลเพียงแห่งเดียวภายใต้โครงการพัฒนาภาคตะวันตกของรัฐบาลกลาง มีทางออกสู่ทะเลและมีท่าเรือน้ำลึกที่มี

¹ ประเวศน์ ราชแพทยาคม, “ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้า”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546).

ศักยภาพถึง 3 แห่ง รวมทั้งมีพรมแดนติดกับประเทศเวียดนาม ซึ่งท่าเรือน้ำลึกดังกล่าวนั้นเป็นท่าเรือที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งจากข้อได้เปรียบในส่วนนี้ ทำให้ประเทศไทยตระหนักถึงข้อเท็จจริงว่า เส้นทางไหลของสินค้าต่าง ๆ ที่ผลิตจากมณฑลตอนในของจีนก็สามารถขนส่งออกมายังท่าเรือดังกล่าวได้ไม่ยาก โดยที่ประเทศจีนก็ได้มีความจำเป็นที่จะต้องพึ่งพาหรือใช้ประเทศไทยหรือประเทศเพื่อนบ้านอื่นในการขนส่งสินค้าจากตอนในเหล่านั้นออกสู่ทะเลมากเกินความจำเป็น

การที่ประเทศจีนมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลและประกอบกิจการท่าเรือ ย่อมแสดงให้เห็นว่าท่าเรือที่มีประสิทธิภาพย่อมนำมาซึ่งศักยภาพทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการค้าระหว่างประเทศที่ดีขึ้น อันเนื่องมาจากเป็นปัจจัยหนึ่งที่เกิดจากความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศ สินค้าหลายประเภทที่ยังไม่สามารถผลิตได้ในประเทศก็จำเป็นต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศ ในขณะที่เดียวกันการส่งสินค้าออกไปขายยังต่างประเทศสามารถนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ และนำไปสู่การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้อีกด้วย เช่น ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานในประเทศจีน เพราะท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางทะเล และการขนส่งภายในประเทศ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นจึงก่อให้เกิดกิจกรรมขึ้นมากมายทั้งในท่าเรือ เช่น การนำร่อง การลากจูงเรือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า และกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ภายนอกท่าเรือ เช่น การซื้อขายสินค้า การผลิตและอุตสาหกรรม การบริหารจัดการขนส่งสินค้า เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้ สร้างรายได้ให้แก่ประชากรของประเทศจีนได้มากและก่อให้เกิดการจ้างงานได้ทุกระดับ และรวมถึงการก่อให้เกิดการขยายตัวทางอุตสาหกรรม เนื่องมาจากการที่เรือมาเข้ามาเทียบท่าแล้ว ยังก่อให้เกิดอุตสาหกรรมซ่อมเรือและต่อเรือ ซึ่งอุตสาหกรรมนี้เป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมกลึงเหล็ก ก็ช่วยสร้างงานให้แก่ประชากรในประเทศได้อีกทางหนึ่ง

สิ่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เน้นให้เห็นถึงอิทธิพลและผลกระทบที่ท่าเรือมีต่อโครงสร้างทางสังคมและเศรษฐกิจของจีน กิจกรรมมากมายล้วนเกิดจากท่าเรือทั้งสิ้น และกิจกรรมเหล่านี้ให้ผลมหาศาลกับเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น หากท่าเรือทำหน้าที่อย่างไม่มีประสิทธิภาพแล้ว แทนที่จะเป็นก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและนำเงินตราเข้าสู่ประเทศ กลับกลายเป็นสูญเสียโอกาส

หารายได้เข้าสู่ประเทศ ซึ่งทั้งหมดนี้ก็มีผลกระทบโดยตรงต่อมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชากรของประเทศ²

บทบัญญัติของกฎหมายว่ากิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 2003 (Port Law of the People's Republic of China, 2003) ซึ่งต่อจากนี้ จะเรียกว่า PRC 2003กฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับ เนื่องจากสภาที่ปรึกษาของสภาประชาชนแห่งชาติ (National People's Congress) ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2003 และประกาศบังคับใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2004 โดยมีประธานาธิบดีหูจิ่นเถาเป็นผู้ลงนาม ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้แบ่งเป็น 6 หมวดด้วยกัน ดังนี้

หมวดที่ 1 บททั่วไป

หมวดที่ 2 การออกแบบและการก่อสร้าง

หมวดที่ 3 การประกอบกิจการท่าเรือ

หมวดที่ 4 ความปลอดภัยของท่าเรือและการควบคุมกำกับดูแล

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

หมวดที่ 6 บทบัญญัติเพิ่มเติม

3.1.2 ขอบเขตการใช้บังคับ

กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับกับการวางแผน การก่อสร้าง การบำรุงรักษา การดำเนินการบริหารจัดการท่าเรือและการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือเดินทะเล³

3.1.3 บทนิยามศัพท์

บทบัญญัติของ PRC 2003 นั้น ได้บัญญัติบทนิยามศัพท์หรือคำจำกัดความของคำว่า “ท่าเรือ” ไว้ในมาตรา 3 โดยได้ให้ความหมายไว้ว่า “ท่าเรือ” หมายถึง บริเวณที่ประกอบด้วย

² กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิและสุมาลี อแคงบุ, การบริหารท่าเรือ, (กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), น. 112.

³ Article 2 This Law is applicable to the planning, construction, maintenance, operation and administration of ports and other relevant activities.

พื้นที่ส่วนที่เป็นพื้นน้ำและพื้นดินจำนวนหนึ่ง ซึ่งเป็นที่ที่ใช้สำหรับการเข้าออกของเรือ ทอดสมเรือ จอดเรือเทียบท่าและใช้สำหรับให้ผู้อยู่โดยสารขึ้น - ลงเรือ และเป็นที่สำหรับการขนสินค้าขึ้น - ลงเรือ การขนถ่ายสินค้าโดยเรือลำเลียง การเก็บรักษาสินค้า และการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกบนเรือตามความจำเป็น⁴ เช่น ในการขนถ่ายสินค้าที่บรรจุมาในตู้คอนเทนเนอร์ ก็จะต้องมีอุปกรณ์ยกขน เช่น บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า (Railmounted Shore Side Container Crane) รถบันจันเคลื่อนที่ (Mobile Crane) โดยในการขนถ่ายสินค้าเทกองจะต้องมีอุปกรณ์ยกขน เช่น หัวจ่ายเคลื่อนที่ (Travelling Loader) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าลงเรือ เป็นต้น โดยที่ท่าเรืออาจประกอบด้วยพื้นที่บริเวณที่เป็นท่าเรือหนึ่งท่าเรือมากกว่านั้น

3.1.4 บทบัญญัติว่าด้วยการวางแผนและการก่อสร้างท่าเรือ

3.1.4.1 การวางแผนและการก่อสร้างท่าเรือ

แนวความคิดในการวางแผนและการก่อสร้างท่าเรือ มีขึ้นเพื่อให้เกิดความสอดคล้องตามหลักทางภูมิศาสตร์ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากรูปแบบในการแบ่งการปกครองของประเทศจีนแล้ว จะเห็นได้ว่าประเทศจีนมีรูปแบบการปกครองเป็นแบบมณฑล ซึ่งเขตการปกครองส่วนใหญ่ ล้วนแล้วแต่มีท่าเรือเป็นของตนเอง ด้วยเหตุนี้ เมื่อพิจารณาถึงสภาพภูมิประเทศที่แตกต่างกันของแต่ละเขตการปกครองแล้ว รัฐบาลของประเทศจีนจึงเห็นควรที่จะมีวางแผนการก่อสร้างท่าเรือให้เหมาะสมกับภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนในแต่ละเขตการปกครอง โดยในด้านแผนการสร้างท่าเรือทั่วไปนั้น เห็นว่าเป็นการแบ่งการออกแบบท่าเรือตามวัตถุประสงค์การใช้งานให้เหมาะสมกับท่าเรือโดยเฉพาะ มิใช่เป็นการแบ่งโดยอาศัยปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์แต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงการนำองค์ประกอบทางด้านพื้นที่ในส่วนที่ใช้งานของท่าเรือและระดับความลึกของท่าเรือ เพื่อให้เหมาะสมกับขนาดของเรือที่บรรทุกสินค้าและเพื่อให้สามารถเข้าท่าเรือได้อย่างสะดวก

⁴ Article 3 As used in this Law, the term "port" means a region comprising certain water and land areas, having the functions for vessels to enter, leave, lie at anchor and moor, for passengers to embark and disembark, and for goods to be loaded, unloaded, lightered and stored, and being equipped with the necessary dock facilities.

A port may consist of one or more port areas.

PRC 2003 ยังได้กำหนดเรื่องการวางแผนท่าเรือและการก่อสร้างท่าเรือไว้ในมาตรา 7⁵ โดยแผนท่าเรือจะต้องมีความสอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและความจำเป็นในการป้องกันประเทศ และจะต้องแสดงถึงหลักการใช้แหล่งทรัพยากรแนวชายฝั่งทะเลอย่างสมเหตุสมผล ทั้งต้องเป็นไปตามแผนการใช้ระบบติดต่อกับเครือข่ายเมืองและชุมชน ทั้งต้องมีการเชื่อมต่อสอดคล้องกับแผนทั่วไปในการใช้ที่ดิน แผนผังเมืองทั่วไป แผนผังลุ่มแม่น้ำ แผนการควบคุมน้ำท่วม การแบ่งหน้าที่ทางทะเล แผนพัฒนาการขนส่งทางลำน้ำ แผนพัฒนาสำหรับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ และแผนที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดในกฎหมายหรือกฎระเบียบฝ่ายบริหาร รวมถึงต้องมีการประเมินในส่วนที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องตามกฎหมาย เพราะการก่อสร้างท่าเรือนั้นต้องใช้พื้นที่เป็นจำนวนมาก ซึ่งตามหลักการทั่วไปแล้วแหล่งอุตสาหกรรมมักจะอยู่ใกล้หรืออยู่ในท่าเรือ ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบที่ใช้ในการอุตสาหกรรม ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการควบคุมการดำเนินการเหล่านี้ มิเช่นนั้นแล้ว จะเกิดผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมในท่าเรือ รวมทั้งเกิดมลพิษต่าง ๆ ที่เป็นอันตรายต่อระบบนิเวศทั้งบนพื้นดินและพื้นน้ำได้

เมื่อกล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการวางแผนท่าเรือ ย่อมต้องพิจารณาถึงสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนท่าเรือ อันได้แก่ การดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ รวมถึงผู้จัดทำ กระบวนการจัดทำและการมีผลใช้บังคับของแผนท่าเรือ ซึ่งหัวข้อดังกล่าวข้างต้นนี้ จะได้กล่าวอย่างละเอียดในส่วนถัดจากนี้ไป

⁵ Article 7 Port plans shall be drawn up in accordance with the requirements of national economic and social development and the needs of national defense, shall embody the principle of rational use of the coastline resources, shall comply with the plans for the network of cities and towns, and shall be connected and coordinated with the general plans for land use, general city plans, river basin plans, flood-control plans, marine function divisions, waterway transport development plans, development plans for other modes of transport and other relevant plans provided for by laws or administrative regulations.

In drawing up a port plan, specialists shall be invited to expound and prove it; and the effects on the environment shall be evaluated in accordance with law.

PRC 2003 ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “แผนท่าเรือ” ไว้ใน มาตรา 8⁶ กล่าวคือ แผนท่าเรือ หมายความว่ารวมถึง แผนผังของท่าเรือและแผนท่าเรือโดยทั่วไป โดยแผนผังของท่าเรือหมายถึง แผนในการจัดสรรท่าเรือตามลักษณะทางภูมิศาสตร์ ซึ่งรวมไปถึง แผนท่าเรือประเภทท่าเรือระดับมณฑลและเขตการปกครองตนเองหรือมหานครที่อยู่ภายใต้รัฐบาล กลางโดยตรงด้วย ส่วนแผนท่าเรือโดยทั่วไป หมายถึง แผนผังซึ่งเฉพาะเจาะจงสำหรับท่าเรือหนึ่งที่ใช้ ในระยะเวลาช่วงหนึ่ง มีการแบ่งแยกพื้นที่ท่าเรือออกจากกันระหว่างที่เป็นพื้นน้ำและพื้นดิน การควบคุมความจุที่ท่าเรือสามารถรองรับได้ รวมทั้งมีการระบุประเภทของเรือ ลักษณะเฉพาะและ หน้าที่ของท่าเรือ การใช้บริเวณพื้นน้ำและพื้นดิน การใช้ชายฝั่งทะเลสำหรับการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ การจัดสรรที่ดินสำหรับการก่อสร้าง รวมถึงลำดับในการดำเนินการ ก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ซึ่งแผนการสร้างท่าเรือโดยทั่วไปจะต้องสอดคล้องกับแผนผังของท่าเรือ

3.1.4.2 ผู้จัดทำ กระบวนการจัดทำและการมีผลใช้บังคับของแผน ท่าเรือ

อาจกล่าวได้ว่า การมีผลใช้บังคับของแผนท่าเรือ นั้น ขึ้นอยู่กับแผนผัง ของท่าเรือ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 แบบ กล่าวคือ (1) แผนการสร้างท่าเรือทั่วไป และ (2) แผนการสร้างท่าเรือในบริเวณเฉพาะกับการสร้างท่าเรือเพื่อรองรับการไ้ใช้งานเพื่อการขนส่ง สินค้าทางทะเลโดยเฉพาะ

ตามมาตรา 9⁷ ได้บัญญัติถึงเรื่องแผนผังท่าเรือไว้ว่า แผนผังท่าเรือ ของประเทศให้จัดทำโดยแผนกการคมนาคมภายใต้กำกับของสำนักนายกรัฐมนตรี

⁶ Article 8 Port plans include port layout plans and port general plans.

A port layout plan means the plan for the geographical distribution of ports, embracing the national port layout plan and the port layout plan of a province, autonomous region, or municipality directly under the Central Government.

⁷ Article 9 The national port layout plan shall be drawn up by the competent department of communications under the State Council after consulting with the relevant departments under the State Council and the military authorities concerned and shall be promulgated for implementation upon approval by the State Council.

(State Council)^๘ และหน่วยงานทางการทหาร และเมื่อได้รับการอนุมัติจากสำนักนายกรัฐมนตรี ให้ประกาศใช้เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนั้น สำหรับแผนผังท่าเรือของมณฑล เขตการปกครองตนเองหรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นภายใต้การปกครองของรัฐบาลกลาง ให้รัฐบาลหรือหน่วยงานปกครองท้องถิ่นนั้น ๆ ดำเนินการจัดทำแผนผังท่าเรือให้สอดคล้องกับแผนผังท่าเรือของประเทศ และนำเสนอแผนกคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหรือให้คำแนะนำ ถ้าแผนกคมนาคมไม่ได้มีคำแนะนำใด ๆ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแผนผังที่เสนอเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและให้คำแนะนำ ให้รัฐบาลหรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นนั้น ประกาศใช้แผนผังท่าเรือดังกล่าวเพื่อดำเนินการตามนั้นต่อไป แต่ถ้าแผนกคมนาคมพิจารณาเห็นว่าแผนผังท่าเรือนั้น ไม่สอดคล้องกับแผนผังท่าเรือของประเทศ ให้แผนกคมนาคมให้คำแนะนำเพื่อพิจารณาทบทวน ภายใน 30 วัน นับแต่แต่วันที่ได้รับแผนผังดังกล่าว ถ้ารัฐบาลหรือหน่วยงานปกครองท้องถิ่นนั้น

With respect to the port layout plan of a province, autonomous region, or municipality directly under the Central Government, the people's government of the province, autonomous region, or municipality directly under the Central Government shall make arrangements to draw it up on the basis of the national port layout plan and submit it to the competent department of communications under the State Council for comments and suggestions. If the said department puts forward no suggestions for revision within 30 days from the date it receives the plan submitted for its comments and suggestions, the port layout plan shall be promulgated for implementation by the people's government of the province, autonomous region, or municipality directly under the Central Government. If the competent department of communications under the State Council considers the plan not in conformity with the national port layout plan, it shall put forward its suggestions for revision within 30 days from the date it receives the plan. If the people's government of the relevant province, autonomous region, or municipality directly under the Central Government raises objections to the suggestions for revisions, it shall report to the State Council for decision.

^๘ กิตติ ปิลันธนดิลก, หนังสือชุด “รู้จักจีนจากกฎหมายจีน ชุด 1” รัฐธรรมนูญแห่งประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ไทยยูเนี่ยนกราฟฟิกส์ จำกัด, 2546), น. 42.

มีข้อคัดค้านคำแนะนำที่ให้พิจารณาทบทวน ให้แผนกคมนาคมรายงานให้สำนักนายกรัฐมนตรีทราบเพื่อวินิจฉัยสั่งการต่อไป

(1) แผนการสร้างท่าเรือทั่วไป

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแผนการสร้างท่าเรือทั่วไปนั้น การท่าเรือจะเป็นผู้จัดทำแผน โดยก่อนหน้านั้นต้องหารือกับคณะกรรมการและเจ้าหน้าที่ทางทหารที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 10⁹ เพื่อให้ท่าเรือเป็นที่ที่ปลอดภัยพร้อมกับการพัฒนาท่าเรือให้มีประสิทธิภาพถูกต้องตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายจึงได้กำหนดให้การก่อสร้างท่าเรือต้องเป็นไปตามแบบที่กำหนด และห้ามการก่อสร้างที่ผิดจากแบบซึ่งจากหัวข้อที่ผ่านมาได้กล่าวถึงแบบท่าเรือที่มีรูปแบบซึ่งจากหัวข้อที่ผ่านมาได้กล่าวถึงแผนท่าเรือ ซึ่งมีทั้งแผนผังท่าเรือกับแผนท่าเรือทั่วไป โดยแผนท่าเรือดังกล่าวต้องได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานที่กำหนด มีขั้นตอนในการตรวจสอบอนุมัติแผนท่าเรืออย่างเคร่งครัด โดยการก่อสร้างท่าเรือต้องดำเนินการตามแผนท่าเรือที่ได้รับอนุญาตด้วยตามมาตรา 14 ทั้งนี้ การก่อสร้างท่าเรือต้องเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการจัดการที่ดินและทะเล การบริหารจัดการเส้นทางแม่น้ำ การบริหารจัดการร่องน้ำเดินเรือและการจัดการป้องกันทางทหาร รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามมาตรา 15 เพื่อการปกป้องสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ บทบัญญัติแห่งกฎหมายก็บังคับการวางแผนและก่อสร้างท่าเรือต้องสร้างส่วนประกอบอย่างอื่นของท่าเรือพร้อมไปในขณะเดียวกันกับที่สร้างท่าเรือ โดยรายละเอียดนั้นบัญญัติไว้ในมาตรา 18 ว่าการก่อสร้างประการและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งการก่อสร้างสำนักงานของการท่าเรือต้องสร้างในขณะเดียวกันกับการสร้างท่าเรือ เหตุผลที่กำหนดให้ต้องสร้างในเวลาเดียวกันก็เนื่องจากในขณะที่มีการก่อสร้างท่าเรือจะมีการประเมินถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการประเมินถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมนี้จะมีทั้งในขั้นตอนการวางแผนท่าเรือตามมาตรา 7 วรรคสอง และในขั้นตอนของการก่อสร้างตามมาตรา 15 หากไม่กำหนดให้สร้างในเวลาเดียวกับที่สร้างท่าเรือซึ่งเป็นส่วนสำคัญหลักแล้ว หากต่อมามีการสร้างต่อเติมขึ้นภายหลังอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ ดังนั้น จึงได้มีการบัญญัติมาตรานี้ขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต

⁹ Article 10 A port general plan shall be drawn up by the port administration authority after consulting with the relevant departments and the military authorities concerned.

(2) แผนการสร้างท่าเรือในบริเวณเฉพาะกับการสร้างท่าเรือเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเฉพาะ

การก่อสร้างท่าเรือ สิ่งที่สำคัญคือต้องมีเงินทุนในการก่อสร้าง ซึ่งเมื่อสร้างท่าเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว และมีการใช้งานท่าเรือ ๆ ย่อมต้องมีการเสื่อมสภาพตามการใช้งานและตามกาลเวลาจึงจำเป็นต้องมีทุนสำหรับบำรุงรักษาท่าเรือให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย แต่หากในกรณีหากผู้ก่อสร้างไม่มีเงินทุนเพียงพออาจเกิดปัญหาตามมาได้ เช่น ไม่มีเงินทุนเพื่อสร้างอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย จึงกำหนดให้รัฐเป็นผู้รับประกันการก่อสร้างและบำรุงโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเพื่อการใช้ประโยชน์สาธารณะ เช่น ร่องน้ำเดินเรือ ตลิ่งจุดทอดสมอเรือ โดยคณะรัฐมนตรีจะเป็นผู้ประเมินการก่อสร้างแต่ละอย่าง ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 20

ก. การสร้างท่าเรือในบริเวณเฉพาะ

การสร้างท่าเรือในบริเวณเฉพาะ คือ การก่อสร้างท่าเรือในบริเวณชายฝั่งทะเลซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ชายฝั่งทะเลน้ำลึกและชายฝั่งทะเลน้ำตื้นตามมาตรา 13 กรณีที่เป็นเป็นชายฝั่งทะเลน้ำลึก แบบการสร้างท่าเรือทั่วไปต้องได้รับการเห็นชอบจากสำนักนายกรัฐมนตรีและกรมที่มีอำนาจควบคุมดูแลเกี่ยวกับเรื่องเศรษฐศาสตร์มหภาค และมาตรฐานกรมการสื่อสารจะเป็นผู้กำหนดอาจเนื่องจากว่าชายฝั่งทะเลน้ำลึกเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งจึงจำเป็นต้องให้กรมการสื่อสารที่อยู่ภายใต้คณะรัฐมนตรีเป็นผู้กำหนดมาตรฐาน หากเป็นกรณีชายฝั่งทะเลน้ำตื้น การท่าเรือจะเป็นผู้ให้เห็นชอบ อย่างไรก็ตามทั้งกรณีชายฝั่งทะเลน้ำลึกที่ต้องได้รับการเห็นชอบจากกรมการสื่อสารและชายฝั่งน้ำตื้นที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากการท่าเรือ ถ้าได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีโดยตรงหรือกรมที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลตามข้อบังคับทางด้านเศรษฐศาสตร์มหภาคแล้วก็ไม่จำเป็นต้องส่งไปให้สำนักนายกรัฐมนตรีหรือการท่าเรือให้ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบอีก ในแง่นี้อาจเป็นการสะดวกรวดเร็วต่อการสร้างท่าเรือต่อไปตามแผนที่ได้เห็นชอบ แต่อาจมีผลเสียในแง่ของการที่ไม่ผ่านขั้นตอนการตรวจสอบ ให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการกรมการสื่อสารหรือการท่าเรือ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบ ทบทวนแผนอย่างละเอียดรอบคอบอีกชั้นหนึ่ง

ข. การสร้างท่าเรือเพื่อรองรับการใช้งานการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเฉพาะ

การสร้างท่าเรือเพื่อรองรับการใช้งานในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเฉพาะ ย่อมรวมถึงการขนส่งสินค้าที่ก่ออันตรายได้โดยสภาพของตัวทรัพย์สินนั้นเอง เช่น

เชื้อเพลิง น้ำมัน ถ่านหิน พลุ เป็นต้น นอกจากนี้สินค้าบางอย่างที่บรรทุกบางส่วนอาจต้องกำจัดด้วยวิธีการเฉพาะ เช่น สินค้าบางส่วนเน่าเสียต้องทำความสะอาดระวางเรือหรือมีแมลง ดังนั้นการสร้างท่าเรือจึงต้องสร้างให้เหมาะสมเพื่อรองรับสินค้าที่ขนส่งเข้ามา รวมทั้งสร้างบริเวณสถานที่โดยรอบให้เหมาะกับกระบวนการกำจัดของเสียและสิ่งรบกวนต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยของท่าเรือ ต่อเรือที่เข้าออกท่าหรือต่อผู้โดยสาร เป็นต้น โดยในการสร้างท่าเรือเพื่อรองรับสินค้าอันตรายได้บัญญัติไว้ในมาตรา 17 ว่าการสร้างพื้นที่รองรับสินค้าอันตรายและพื้นที่พิเศษในการกำจัดของเสียและสิ่งรบกวนต่าง ๆ ต้องสร้างตามแผนการสร้างท่าเรือทั่วไปที่มีมาตรการเพื่อความปลอดภัย ป้องกันอันตรายจากไฟไหม้ การตรวจสอบและป้องกันการแพร่กระจายของโรคติดต่อ เช่น ระยะห่างระหว่างพื้นที่พิเศษกับบริเวณที่มีที่พักอาศัยหนาแน่นกับพื้นที่ของท่าเรือ ส่วนที่รองรับผู้โดยสาร ทั้งนี้ การควบคุมต้องเป็นไปตามที่ข้อบังคับของกรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพื้นที่พิเศษนี้ต้องสร้างภายหลังจากได้รับความเห็นชอบในเรื่องอื่น ๆ ตามกฎหมายจากการท่าเรือเรียบร้อยแล้ว เมื่อได้อนุมัติแผนการสร้างท่าเรือทั่วไปแล้วก็ต้องดำเนินการตามแผน โดยในส่วนของแผนท่าเรือทั่วไปนั้นได้กล่าวมาแล้วว่าเป็นแผนที่กำหนดในเรื่องการแบ่งแยกท่าเรือลักษณะเฉพาะและหน้าที่ของท่าเรือ การจัดสรรที่ดินสำหรับการก่อสร้างเป็นการกำหนดแผนขึ้นมาโดยเจาะจงใช้กับท่าเรือหนึ่ง ๆ เท่านั้นมิใช่ใช้เป็นการทั่วไป ในกรณีที่ท่าเรือหนึ่งต้องรองรับสินค้าอันตราย หรือต้องมีสถานที่กำจัดของเสียสิ่งรบกวนต่าง ๆ ก็ต้องให้เหมาะสมกับท่าเรือแต่ละท่า โดยกฎหมายได้บังคับให้มีมาตรการทางความปลอดภัย กล่าวคือ การป้องกันในเรื่องไฟไหม้ การแพร่กระจายโรคติดต่ออาจมาจากสินค้าทางทะเล และการป้องกันสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างที่เป็น การป้องกันที่กฎหมายได้ให้ไว้คือ ต้องมีระยะห่างระหว่างพื้นที่พิเศษกับที่ชุมชน หรือพื้นที่ส่วนรองรับผู้โดยสาร ทั้งนี้ เจตนารมณ์ของมาตรานี้ต้องการคุ้มครองความปลอดภัย และสุดท้ายมาตรานี้ได้กำหนดให้การสร้างพื้นที่พิเศษต้องผ่านการเห็นชอบในเรื่องอื่น ๆ มาก่อนแล้วถึงจะสร้างที่พิเศษได้ เช่น ต้องได้รับความเห็นชอบแผนสร้างท่าเรือทั่วไปจากการท่าเรือตามมาตรา 10 และต้องมีผู้เชี่ยวชาญที่ได้อธิบาย ตรวจสอบประเมินถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้วตามมาตรา 7 พรรคสองถึงจะสามารถสร้างพื้นที่พิเศษรองรับสินค้าอันตราย กำจัดของเสียสิ่งรบกวนได้ ตลอดจนหากมีอันตรายซึ่งเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง การปฏิบัติงาน และอุตสาหกรรมในท่าเรือก็สามารถที่จะควบคุมได้ โดยหลักการของนานาประเทศมักจะเป็นการทำเรือที่จะเป็นผู้มีบทบาทที่สำคัญมากที่สุด ในเรื่องนี้ไม่เพียงแต่รับทราบปัญหา แต่ประเทศจีน ได้มีการกำหนดมาตรการอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อควบคุมกิจกรรมเหล่านั้น อันเนื่องมาจากไม่ใช่เพื่อประโยชน์ของสาธารณชน

เท่านั้น แต่ยังมีผลสำคัญของการทำเร็วด้วย เพราะการที่สภาวะแวดล้อมถูกทำลายสามารถก่อให้เกิดการขัดขวางในการขยายท่าเรือ หรือแม้แต่การดำเนินงานของท่าเรือ

ในการก่อสร้างท่าเรือ การใช้ที่ดินและพื้นน้ำจะต้องเป็นไปตามบทบัญญัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่ทั้งส่วนที่เป็นดินแดนและทะเล การจัดการที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางแม่น้ำและร่องน้ำเดินเรือ และการจัดการในการป้องกันทางทหารและกฎหมายอื่นและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนของพื้นที่ของท่าเรือที่ในการรองรับสินค้าอันตรายและพื้นที่พิเศษสำหรับการกำจัดของเสียและสิ่งรบกวนต่าง ๆ ต้องเป็นไปตามแผนการสร้างท่าเรือทั่วไปที่ได้กำหนดและมาตรการที่รัฐกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัย การป้องกันอันตรายจากไฟไหม้ การตรวจสอบและป้องกันการแพร่กระจายของโรคติดต่อและการปกป้องสิ่งแวดล้อม เช่น ระยะทางระหว่างพื้นที่ดังกล่าวกับบริเวณที่มีที่พักอาศัยหนาแน่น และพื้นที่ของท่าเรือส่วนที่รองรับผู้โดยสารจะต้องเป็นไปตามข้อบังคับของกรมที่เกี่ยวข้องภายใต้การควบคุมของคณะรัฐมนตรี และพื้นที่ดังกล่าวจะต้องมีการสร้างขึ้นภายหลังจากองค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้เป็นไปตามกฎหมายและได้รับความเห็นชอบจากการท่าเรือแล้ว

3.1.4.3 การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

การก่อสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ต้องสร้างพร้อมกับการสร้างท่าเรือตามมาตรา 18 เพราะได้อธิบายไปแล้วว่า ต้องมีการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมมาก่อนจึงต้องสร้างในเวลาเดียวกัน และในการสร้างสำนักงานของการท่าเรือต้องสร้างให้สอดคล้องตามแผนท่าเรือทั่วไปด้วยเช่นกัน ในการสร้างท่าเรือให้เชื่อมโยงกับระบบการติดต่อของเมือง ชุมชนที่อยู่อาศัยและต้องเข้ากันกับแผนการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ทางเศรษฐกิจและสังคม เครือข่ายการขนส่งในช่องทางอื่น และแผนการควบคุมน้ำท่วม เป็นต้น ดังนั้น มาตรา 21 จึงกำหนดให้รัฐในระดับอำเภอหรือสูงกว่านั้นต้องประเมิน เติร์ยมแผนเพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกลำดับรองในท่าเรือ เช่น ร่องน้ำเดินเรือ ทางรถไฟ ถนน การกักเก็บน้ำและการระบายน้ำ การสำรองไฟฟ้า และการโทรคมนาคม รวมถึงต้องมีการซ่อมบำรุง คือ การตรวจตราอย่างสม่ำเสมอ เพราะการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า เป็นงานที่เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา ดังนั้น ในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่จึงจำเป็นต้องระมัดระวังในทุกขั้นตอน และเนื่องจากการปฏิบัติงานบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเป็นกิจกรรมที่เป็นสากล ดังนั้น ความปลอดภัยจึงสำคัญมาก ต้องมีการประสานงานร่วมมือกันระหว่างเจ้าหน้าที่บนเรือและผู้ปฏิบัติงานบนฝั่ง

ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้ามีอุปกรณ์หลายชนิดเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนั้น อุปกรณ์ทุกตัวต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน นอกจากนี้ ยังต้องมีแสงสว่างเพียงพอในการทำงาน ซึ่งในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานนี้ มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อสวัสดิการของผู้ปฏิบัติงานในท่าเรือ

3.1.4.4 การใช้งานเมื่อท่าเรือเสร็จสมบูรณ์

เมื่อได้มีการสร้างท่าเรือเสร็จสมบูรณ์แล้ว ท่าเรือก็必将มีความพร้อมที่จะเปิดให้บริการได้ ซึ่งตามมาตรา 19¹⁰ ของ PRC 2003 ได้บัญญัติว่า ท่าเรือจะเปิดให้บริการได้ต่อเมื่อได้สร้างเสร็จสมบูรณ์และได้ผ่านการตรวจสอบ ยอมรับว่ามีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่รัฐกำหนดตามข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ส่วนกรรมสิทธิ์ของท่าเรือที่สร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว จะนำไปตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้กำหนดไว้

3.1.5 บทบัญญัติว่าด้วยการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 5 ซึ่งมีเจตนารมณ์ว่ารัฐต้องส่งเสริมสนับสนุนให้มีการลงทุน การสร้าง การบริหารจัดการท่าเรือและต้องป้องกันสิทธิและผลประโยชน์ของผู้ลงทุนตามกฎหมาย ด้วยเหตุนี้ในหมวดที่ว่าด้วยการประกอบกิจการท่าเรือตามมาตรา 29¹¹ จึงบัญญัติให้รัฐสนับสนุน คุ้มครองให้การประกอบกิจการท่าเรือต้องมีการแข่งขันในระหว่างเอกชนด้วยกันอย่างเสมอภาค ทั้งนี้ ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเรือต้องไม่ผูกขาดกิจการหรือทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมและต้องไม่บังคับให้ผู้อื่นให้บริการท่าเรือที่ตนบริหาร

¹⁰ Article 19 Upon completion of construction, port facilities shall be put into use only after they are checked and accepted as qualified in accordance with the relevant regulations of the State.

The ownership of port facilities shall be determined in accordance with the provisions of relevant laws.

¹¹ Article 29 The State encourages and protects fair competition in port operational activities.

A port operator shall not make a monopoly of the operation or conduct illegitimate competition and shall not by any means compel another person to accept the port services he provides.

จัดการ นอกจากนี้ ในมาตรา 31¹² ยังกำหนดให้มีการคุ้มครองสิทธิโดยชอบธรรม ผลประโยชน์ของผู้ประกอบกิจการท่าเรือ โดยห้ามหน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่คนใดจัดแบ่งหน้าที่ในบรรดาผู้ประกอบกิจการท่าเรือหรือเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ประกอบกิจการท่าเรือโดยฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรือแทรกแซงสิทธิผู้ประกอบการท่าเรือในการตัดสินใจในทางด้านการบริหารกิจการท่าเรือ โดยไม่ชอบด้วยกฎหมายซึ่งโดยทั่วไปผู้ประกอบการท่าเรือควรมีอิสระในการบริหารกิจการของตนเอง แต่ต้องอยู่ในกรอบของกฎหมายที่กำหนดให้ต้องปฏิบัติ และในทางตรงข้ามผู้ประกอบกิจการท่าเรือก็ไม่สามารถบังคับขู่เข็ญให้บุคคลอื่นใดต้องใช้บริการจากท่าเรือของตน ซึ่งการที่กฎหมายได้กำหนดในเรื่องนี้เพื่อการประกอบกิจการให้มีการแข่งขันอย่างเสรี เห็นว่าเป็นการที่กฎหมายได้บัญญัติอย่างเหมาะสมแล้ว เพราะว่าผู้ใช้บริการท่าเรือหรือผู้บริโภคนั้นจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์สูงสุดจากระบบการแข่งขัน โดยเสมอภาคก่อให้เกิดการพัฒนาท่าเรือที่แต่ละผู้ประกอบการบริหารเพื่อจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการท่าเรือของตน

3.1.5.1 คุณสมบัติของผู้เข้ารับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

เมื่อจะพิจารณาถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวกับรายละเอียดในการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่ประสงค์จะเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ย่อมปฏิเสธไม่ได้ที่บทบัญญัติในเรื่องดังกล่าว จะต้องสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ด้วย ดังนั้น เมื่อเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ มีขึ้นเพื่อต้องการคุ้มครองความปลอดภัยของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ จึงส่งผลให้รัฐต้องเข้ามาวางกฎเกณฑ์ในทางกฎหมายเพื่อใช้ในการควบคุมกำกับดูแลผู้ที่ประสงค์จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ซึ่ง PRC 2003 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะประสงค์จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือไว้ว่า จะต้องมีการดำเนินการยื่นคำร้องขอรับอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเป็นลายลักษณ์อักษรต่อกรมท่าเรือและต้องจดทะเบียนกับกรมการอุตสาหกรรมและการค้าตามกฎหมาย ซึ่งในการพิจารณาอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือนั้น การท่าเรือต้องปฏิบัติ

¹² Article 31 The legitimate rights and interests of the port operators are protected by law. No units or individuals may apportion charges among the port operators or collect fees from them in violation of laws, or illegally interfere with the right of the port operators to make their own decisions for their operation.

ตามหลักว่าด้วยความเปิดเผย เป็นกลางและยุติธรรม¹³ โดยผู้ที่ประสงค์จะได้รับการอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือจะต้องมีสถานประกอบการเป็นหลักแหล่ง มีอุปกรณ์และ สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น มีบุคลากรผู้ชำนาญการ มีคนงานสำหรับการทำงาน รวมทั้งมีคุณสมบัติอื่น ๆ ครบตามที่กฎหมายหรือข้อบังคับบัญญัติไว้อย่างครบถ้วน

3.1.5.2 ขั้นตอนหรือกระบวนการในการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ เดินทะเล

ขั้นตอนหรือกระบวนการในการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้น ผู้ที่ประสงค์จะประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลจะต้องทำคำร้องเป็นลายลักษณ์อักษรยื่นต่อการทำเรือซึ่งเป็นผู้พิจารณาอนุญาต โดยการพิจารณาอนุญาตของการท่าเรือต้องเปิดเผย มีความเป็นกลางและยึดมั่นในความยุติธรรมตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22 หลังจากที่ทำเรือได้รับคำร้องจากผู้ขออนุญาตจะแล้วต้องทำคำวินิจฉัยว่าสมควรอนุญาตหรือไม่ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้รับคำร้องของเป็นลายลักษณ์อักษรตามมาตรา 24 โดยในกรณีที่การทำเรืออนุญาตให้ประกอบกิจการได้ การท่าเรือจะต้องออกใบอนุญาตให้ผู้ร้องขอทราบ แต่ถ้าปฏิเสธไม่อนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ร้องขอถึงเหตุแห่งการปฏิเสธ โดยรแจ้งเหตุแห่งการปฏิเสธให้ผู้ร้องขออนุญาตทราบเป็นลายลักษณ์อักษรนั้น มีข้อดีคือผู้ร้องขอจะได้ทราบถึงเหตุแห่งการไม่อนุญาตและปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องที่ตนมีในขณะนั้น ซึ่งหากในภายหลังเมื่อได้แก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวแล้ว อาจมายื่นขอใบอนุญาตได้ใหม่อีกครั้ง นอกจากนี้ การที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรก็เป็นผลดีในการใช้อ้างเป็นหลักฐานในกรณีที่เกิดการโต้แย้งระหว่างรัฐและผู้ร้องขออนุญาต

¹³ Article 22 Whoever intends to operate a port shall submit a written application to the port administration authority for a port operation permit and register with the department for industry and commerce in accordance with law.

When granting permission for port operation, the port administration authority shall follow the principles of openness, impartiality and fairness.

Port operations include the operations of dock and other port facilities, port services for passenger transport, cargo loading, unloading, lightering and storing in the port area, and operations of tugs in port.

3.1.5.3 หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

PRC 2003 ได้บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลไว้ ดังนี้

(1) เมื่อผู้ประกอบกิจการท่าเรือที่ได้รับอนุญาตแล้ว จะต้องปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุม การจัดการท่าเรือ ซึ่งกำหนดโดยกรมการสื่อสารภายใต้การควบคุมของสำนักนายกรัฐมนตรี ทั้งต้องปฏิบัติหน้าที่ตามที่ตกลงกันในสัญญา รวมทั้งให้บริการผู้บริโภคด้วยบริการที่ดีและด้วยความยุติธรรม โดยผู้ประกอบกิจการท่าเรือที่มีส่วนร่วมในการขนส่งผู้โดยสารจะต้องมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการรองรับความปลอดภัยของผู้โดยสารและจะต้องให้บริการด้วยความสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งต้องจัดให้ผู้โดยสารอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีในขณะที่รอลงเรือ นอกจากนี้ ผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะต้องจัดให้มีมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันและควบคุมมลภาวะและสิ่งที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการปกป้องสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 26¹⁴

¹⁴ Article 26 In conducting operational activities, a port operator shall abide by the relevant laws and regulations and the rules governing port operations formulated by the competent department of communications under the State Council, perform in accordance with law the obligations agreed upon in contracts, and provide clients with fair and fine services.

A port operator engaged in passenger transport shall take effective measures to ensure the passengers' safety, provide them with quick and convenient services and keep a good environment for them when waiting to board a ship.

A port operator shall, in accordance with the laws and regulations concerning environmental protection, take effective measures to prevent and control pollution and hazards to the environment.

(2) ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับสิ่งที่มีไว้เพื่อใช้ในเหตุฉุกเฉินหรือบรรเทาภัยพิบัติและสิ่งจำเป็นที่ต้องใช้เพื่อป้องกันประเทศ ตามมาตรา 27¹⁵

(3) ผู้ประกอบการท่าเรือ ต้องไม่กระทำการอันเป็นการผูกขาดกิจการหรือก่อให้เกิดการแข่งขันโดยไม่เป็นธรรม และต้องไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการบังคับให้บุคคลอื่นใช้บริการท่าเรือของตน ซึ่งในขณะเดียวกันรัฐก็มีหน้าที่ที่จะต้องส่งเสริมและคุ้มครองให้มีการแข่งขันโดยเสมอภาคในการประกอบกิจการท่าเรือตามมาตรา 29¹⁶

(4) ผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะต้องจัดทำข้อมูลทางสถิติส่งให้การท่าเรือ ซึ่งข้อมูลที่จัดทำขึ้นนั้นจะต้องนำเสนอตามความเป็นจริง โดยบทบัญญัตินี้เป็นบทบัญญัติที่กำหนดไว้ตามกฎหมายสถิติแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งกำหนดให้การท่าเรือมีอำนาจกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะต้องจัดทำข้อมูลทางสถิติตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว โดยการท่าเรือต้องกระทำตามข้อบังคับของรัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งข้อมูลทางสถิติ ซึ่งได้รับจากผู้ประกอบกิจการท่าเรือให้กับฝ่ายปกครองที่มีระดับสูงกว่าโดยไม่ชักช้า และต้องจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับตามมาตรา 30¹⁷

¹⁵ Article 27 A port operator shall give first priority to the materials for use in emergency, materials for relief of disasters and materials urgently needed for the buildup of national defence.

¹⁶ Article 29 The State encourages and protects fair competition in port operational activities.

A port operator shall not make a monopoly of the operation or conduct illegitimate competition and shall not by any means compel another person to accept the port services he provides.

¹⁷ Article 30 The port administration authorities shall, in accordance with the provisions in the Statistics Law of the People's Republic of China and relevant administrative regulations, require the port operators to provide statistical data, the port operators shall provide truthful data.

The port administrative authorities shall, in accordance with the relevant regulations of the State, submit the statistical data provided by port operators to the

(5) ผู้ประกอบกิจการท่าเรือต้องประกาศค่าธรรมเนียมและอัตราค่าบริการในรายการต่าง ๆ ไว้ในสถานประกอบการ หากไม่มีประกาศดังกล่าว ผู้ประกอบกิจการจะเรียกเก็บค่าบริการไม่ได้ โดยผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมได้เฉพาะตามที่กฎหมายบัญญัติไว้เท่านั้น ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมดังกล่าวนี้ รัฐบาลเป็นผู้กำหนดไว้ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายตามมาตรา 28¹⁸

นอกจาก หน้าที่ดังกล่าวข้างต้นที่ผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว ผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลก็ยังมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย กล่าวคือ ได้รับการคุ้มครองในสิทธิอันชอบธรรมและคุ้มครองผลประโยชน์ที่ผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลสมควรจะได้รับ โดย PRC 2003 ได้กำหนดไว้ว่า ห้ามมิให้หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่คนใดจัดแบ่งหน้าที่ในบรรดาผู้ประกอบกิจการท่าเรือเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้ประกอบกิจการ โดยฝ่าฝืนต่อกฎหมาย หรือแทรกแซงสิทธิของผู้ประกอบกิจการท่าเรือในการตัดสินใจต่าง ๆ เพื่อบริหารกิจการท่าเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมาย¹⁹

authorities at a higher level without delay and shall keep the business secrets for the port operators.

¹⁸ Article 28 At his business place, a port operator shall publicize the items of services on which fees are charged and the service rates. Unless publicized, they shall not be put into practice.

Where the rates of port operational fees are guided or fixed by the government in accordance with law, the port operator shall collect fees according to the relevant regulations.

¹⁹ Article 31 The legitimate rights and interests of the port operators are protected by law. No units or individuals may apportion charges among the port operators or collect fees from them in violation of laws, or illegally interfere with the right of the port operators to make their own decisions for their operation.

3.1.5.4 การตรวจนับสินค้าหรือของที่ท่าเรือ

PRC 2003 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ในการตรวจนับสินค้าหรือของที่ท่าเรือ ไว้ในมาตรา 25²⁰ กล่าวคือ ผู้ที่ประสงค์จะทำการตรวจนับสินค้าที่ท่าเรือจะต้องได้รับการอนุญาตตามข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการอนุญาตให้ทำการตรวจนับสินค้าจะต้องยึดหลักเปิดเผย เป็นกลางและมีความยุติธรรม ซึ่งจะการประเมิณการตรวจนับสินค้านี้ดังกล่าวโดยกรมการสื่อสารซึ่งมีอำนาจภายใต้การควบคุมของสำนักนายกรัฐมนตรี นอกจากนี้ ในวรรคสองยังได้กล่าวซ้ำอีกครั้งหนึ่งว่า ผู้ตรวจนับของที่ท่าเรือจะต้องทำการตรวจนับด้วยความเป็นกลางและถูกต้อง และจะต้องไม่เข้าไปมีส่วนร่วมในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือและการเก็บรักษาสินค้าตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22 วรรคสาม ซึ่งมาตรา 22 วรรคสาม กล่าวว่า การจัดการท่าเรือ รวมถึงการจัดการในส่วนท่าจอดเรือและส่วนอำนวยความสะดวกอื่น ๆ การให้บริการในส่วนการขนส่งผู้โดยสาร การขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ การขนส่งโดยเรือลำเลียงและการเก็บสินค้าบริเวณท่าเรือ และการจัดการของเรือลากในท่าเรือ

3.1.6 บทบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยของท่าเรือและการควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล

ตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้ ที่กำหนดให้การบริหารกิจการท่าเรือเดินทะเลต้องมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยมีการดำเนินการอย่างเป็นระบบ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวข้างต้นนั้น จำเป็นต้องมีองค์กรหรือหน่วยงานควบคุมกำกับดูแลให้ปฏิบัติตามกฎหมาย รวมทั้งทำหน้าที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการปรับปรุงพัฒนาท่าเรือ ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการกำหนดให้คณะกรรมการและรัฐบาลท้องถิ่นในระดับอำเภอหรือสูงกว่านั้นเป็นผู้กำหนดองค์ประกอบการพัฒนาท่าเรือ โดยกำหนดเป็นนโยบายรวมอยู่ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามมาตรา 4 และมาตรา 6 โดยรัฐบาลท้องถิ่นที่ปกครองในเขตของตน มีอำนาจออกกฎระเบียบกำหนดระบบการบริหาร ส่วนการบริหารจัดการต้องมอบอำนาจให้กรมใดกรมหนึ่งมีหน้าที่

²⁰ Article 25 Whoever intends to engage in port tallying shall obtain a permit in accordance with relevant regulations. Permission for port tallying shall be granted in adherence to the principles of openness, impartiality and fairness. The specific measures shall be formulated by the competent department of communications under the State Council.

โดยเฉพาะ นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดอย่างกว้าง ๆ ไว้ด้วยว่า ถ้าไม่มีกรมได้รับผิดชอบในการบริหารจัดการท่าเรือให้คณะกรรมการกรรมการสื่อสารที่ขึ้นตรงต่อคณะกรรมการเป็นผู้มีหน้าที่บริหารจัดการท่าเรือทุกแห่งของรัฐ

ผู้ประกอบการท่าเรือเดินทะเลจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมาย สาธารณรัฐประชาชนจีนในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ข้อบังคับและกฎเกณฑ์ที่กำหนดโดยคณะกรรมการที่มีอำนาจภายใต้คณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการประกอบกิจการท่าเรือ จะประกอบด้วยเนื้อหาของการควบคุม ด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด ทั้งในส่วนของการผลิต การควบคุมเสียง การมีมาตรการรักษา ความปลอดภัย โดยหากมีอันตรายซึ่งเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง การปฏิบัติงาน หรือเกิดจาก อุตสาหกรรมในท่าเรือก็สามารถที่จะควบคุมหรือระงับเหตุที่เกิดขึ้นได้ทันทั้งที่

อาจกล่าวได้ว่า ผู้ที่มักจะมีบทบาทสำคัญที่สุดในเรื่องของการควบคุมกำกับดูแล ด้านความปลอดภัยของท่าเรือ คือการท่าเรือ ซึ่งในประเทศจีนก็เช่นเดียวกัน การท่าเรือเป็นผู้มี บทบาทสำคัญในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยของท่าเรือ โดยอาจแบ่งหัวข้อเรื่อง ความปลอดภัย ออกได้ดังนี้ คือ

3.1.6.1 แผนเผชิญเหตุ (Port Contingency Plan)

PRC 2003 ได้บัญญัติถึงแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) ไว้ดังนี้

(1) การท่าเรือต้องกำหนดแผนเผชิญเหตุ (Contingency Plan) หรือ แผนการรองรับสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน ซึ่งได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากสินค้าอันตราย บริเวณท่าเรือ โดยอาจทำให้เกิดอันตรายต่อประชาชนสาธารณะ แผนเผชิญเหตุเพื่อการอพยพและ ช่วยเหลือผู้โดยสารจากอุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องของระบบความปลอดภัยในการผลิตและ แผนเผชิญภัยพิบัติจากธรรมชาติ อีกทั้งต้องมีสัญญาณเตือนภัยฉุกเฉินของท่าเรือ และระบบ การช่วยเหลือจากอุบัติเหตุร้ายแรงอันเนื่องมาจากความบกพร่องของระบบความปลอดภัยในการ ผลิต โดยแผนเผชิญเหตุเหล่านี้จะต้องถูกรับรองว่าเป็นแผนที่สามารถใช้งานได้จริงและมี ประสิทธิภาพ กล่าวคือ เมื่อเกิดเหตุการณ์จริงแล้วปฏิบัติตามแผนสามารถช่วยเหลือหรืออพยพ ผู้โดยสารได้ ส่วนตามมาตรา 33²¹ ได้กำหนดให้การท่าเรือต้องมีแผนเผชิญเหตุ เพื่อรองรับกรณีนี้

²¹ Article 33 A port administration authority shall formulate port contingency plan against accidents due to dangerous cargoes in port that may jeopardize public

เกิดเหตุเนื่องมาจากสินค้าอันตรายบริเวณท่าเรือ ซึ่งอาจก่ออันตรายต่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งในกรณีนี้กำหนดให้การท่าเรือต้องมีแผนเผชิญเหตุ เพื่อการอพยพและช่วยเหลือผู้โดยสารจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของระบบความปลอดภัยในการผลิต โดยเหตุผลที่กฎหมายกำหนดเช่นนี้ ทั้ง ๆ ที่ก็ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการท่าเรือมีแผนเผชิญเหตุของตนเองไว้แล้ว ก็เนื่องมาจากการท่าเรือซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ในการดูแลการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลโดยตรง ควรมีการกำหนดสร้างแผนการช่วยเหลือทางด้านความปลอดภัยด้วย เพราะถ้ามีแต่แผนของทางฝ่ายผู้ประกอบการท่าเรือซึ่งเป็นเอกชน หากเกิดเหตุการณ์ขึ้นจริงแล้วแผนที่ผู้ประกอบการได้จัดทำขึ้น ไม่อาจอาจใช้งานหรือไม่ประสบความสำเร็จในการกู้ภัย ผลที่ตามมาคือประชาชนผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นผู้ได้รับผลกระทบและเป็นฝ่ายเสียหาย ดังนั้น การกำหนดสัญญาเตือนภัยฉุกเฉินเห็นจึงเป็นการเหมาะสมอย่างยิ่ง หากเกิดกรณีมีสถานการณ์ความไม่แน่นอนเกิดขึ้น หรือในด้านของผู้ทำหน้าที่หน่วยกู้ภัยก็สามารถเตรียมดำเนินการอพยพประชาชนในบริเวณดังกล่าวได้ทันทั่วถึง ตัวอย่างเช่น ในกรณีเกิดเหตุการณ์ธรณีพิบัติหรือสึนามิ ผู้ที่ได้รับสัญญาเตือนภัยก็จะได้ทราบล่วงหน้า หรือกรณีการเกิดเพลิงไหม้ ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเสมอบนเรือทั้งในขณะที่เรืออยู่ในทะเลและจอดเทียบที่ท่าเรือ ในกรณีที่เรือจอดเทียบท่า การเกิดเพลิงไหม้มักเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานบรรทุกขนถ่าย ดังนั้น บนเรือและบริเวณท่าเรือจึงต้องมีอุปกรณ์ดับเพลิงที่เข้ากันได้ นอกจากนี้ การใช้เครื่องดับเพลิงผิดประเภทอาจทำให้เพลิงลุกไหม้ยิ่งขึ้นด้วย ดังนั้น ผู้ประกอบการท่าเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายโดยมีแผนเผชิญเหตุเนื่องมาจากสินค้าอันตราย แผนรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อการอพยพและช่วยเหลือผู้โดยสารจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของระบบความปลอดภัยในการผลิตและแผนรองรับภัยธรรมชาติ ทั้งนี้ ต้องมีการรับรองความมีประสิทธิภาพของแผนดังกล่าวด้วย²²

interests, emergency plans for evacuation and rescue of passengers in a major accident due to lack of safe production and plans against natural disasters, and shall establish a sound port emergency and rescue system major accidents due to lack of safe production in port.

²² Article 32 A port operator shall, in accordance with the provisions in the Law of the People's Republic of China on Work Safety and other relevant laws and regulations and the provisions of the rules formulated by the competent department of communications under the State Council concerning safe operation of ports, tighten

(2) การเข้าออกของเรือ กรณีที่เรือจะเข้าออกจากท่าเรือตามปกติทั่วไปต้องรายงานข้อมูลที่สำคัญให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปกครองทางพาณิชย์นาวีทราบตามมาตรา 34 ซึ่งกำหนดว่าต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับทางปกครองที่เกี่ยวกับการจราจรทางน้ำ และเมื่อเจ้าหน้าที่ปกครองทางพาณิชย์นาวีได้รับรายงานแล้วต้องแจ้งให้การทำเรือทราบโดยไม่ชักช้า ตามหลักการในวรรคแรกนี้ตอนท้าย ได้กำหนดให้รายงานไปยังการทำเรือ ซึ่งการทำเรือจะต้องรายงานต่อไปยังฝ่ายปกครอง โดยข้อมูลการเข้าออกเรือนี้ถือว่าเป็นข้อมูลทางสถิติที่ต้องรายงาน นอกจากนี้ ข้อมูลเหล่านี้อาจนำไปใช้ประโยชน์ในอนาคต เพื่อพิสูจน์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือด้วยก็ได้

3.1.6.2 การควบคุมดูแลการเคลื่อนย้ายสินค้าอันตราย

PRC 2003 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ของการควบคุมดูแลการเคลื่อนย้ายสินค้าอันตราย ไว้ในมาตรา 34²³ กล่าวคือ ขั้นตอนในการควบคุมการเคลื่อนย้าย

supervision over safe production, establish sound rules and regulations on the responsibility system for safe production, keep improving the conditions for safe production, take effective measures for safe production and ensure safe production.

A port operator shall, in accordance with law, make its own contingency plans against accidents due to dangerous cargoes, emergency plans for evacuation and rescue of passengers in a major accident due to lack of safe production and plans against natural disasters, and shall ensure the implementation of the plans.

²³ Article 34 Before a vessel enters or leaves a port, the matter shall be reported to the maritime administration authority in accordance with the provisions in laws and administrative regulations concerning waterway traffic safety. After receiving the report, the maritime administration authority shall, without delay, notify the port administration authority thereof.

Before a vessel carrying dangerous cargoes enters or leaves a port, the descriptions, characteristics and package of the cargoes and the time of entry or departure shall be reported to the maritime administration authority in accordance with the regulations of the competent department of communications under the State

สินค้าอันตรายนั้น มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือนำของขึ้นจากเรือและขนถ่ายสินค้าอันตรายในบริเวณท่าเรือ ตัวอย่างเช่น กิจกรรมในท่าเรือบางประเภทเป็นอันตรายมากจนกระทั่งได้มีการจัดไว้ในกลุ่มพิเศษ ได้แก่ การบรรจุขนถ่ายสินค้าที่อาจเกิดการระเบิดขึ้นได้ โดยอาจเกิดจากตัวของวัตถุเอง การผสมกันของสารเคมี การสันดาปหรือเผาไหม้ การเคลื่อนไหวและการระเหยของสารอันตรายหรือสารพิษ เช่น กรดหรือวัตถุไวไฟ วัตถุระเบิด เป็นต้น ดังนั้น จึงต้องมีการกำหนดให้แจ้งประเภทลักษณะแห่งของ หีบห่อของสินค้า เวลาและสถานที่ที่ดำเนินการต่อการท่าเรือตามข้อบังคับของคณะกรรมการ โดยเมื่อได้รับรายงานแล้วผู้มีอำนาจต้องวินิจฉัยว่าจะอนุญาตหรือไม่ ภายในเวลาที่กำหนดโดยคณะกรรมการ ทั้งนี้ ต้องแจ้งให้ผู้รายงานและเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปกครองทางพาณิชย์ทราบถึงคำวินิจฉัยด้วย อย่างไรก็ตาม บรรดาเรือที่เดินทางประจำในเส้นทางเดิมและบรรทุกของชนิดเดียวกันทุกครั้ง ไม่จำเป็นต้องรายงานทุกเที่ยว แต่อาจรายงานข้อมูลอย่างสม่ำเสมอเป็นระยะ ๆ ก็ได้

การทำเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายในการกำกับดูแลและตรวจสอบถึงความปลอดภัยในการผลิตที่ทำเรือ และต้องดูแลความปลอดภัยในบริเวณที่สำคัญในท่าเรือซึ่งมีผู้โดยสารจำนวนมากลงเรือหรือขึ้นจากเรือ หรือสินค้าจำนวนมากบรรทุกลงเรือหรือขึ้นจากเรือ หรือท่าเรือที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์พิเศษ หากพบว่ามีความไม่ปลอดภัยขณะที่มีการตรวจสอบการทำเรือสั่งให้ฝ่ายที่ถูกตรวจสอบแก้ไขเสียในทันทีหรือภายในเวลาที่กำหนด

3.1.6.3 การควบคุมดูแลการต่อเติม การรื้อถอนสิ่งก่อสร้างใด ๆ อันมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของท่าเรือ

บทบัญญัติใน PRC 2003 ได้บัญญัติถึงเรื่องการควบคุมดูแลการต่อเติม การรื้อถอนสิ่งก่อสร้างใด ๆ อันมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของท่าเรือไว้ในมาตรา 37²⁴

Council. After receiving the report, the maritime administration authority shall make the decision whether to grant approval or not within the time limit specified by the competent department of communications under the State Council and notify the reporter and the port administration authority of the decision. However, fixed vessels navigating along fixed routes and carrying fixed categories of cargoes may make the report on a regular basis.

²⁴ Article 37 Aquaculture and planting in the water area of a port is prohibited.

ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าว ได้กล่าวไว้ว่า การขุด การรื้อถอนหรือกระทำอื่นใดในบริเวณท่าเรือที่เป็น การคุกคามต่อความปลอดภัยของท่าเรือ นั้น จะกระทำไม่ได้ เว้นแต่การกระทำเหล่านั้นเป็น การจำเป็นอย่างยิ่งเพื่อการก่อสร้างหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นก็สามารถทำได้ ซึ่งบทบัญญัตินี้ มิได้ห้ามการกระทำดังกล่าวโดยเด็ดขาด กล่าวคือ กฎหมายได้อนุญาตให้กระทำการดังกล่าวได้ แต่ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดให้กระทำ โดยจะต้องจัดให้มีมาตรการป้องกันที่จำเป็น เพื่อความปลอดภัยและต้องแจ้งแก่การทำเรือเพื่อขออนุญาตกระทำ และในกรณีที่มีการกระทำ การใดที่เป็นการคุกคามต่อความปลอดภัย และมีบทบัญญัติของกฎหมายและข้อบังคับ ทางปกครองด้านความปลอดภัยในด้านการจราจรทางน้ำ กำหนดให้ต้องได้รับความเห็นชอบจาก เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจทางปกครอง ผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ก็ต้องรายงานและต้องได้รับความ เห็นชอบจึงจะสามารถกระทำกิจกรรมดังกล่าวข้างต้นได้ นอกจากนี้ยังห้ามผู้ประกอบ การท่าเรือทำกิจกรรมในประการอื่นด้วย กล่าวคือ ห้ามการเพาะปลูกพืชในพื้นที่บริเวณท่าเรือ การทิ้งดิน ทวาย หิน ในบริเวณท่าเรือ หรือการระบาย ปล่อยสารพิษหรือสารอันตรายที่เกินกว่า กำหนดซึ่งฝ่าฝืนกฎหมายและข้อกำหนดที่ป้องกัน รักษาสิ่งแวดล้อมปรากฏตามมาตรา 37 วรรคแรกและวรรคสอง ซึ่งจะเห็นว่าตามลักษณะการกระทำที่ต้องห้ามตามมาตรานี้เป็นการห้าม ผู้ประกอบการ รวมทั้งบุคคลอื่นด้วยเพราะมาตรา 37 ได้บัญญัติไว้ในหมวดความปลอดภัยของ ท่าเรือซึ่งโดยหลักแล้วจะเป็นการบังคับใช้กับทั้งผู้ประกอบการท่าเรือและน่าจะใช้กับบุคคล ทั่วไปด้วย เพราะเป็นการกระทำที่เป็นการกระทำทั่วไปไม่ได้มีลักษณะการกระทำที่เป็นการเฉพาะ

Excavation, demolition and other activities in a port area that may threaten port safety are prohibited; but where such activities are really needed for construction or other purposes, the necessary protective measures for safety shall be taken and the activities shall be reported to the port administration authority for approval; and where, according to the provisions of the laws and administrative regulations concerning waterway traffic safety, approval by the maritime administration authority is required, such activities shall, in addition, be reported to the said authority for approval.

Dumping of soil and sand and stone into the water area of a port and discharging of noxious and harmful substances in excess of the specified norms in violation of laws and regulations concerning environmental protection are prohibited.

ของผู้ประกอบกิจการท่าเรือ และตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 38²⁵ ก็ไม่ได้ห้ามกระทำกิจกรรม แต่เป็นกิจกรรมที่ต้องได้รับการอนุญาต กล่าวคือ การก่อสร้างสะพาน อุโมงค์ใต้ทะเล สถานีพลังงานน้ำและการก่อสร้างอื่นที่อาจเป็นการเปลี่ยนแปลงกระแสน้ำบริเวณท่าเรือ กฎหมายได้กำหนดให้มีกรมที่รับผิดชอบเข้ามาตรวจสอบและให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ต้องมีการหารือกับการท่าเรือซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงจึงต้องมีการหารือกับการท่าเรือล่วงหน้าด้วย

3.1.6.4 การควบคุมดูแลในเรื่องความแออัดของท่าเรือ

ในการที่เรือจะต้องเข้าออกจากท่าเรือเดินทะเลนั้น จำเป็นต้องมีการนำร่องตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายและข้อบังคับทางปกครองเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ โดยจะต้องยื่นคำร้องขอนำร่องไปยังหัวหน้างานนำร่องด้วย โดยมาตรการในการนำร่องนี้จะถูกกำหนดโดยกรมการสื่อสารภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการตามมาตรา 39²⁶

ในกรณีที่ผู้โดยสารหรือสินค้าถูกถ่ายขึ้นมาจากท่าเรือ ทำให้เกิดการกีดขวางทางเข้าออกของท่าเรือ การท่าเรือจะต้องใช้มาตรการที่สามารถควบคุมการระบายสินค้าและผู้โดยสารออกจากท่าเรือได้อย่างรวดเร็ว และในกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนรัฐบาลของเมืองหรืออำเภอซึ่งท่าเรือตั้งอยู่อาจจะใช้มาตรการโดยตรงเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวได้²⁷ ซึ่งกรณี

²⁵ Article 38 With respect to the construction of bridges, submarine tunnels, hydropower stations and other projects that may change the hydrologic conditions of a port, the department responsible for examination and approval of such projects shall consult with the port administration authority beforehand.

²⁶ Article 39 With respect to vessels which need be piloted into or out of a port in accordance with the laws and administrative regulations concerning waterway traffic safety, an application for pilotage shall be submitted to the pilotage authority. The specific measures for pilotage shall be formulated by the competent department of communications under the State Council.

²⁷ Article 40 In conditions where passengers and cargoes are held up so that the port is blockaded, the port administration authority shall take effective measures in time to regulate the flow of passengers and cargoes; and when it deems it necessary, the

ดังกล่าวเป็นความแออัดในท่าเรือที่สามารถเกิดขึ้นได้เมื่อเรือ สินค้าหรือผู้โดยสารเข้ามาที่ท่าเรือ เพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายมีจำนวนมากเกินกว่ากำลังของท่าเรือที่จะทำการบรรทุกขนถ่ายได้ ความแออัดที่เกิดขึ้นในท่าเรือนี้ เป็นผลให้เรือต้องเสียเวลาอยู่ในท่าเกินกว่าที่ควรจะเป็น ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมาก เช่น ท่าเรือที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานที่สูงขึ้น รวมทั้ง ปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าจะลดลงเป็นการชั่วคราวหรือบางครั้งอาจเป็นการถาวร เจ้าของเรือสูญเสีย รายได้ กล่าวคือ สินค้าอยู่บนเรือเป็นเวลานาน อาจทำให้การขนส่งสูญจุดหมายปลายทางเป็นไป อย่างล่าช้าไม่ทันต่อกำหนดเวลาส่ง สร้างความเสียหายให้กับทั้งผู้ขนส่งและผู้รับสินค้าปลายทาง เป็นต้น

3.1.6.5 เหตุในการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

บทบัญญัติใน PRC 2003 นั้น ได้มีบัญญัติหมวดว่าด้วยการประกอบ กิจการท่าเรือเดินทะเลและบทบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยของท่าเรือและการควบคุมกำกับดูแล กิจการท่าเรือเอาไว้อย่างชัดเจน โดยจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติทั้งสองหมวดนั้น นอกจากได้บัญญัติ ถึงหลักเกณฑ์ ขั้นตอนและวิธีการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล และ บทบัญญัติว่าด้วยความปลอดภัยของท่าเรือและการควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือแล้ว ยังได้ บัญญัติถึงผลของการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวไว้ด้วย ซึ่งผลประการหนึ่งของการฝ่าฝืนบทบัญญัติ ในสองหมวดดังกล่าวข้างต้น คือ การเพิกถอนใบอนุญาตในการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล อาจกล่าวได้ว่า การเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นวิธีการหนึ่งของการ ลงโทษผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติข้างต้น โดยเหตุหรือกรณีที่ได้ กำหนดไว้เพื่อใช้ในการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล อาจแบ่งได้เป็น 4 กรณี ดังต่อไปนี้

people's government of the city or county where the port is located may directly take measures to do so.

²⁷ Article 39 With respect to vessels which need be piloted into or out of a port in accordance with the laws and administrative regulations concerning waterway traffic safety, an application for pilotage shall be submitted to the pilotage authority. The specific measures for pilotage shall be formulated by the competent department of communications under the State Council.

(1) กรณีที่ผู้ประกอบการทำเรือไม่จัดให้มีอุปกรณ์เพื่อใช้ในเหตุฉุกเฉินหรือบรรเทาภัยพิบัติตามมาตรา 49²⁸

ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำเรือไม่ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับการจัดให้มีอุปกรณ์ไว้เพื่อใช้ในเหตุฉุกเฉินหรือบรรเทาภัยพิบัติและสิ่งที่จะต้องใช้เพื่อป้องกันประเทศแล้ว การทำเรือจะต้องแจ้งเหตุดังกล่าวเพื่อให้ผู้ประกอบการแก้ไขให้ถูกต้อง และหากผลที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนข้างต้นเป็นกรณีร้ายแรง เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอาจเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประกอบการทำเรือที่ผู้นั้นได้รับก็ได้

(2) ในกรณีที่ผู้ประกอบการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการผูกขาดหรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ตามมาตรา 50²⁹

ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำเรือฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องโดยก่อให้เกิดระบบการจัดการแบบผูกขาดหรือทำให้เกิดหรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมขึ้น ผู้ประกอบการทำเรือนั้น ต้องดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องนั้น

(3) ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำเรือฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการผลิต ตามมาตรา 51³⁰

²⁸ Article 49 Where a port operator does not give first priority to the materials for use in emergency, materials for relief of disasters and materials urgently needed for the buildup of national defence, he shall be instructed by the port administration authority to rectify; and if the consequences are serious, his port operation permit shall be revoked by the authority.

²⁹ Article 50 Where a port operator, in violation of the provisions of relevant laws and administrative regulations, makes a monopoly of the operation or conduct illegitimate competition, he shall bear legal responsibility in accordance with the provisions of relevant laws and administrative regulations.

³⁰ Article 51 Where a port operator violates of the provisions in Article 32 of this Law concerning safe production, he shall, in accordance with law, be sanctioned by the port administration authority or other departments charged with the duty of supervising safe production in accordance with law; if the circumstances are serious, the port

ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการท่าเรือฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตรา 32 ซึ่งกล่าวถึงเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ความปลอดภัยในการผลิต ซึ่งในกรณีนี้ผู้ประกอบการกิจการท่าเรือต้องถูกลงโทษโดยการท่าเรือหรือกรมอื่นที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลความปลอดภัยในการผลิตซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หากเป็นกรณีที่มีความร้ายแรง การท่าเรืออาจเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการกิจการท่าเรือและต้องลงโทษสมาชิกที่มีตำแหน่งสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด และในกรณีหากมีการกระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้น ผู้กระทำความผิดต้องถูกสอบสวนความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายด้วยเช่นกัน

(4) กรณีผู้ประกอบการตรวจนับสินค้าที่ท่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย และกรณีที่ผู้ตรวจนับสินค้าของท่าเรือไปนำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือและเก็บรักษาสินค้าในเวลาเดียวกันด้วยตามมาตรา 48³¹

administration authority shall revoke his port operation permit and shall punish the principal leading member in accordance with law; and if a crime is constituted, the offender shall be investigated for criminal responsibility in accordance with law.

³¹ Article 48 Whoever commits one of the following acts shall be instructed by the port administration authority to stop the illegal operation, and his illegal gains shall be confiscated; where the illegal gains exceed 100,000 yuan, he shall, in addition, be fined not less than two times but not more than five times the illegal gains; and where the illegal gains are less than 100,000 yuan, he shall be fined not less than 50,000 yuan but not more than 200,000 yuan :

(1) engaging in port operation without obtaining a port operation permit in accordance with law;

(2) engaging in port tallying without obtaining permission in accordance with law; or

(3) in the case of a port tallyman, concurrently engaging in loading, unloading or storing cargoes.

For a person who commits the act specified in Sub-paragraph (3) of the preceding paragraph, if the circumstances are serious, his port tallying permit shall be revoked by the relevant competent authority.

ในมาตรา 48 ได้กล่าวถึงกรณีที่มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมาย กล่าวคือ ในกรณีที่มีการตรวจนับสินค้าที่ทำเรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย หรือกรณีที่ผู้ตรวจนับสินค้าของท่าเรือไปนำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือและเก็บรักษาสินค้าในเวลาเดียวกันด้วย โดยผู้ที่กระทำการดังกล่าวข้างต้น จะได้รับคำสั่งจากการท่าเรือให้หยุดการกระทำอันไม่ชอบด้วยกฎหมายและมีคำสั่งให้ยึดผลประโยชน์อันเกิดจากการกระทำนั้น นอกจากนี้หากผลประโยชน์ที่ได้รับมาเกินกว่า 100,000 หยวน ผู้นั้นจะถูกปรับไม่น้อยกว่า 2 เท่าแต่ไม่เกิน 5 เท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับ หากได้รับมาน้อยกว่า 100,000 หยวน ผู้นั้นจะถูกปรับไม่น้อยกว่า 50,000 หยวนแต่ไม่เกิน 200,000 หยวน

สำหรับกรณีที่ผู้ประกอบการตรวจนับสินค้าเข้าไปมีส่วนร่วมในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือและเก็บรักษาสินค้า ซึ่งหากเป็นกรณีร้ายแรง เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในเรื่องนี้อาจเพิกถอนใบอนุญาตการเป็นผู้ตรวจนับสินค้าก็ได้

ดังจะเห็นได้ว่า เหตุในการเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการท่าเรือเดินทะเลนั้น มี 4 กรณี คือ (1) กรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือไม่จัดให้มีอุปกรณ์เพื่อใช้ในเหตุฉุกเฉินหรือบรรเทาภัยพิบัติ ตามมาตรา 49 ในส่วนกรณี (2) ในกรณีที่ผู้ประกอบการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการผูกขาดหรือการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม ตามมาตรา 50 ส่วนกรณี (3) ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติในเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการผลิต ตามมาตรา 51 และกรณี (4) กรณีผู้ประกอบการตรวจนับสินค้าที่ทำเรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย และกรณีที่ผู้ตรวจนับสินค้าเข้าไปมีส่วนร่วมในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือและเก็บรักษาสินค้าตามมาตรา 48 นั้น เป็นกรณีที่ถูกละเมิดใบอนุญาตเป็นผู้ตรวจนับสินค้าซึ่งในบทบัญญัตินี้ดังกล่าวข้างต้นนั้น หากพิจารณาถ้อยคำที่ใช้ในบทบัญญัติ จะเห็นได้ว่าการใช้ถ้อยคำในลักษณะที่สามารถตีความหมายได้อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ คำว่า “หากเป็นกรณีที่มีความร้ายแรง การท่าเรือต้องเพิกถอนใบอนุญาต” หรือคำว่า “หากเป็นกรณีที่มีความร้ายแรง เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในเรื่องนี้ จะเพิกถอนใบอนุญาตการเป็นผู้ตรวจนับสินค้าก็ได้” ซึ่งถ้อยคำดังกล่าวนี้ เป็นถ้อยคำที่ได้มีการบัญญัติให้ความหมายไว้ว่าอย่างไรจึงจะถือเป็นกรณีที่มีความร้ายแรง หรือกรณีใดที่ไม่ถือว่ามีความร้ายแรง ซึ่งการใช้ถ้อยคำเช่นนี้ เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ใช้กฎหมายหรือผู้มีอำนาจในเรื่องดังกล่าวสามารถตีความถ้อยคำดังกล่าวได้ตามกรณีหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจริง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมเป็นรายกรณีไป แต่อย่างไรก็ตามการบัญญัติถ้อยคำในลักษณะเช่นนี้ หากพิจารณาในแง่ของผู้ประกอบการที่จะต้องตกอยู่

ภายใต้บทบัญญัตินี้ อาจเห็นว่าบทบัญญัติไม่มีความชัดเจนแน่นอนเพียงพอ อาจก่อให้เกิดข้อโต้แย้งได้โดยง่าย ซึ่งอาจจะนำมาสู่การเป็นข้อพิพาทและเป็นคดีความได้ในที่สุด

3.1.7 ข้อบังคับหรือกฎบัตรของการท่าเรือ

บทบัญญัติใน PRC 2003 นั้น ได้มีบัญญัติถึงข้อบังคับหรือกฎบัตรของการท่าเรือ ไว้ในมาตรา 41³² กล่าวคือ การท่าเรือจะทำหน้าที่ในการออกข้อบังคับหรือกฎบัตรของการท่าเรือภายใต้การบริหารจัดการของการท่าเรือและประกาศให้ทราบกันเป็นการทั่วไป โดยเนื้อหาสาระของข้อบังคับหรือกฎบัตรจะต้องประกอบด้วยการบรรยายถึงตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของท่าเรือ ลักษณะของร่องน้ำเดินเรือ ความลึกของท่าเรือ เครื่องจักรหรือเครื่องมือทางเทคนิค ความจุที่สามารถรองรับสินค้าได้ พร้อมด้วยมาตรการที่ออกโดยท่าเรือในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการ ซึ่งการท่าเรือจะเป็นผู้ทำหน้าที่ในการกำกับดูแล ตรวจสอบการนำกฎหมายฉบับนี้ไปใช้บังคับต่อไป

นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลและผู้ตรวจสอบจะต้องกำกับดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับนี้ โดยผู้กำกับดูแลหรือผู้ตรวจสอบจากการท่าเรือมีสิทธิร้องขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่ถูกตรวจสอบและบุคคลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีสิทธิในการตรวจค้นและทำสำเนาเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องนั้นด้วย โดยข้อมูลทางธุรกิจที่ได้มาในระหว่างตรวจสอบจะต้องเก็บไว้เป็นความลับ³³ ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลหรือผู้ตรวจสอบจะต้องบันทึก

³² Article 41 The port administration authority shall take charge of the formulation of the charter of the port under its administration and make the charter known to the public.

The contents of the port charter shall include the descriptions of the port's geographical position, fairway conditions, harbor depth, mechanical equipment, cargo handling capacity, etc., together with the specific measures taken by this port for the implementation of laws and regulations concerning port administration and the relevant regulations of the competent department of communications under the State Council.

³³ Article 42 The port administration authority shall supervise and inspect the implementation of this Law in compliance with its duties.

การตรวจสอบไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับ เวลา สถานที่ และรายละเอียดในการควบคุมและตรวจสอบ ปัญหาที่พบและวิธีการแก้ไขปัญหานั้นและการบันทึกดังกล่าวจะต้องลงลายมือชื่อผู้กำกับดูแลหรือผู้ตรวจสอบและบุคคลผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานที่ได้รับการตรวจสอบด้วย หากบุคคลในหน่วยงานที่ได้รับการตรวจสอบปฏิเสธที่จะลงลายมือชื่อ ในกรณีนี้ผู้กำกับดูแลหรือผู้ตรวจสอบจะต้องบันทึกการปฏิเสธนั้นไว้และรายงานไปยังการทำเรือ³⁴ นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลหรือผู้ตรวจสอบจะออกเอกสารสำหรับบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายในระหว่างที่กำกับดูแลหรือตรวจสอบก็ได้ โดยในกรณีนี้หน่วยงานที่อยู่ภายใต้การตรวจสอบและบุคคลที่เกี่ยวข้องจะต้องยอมรับให้มีการดำเนินการกำกับดูแลและตรวจสอบจากการทำเรือตามกฎหมาย ให้ข้อมูลและข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องตามความเป็นจริงและจะต้องไม่ปฏิเสธการตรวจสอบนั้น ไม่ปกปิดข้อมูลและข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องหรือให้ข้อมูลที่ผิด³⁵

When exercising supervision and inspection in accordance with law, the supervisors or inspectors from the port administration authority shall have the right to ask the unit under inspection and the individuals concerned for relevant information and to look up and duplicate relevant materials.

The supervisor or inspector shall keep confidential the business secrets learnt during inspection.

³⁴ Article 43 The supervisor or inspector shall keep a written record of the time, place and items of supervision and inspection, the problems found, and the solutions thereof, and the record shall be signed by the supervisor or inspector and the person in charge of the unit under inspection. Where the person in charge of the unit under inspection refuses to sign, the supervisor or inspector shall put such refusal on record and report it to the port administration authority.

³⁵ Article 44 The unit under inspection and individuals concerned shall accept the supervision and inspection conducted by the port administration authority in accordance with law, truthfully provide the relevant information and materials and shall not refuse to accept inspection, conceal the relevant information and materials, or provide false information and materials.

3.1.8 บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิด

ในส่วนของบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดนั้น PRC 2003 ได้มีการกำหนดไว้ด้วยกันหลายกรณี โดยความรับผิดในแต่ละกรณีก็จะมีแตกต่างกันไปตามแต่ลักษณะของการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่ได้กำหนดไว้ อันมีบทกำหนดโทษที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งบทกำหนดโทษนั้น โดยเริ่มตั้งแต่การที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจสั่งให้ผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนดำเนินการแก้ไขการกระทำที่ตนได้ฝ่าฝืนให้เป็นการกระทำที่ถูกต้องภายในระยะเวลาที่ได้กำหนดให้ จนกระทั่งหากไม่มีการแก้ไข ก็อาจถูกกำหนดโทษปรับเป็นจำนวนเงินตามที่กฎหมายกำหนดไว้ หรืออาจเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล หากเข้าหลักเกณฑ์ตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับกรณีนั้น ๆ นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติที่กล่าวถึง กรณีที่เจ้าหน้าที่หรือคณะกรรมการเป็นผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติที่กำหนดไว้ ก็มีบทกำหนดโทษไว้เช่นเดียวกัน กล่าวคือ จะต้องได้รับโทษทางปกครองและหากเป็นกรณีที่มีการกระทำความผิดอาญาเกิดขึ้นด้วย ในกรณีเช่นนี้ เจ้าหน้าที่จะต้องถูกสอบสวนตามกระบวนการในทางอาญาอีกทางหนึ่งด้วย ซึ่งในหัวข้อนี้ อาจจำแนกบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิด ออกเป็น 5 กรณีใหญ่ ๆ ได้ ดังต่อไปนี้

3.1.8.1 กรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในท่าเรือ

ในกรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในท่าเรือ นั้น ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 45³⁶ ของ PRC 2003 โดยได้กำหนดโทษไว้สำหรับผู้กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายในกรณีใดกรณีหนึ่ง ดังต่อไปนี้

³⁶ Article 45 Whoever commits one of the following acts shall be instructed by the local people's government at or above the county level or by the port administration authority to rectify within a time limit; if he fails to do so at the expiration of the time limit, the authority that makes the decision for rectification within a time limit shall apply to the people's court for compulsory demolishing of the facilities constructed in violation of law; and a fine of not more than RMB 50,000 yuan may be imposed on him:

- (1) constructing a port, dock or other port facilities at variance with port plans; or
- (2) using port coastlines in the construction of port facilities without obtaining approval in accordance with law.

(1) การสร้างท่าเรือ ฝั่งจอดเรือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในท่าเรือที่ผิดไปจากแบบที่กำหนดไว้หรือ

(2) การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือบริเวณท่าเรือชายฝั่ง โดยไม่ได้รับความเห็นชอบตามกฎหมาย

โดยผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติในมาตรา 45 นี้ จะถูกสั่งรัฐบาล ในระดับอำเภอหรือสูงกว่านั้น หรือจากการท่าเรือสั่งแก้ไขให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด หากผู้นั้น ไม่สามารถแก้ไขได้ภายในเวลาที่กำหนด เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่กำหนดให้ทำการแก้ไขภายในเวลา ดังกล่าวจะยื่นคำร้อง ไปยังศาลเพื่อมีคำสั่งให้เรือถอนหรือทำลายสิ่งอำนวยความสะดวกที่สร้างขึ้น โดยฝ่าฝืนต่อกฎหมายและอาจกำหนดโทษปรับไม่เกิน 50,000 หยวน

เมื่อกรมที่ทำหน้าที่ในการตรวจสอบและให้ความเห็นชอบในการ ก่อสร้างโครงการ ได้อนุมัติให้ทำการก่อสร้างแตกต่างไปจากที่แผนกำหนด บุคคลที่มีหน้าที่โดยตรง และบุคคลอื่นผู้รับผิดชอบโดยตรงจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้

3.1.8.2 กรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในท่าเรือ

ใน PRC 2003 ได้มีการบัญญัติถึงกรณีที่มีฝ่าฝืนบทบัญญัติที่ เกี่ยวกับความปลอดภัยในท่าเรือไว้หลายกรณีด้วยกัน อันอาจจำแนกได้ ดังต่อไปนี้

(1) กรณีที่ผู้ใดสร้างพื้นที่สำหรับรองรับสินค้าอันตรายและพื้นที่ สำหรับการกำจัดของเสียและสิ่งรบกวนต่าง ๆ ในท่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายที่กำหนดไว้ตามมาตรา 46³⁷

Where the department in charge of examination and approval of construction projects grants approval to the construction of a project at variance with port plans, the persons directly in charge and the other persons directly responsible shall be given administrative sanctions in accordance with law.

³⁷ Article 46 Whoever, without obtaining approval in accordance with law, has places constructed in a port for handling dangerous cargoes or special places constructed for sanitation and pest elimination, or fails to keep the distance between the said places and the densely-populated districts or the passenger transport facilities in the port in conformity with the regulations of the relevant departments under

บทบัญญัติในมาตรา 46 ได้กล่าวถึงกรณีที่ผู้ใดสร้างพื้นที่สำหรับรองรับสินค้าอันตรายและพื้นที่พิเศษสำหรับการกำจัดของเสียและสิ่งรบกวนต่าง ๆ ในท่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ หรือเป็นกรณีที่ไม่สามารถสร้างพื้นที่ดังกล่าวให้มีระยะห่างจากบริเวณที่มีที่พักอาศัยหนาแน่นหรือพื้นที่ของท่าเรือส่วนที่รองรับผู้โดยสารให้สอดคล้องตามข้อบังคับของกรมที่เกี่ยวข้องภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี การทำเรืออาจสั่งให้หยุดการก่อสร้างหรือสั่งให้จัดการแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนดและอาจถูกกำหนดโทษเป็นค่าปรับไม่เกิน 50,000 หยวน

(2) กรณีที่ใช้สิ่งก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกในท่าเรือหรือใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารโดยไม่ได้รับการตรวจสอบคุณสมบัติที่เหมาะสมตามมาตรา 47³⁸

บทบัญญัติในมาตรา 47 ได้กล่าวถึง กรณีที่ผู้ใดใช้สิ่งก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกในท่าเรือหรือเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารโดยไม่ได้รับการตรวจสอบคุณสมบัติที่เหมาะสม การทำเรือจะแจ้งให้หยุดการใช้และแก้ไขให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนดและอาจถูกกำหนดโทษปรับไม่เกิน 50,000 หยวน

(3) ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือไม่ได้จัดให้มีอุปกรณ์เพื่อใช้ในเหตุฉุกเฉินหรือบรรเทาภัยพิบัติ ตามมาตรา 49³⁹

the State Council shall be instructed by the port administration authority to stop their construction or use and to rectify within a time limit and may be imposed a fine of not more than 50,000 yuan.

³⁸ Article 47 Whoever puts into use the handling facilities or passenger transport facilities which are not checked and accepted as qualified shall be instructed by the port administration authority to stop their use and to rectify within a time limit and may be imposed a fine of not more than 50,000 yuan.

³⁹ Article 49 Where a port operator does not give first priority to the materials for use in emergency, materials for relief of disasters and materials urgently needed for the buildup of national defence, he shall be instructed by the port administration authority to rectify; and if the consequences are serious, his port operation permit shall be revoked by the authority.

บทบัญญัติในมาตรา 49 ได้กล่าวถึง กรณีที่หากผู้ประกอบการท่าเรือไม่ให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกกับสิ่งที่มีไว้เพื่อใช้ในเหตุฉุกเฉินหรือบรรเทาภัยพิบัติและสิ่งจำเป็นต้องใช้เพื่อป้องกันประเทศแล้ว การท่าเรือจะต้องทำการแจ้งให้ผู้ประกอบการแก้ไขให้ถูกต้อง และหากผลที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนข้างต้นเป็นเรื่องร้ายแรง เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจจะเพิกถอนใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการท่าเรือก็ได้ หากผู้ประกอบการท่าเรือทำการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องโดยก่อให้เกิดระบบการจัดการแบบผูกขาดหรือทำให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมขึ้น ผู้ประกอบการท่าเรือนั้นจะต้องรับผิดชอบในการทำการให้สอดคล้องกับบทบัญญัติกฎหมายหรือข้อบังคับเกี่ยวกับการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องนั้น

(4) ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการผลิต ตามมาตรา 51⁴⁰

บทบัญญัติในมาตรา 51 ได้กล่าวถึง กรณีที่ผู้ประกอบการท่าเรือฝ่าฝืนบทบัญญัติตามมาตรา 32 ซึ่งกล่าวถึงเรื่องความปลอดภัยในการทำงาน ความปลอดภัยในการผลิต ซึ่งในกรณีนี้ผู้ประกอบการท่าเรือต้องถูกลงโทษ หากเป็นกรณีที่มีความร้ายแรง การท่าเรืออาจเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการท่าเรือและต้องลงโทษกรรมการที่มีตำแหน่งสูงสุดตามกฎหมาย และในกรณีหากมีการกระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้น ผู้กระทำผิดต้องถูกสอบสวนความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายด้วยเช่นกัน

(5) กรณีที่มีการขูด รื้อถอน หรือทำการอื่นใดในพื้นที่ของท่าเรือ ซึ่งอาจคุกคามต่อความปลอดภัยของท่าเรือ หรือถมดิน ทลายและหินลงในพื้นน้ำบริเวณท่าเรือ โดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายนี้ตามมาตรา 55⁴¹

⁴⁰ Article 51 Where a port operator violates of the provisions in Article 32 of this Law concerning safe production, he shall, in accordance with law, be sanctioned by the port administration authority or other departments charged with the duty of supervising safe production in accordance with law; if the circumstances are serious, the port administration authority shall revoke his port operation permit and shall punish the principal leading member in accordance with law; and if a crime is constituted, the offender shall be investigated for criminal responsibility in accordance with law.

บทบัญญัติในมาตรา 55 ได้กล่าวถึง กรณีที่ผู้ใดทำการขุด รื้อถอน หรือทำการอื่นใดในพื้นที่ของท่าเรือซึ่งอาจคุกคามต่อความปลอดภัยของท่าเรือหรือถมดิน ทลาย และหินลงในพื้นน้ำบริเวณท่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายนี้ การท่าเรือจะสั่งให้หยุด การกระทำอันไม่ชอบด้วยกฎหมายและให้ทำลายภายในระยะเวลาที่กำหนด กรณีมีภัยอันตราย แอบแฝงที่คุกคามต่อความปลอดภัย ซึ่งหากไม่สามารถทำให้หมดไปภายในกำหนดระยะเวลา ภัยเหล่านั้นต้องถูกกำจัดให้หมดไปด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ฝ่าฝืน และฝ่าฝืนจะต้องถูกปรับไม่น้อยกว่า 5,000 หยวน แต่ไม่เกินกว่า 50,000 หยวน เมื่อบทบัญญัติในกฎหมายนี้และข้อบังคับในการ บริหารจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ เจ้าหน้าที่ปกครองทางพาณิชย์นาวี สามารถกำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนได้ ในกรณีที่มีการกระทำความผิดอาญาเกิดขึ้น ผู้กระทำผิด จะต้องถูกสอบสวนในความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมาย

(6) กรณีที่มีเรือเข้าหรือออกจากท่าเรือโดยไม่ได้มีการรายงานต่อ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามมาตรา 52⁴²

⁴¹ Article 55 Whoever, without obtaining approval in accordance with law, engages in excavation, demolition or other activities in a port area that may threaten port safety, or dumps soil or sand and stone into the water area of a port shall be instructed by the port administration authority to stop the illegal acts and eliminate, within a time limit, the hidden dangers that threaten safety; if he fails to eliminate the hidden dangers at the expiration of the time limit, the dangers shall be eliminated compulsorily and the expenses thus entailed shall be borne by the law-breaker; he shall be fined not less than 5,000 yuan but not more than 50,000 yuan; where, according to the provisions in the laws and administrative regulations concerning waterway traffic safety, punishment shall be imposed by the maritime administration authority, those provisions shall prevail; and if a crime is constituted, the offender shall be investigated for criminal responsibility in accordance with law.

⁴² Article 52 Where, before entering or leaving a port, a vessel fails to report to the maritime administration authority in accordance with the provisions in Article 34 of this Law, the said authority shall impose a punishment according to the provisions in the laws and administrative regulations concerning waterway traffic safety.

บทบัญญัติในมาตรา 52 ได้กล่าวถึง กรณีก่อนที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือ หากเรือลำนั้นไม่ได้รายงานต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปกครองทางพาณิชย์ตามบทบัญญัติในมาตรา 34 นี้ ผู้ควบคุมเรือหรือเจ้าของเรือลำนั้นจะถูกลงโทษตามกฎหมายนี้และถูกลงโทษตามข้อบังคับในการบริหารจัดการท่าเรือที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางน้ำ

(7) กรณีขนส่งสินค้าอันตรายขึ้นลงจากเรือและการขนส่งสินค้าอันตรายโดยเรือลำเดียวในบริเวณท่าเรือตามมาตรา 53⁴³

บทบัญญัติในมาตรา 53 ได้กล่าวถึง กรณีขนส่งสินค้าอันตรายขึ้นลงจากเรือและการขนส่งสินค้าอันตรายโดยเรือลำเดียวในบริเวณท่าเรือ หากผู้ใดไม่ได้รายงานและไม่ได้รับอนุญาตจากการท่าเรือตามกฎหมาย ก่อนการขนส่งสินค้าอันตรายขึ้นลงจากเรือและการขนส่งสินค้าอันตรายโดยเรือลำเดียวในบริเวณท่าเรือ การท่าเรือจะสั่งให้หยุดการกระทำดังกล่าวและถูกปรับเป็นเงินไม่น้อยกว่า 5,000 หยวน แต่ไม่เกินกว่า 50,000 หยวน

3.1.8.3 กรณีที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดการท่าเรือและกรณีการตรวจนับสินค้า

บทบัญญัติในมาตรา 48 ได้กล่าวถึง กรณีที่ผู้ใดกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) ทำการจัดการท่าเรือ โดยไม่ได้รับการอนุญาตตามกฎหมาย (2) ทำการตรวจนับสินค้าที่ท่าเรือโดยไม่ได้รับการอนุญาตตามกฎหมาย (3) ในกรณีที่ผู้ตรวจนับสินค้าของท่าเรือไปนำการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือและการเก็บรักษาสินค้าในเวลาเดียวกัน ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ การท่าเรือมีอำนาจสั่งให้หยุดการกระทำอันไม่ชอบด้วยกฎหมายและมีคำสั่งให้ยึดผลประโยชน์อันเกิดจากการกระทำนั้น นอกจากนี้ หากผลประโยชน์ที่ได้รับมาเกินกว่า 100,000 หยวน ผู้นั้นจะถูกปรับไม่น้อยกว่า 2 เท่าแต่ไม่เกิน 5 เท่าของผลประโยชน์ที่ได้รับ หากได้รับมาน้อยกว่า 100,000 หยวน ผู้นั้นจะถูกปรับไม่น้อยกว่า 50,000 หยวน แต่ไม่เกิน 200,000 หยวน ทั้งนี้ สำหรับผู้ที่กระทำการฝ่าฝืนตามข้อ (3) นี้ หากเป็นกรณีร้ายแรง เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในเรื่องนี้อาจเพิกถอนใบอนุญาตการเป็นผู้ตรวจนับสินค้าก็ได้

⁴³ Article 53 Whoever fails to report to and obtain approval from the port administration authority in accordance with law before loading, unloading and lightering dangerous cargoes in a port area shall be instructed by the port administration authority to stop the operation and shall be fined not less than 5,000 yuan but not more than 50,000 yuan.

3.1.8.4 กรณีที่การทำเรือหรือเจ้าหน้าที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติที่กำหนดไว้

PRC 2003 ได้บัญญัติถึงกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปกครองทางพาณิชย์นาวี การทำเรือ หรือกรรมการสื่อสารไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนให้เป็นไปตามที่กฎหมายได้บัญญัติ ในกรณีเช่นนี้บุคคลที่มีหน้าที่โดยตรงหรือบุคคลอื่นที่มีความรับผิดชอบโดยตรง จะต้องได้รับโทษทางปกครองตามกฎหมาย และหากมีการกระทำความผิดอาญาเกิดขึ้นต้องถูกสอบสวนตามความรับผิดชอบทางอาญาด้วย โดยมาตรา 56⁴⁴ ได้บัญญัติถึงกรณีการฝ่าฝืนไว้ ดังนี้

⁴⁴ Article 56 Where the competent department of communications, the port administration authority or the maritime administration authority fails to perform its duties in accordance with law and commits one of the following acts, the persons directly in charge and the other persons directly responsible shall be given administrative sanctions in accordance with law; if a crime is constituted, criminal responsibility shall be investigated in accordance with law:

(1) in violation of law, approving the use of port coastlines for the construction of port facilities, or approving construction of places in port for handling dangerous cargoes or special places for sanitation and pest elimination, or approving the entry or departure of a vessel carrying dangerous cargoes, or approving the loading, unloading or lightering of dangerous cargoes in port;

(2) granting permission for port operation or port tallying to applicants who do not meet the statutory requirements;

(3) failing to revoke the permit obtained by a the port operator or port tallyman immediately after discovering that he no longer meets the statutory permission requirements; or

(4) failing to perform the duties of supervision and inspection in accordance with law and failing to investigate and impose punishment on the construction of ports, docks or other port facilities at variance with port plans, on port operation or port tallying engaged in without obtaining permission in accordance with law, on failure to comply with the regulations concerning administration of safe production, on acts threatening the safety of port operation, and on other acts violating the provisions of this Law.

(1) การให้ความเห็นชอบในการใช้พื้นที่ชายฝั่งท่าเรือในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือหรือการให้ความเห็นชอบการก่อสร้างพื้นที่ในการรองรับสินค้าอันตรายและพื้นที่พิเศษสำหรับการกำจัดของเสียและสิ่งรบกวนต่าง ๆ ของท่าเรือหรือการอนุญาตให้เรือที่ขนส่งสินค้าอันตรายเข้าหรือออกหรือมีการถ่ายสินค้าอันตรายลงเรือลำเดียวที่ท่าเรือโดยฝ่าฝืนต่อกฎหมาย

(2) การออกใบอนุญาตสำหรับการประกอบกิจการท่าเรือหรือสำหรับการตรวจนับสินค้าให้กับผู้ที่ไม่มีความสมบัติถูกต้องตามกฎหมาย

(3) การไม่ดำเนินการเพิกถอนใบอนุญาตเป็นผู้ตรวจนับสินค้าในทันทีหลังจากที่พบว่าผู้ที่ไม่มีความสมบัติที่จะได้รับอนุญาตตามกฎหมาย หรือ

(4) การไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการกำกับดูแลหรือตรวจสอบตามกฎหมายและไม่มีการสอบสวนและกำหนดบทลงโทษต่อการสร้างท่าเรือ คู่ต่อเรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือที่แตกต่างจากแผนท่าเรือ การประกอบกิจการท่าเรือหรือการตรวจนับสินค้าโดยไม่ได้รับการอนุญาตตามกฎหมาย การไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทางปกครองที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการผลิต การกระทำที่คุกคามต่อความปลอดภัยในท่าเรือและการกระทำอย่างอื่นที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติในกฎหมายนี้

3.1.8.5 กรณีที่มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติในกรณีอื่น

ใน PRC 2003 ได้มีการบัญญัติถึงกรณีที่มีฝ่าฝืนบทบัญญัติในกรณีอื่นไว้ในมาตรา 54⁴⁵ ที่กล่าวถึง กรณีที่ผู้ใดทำการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำหรือปลูกพืชในพื้นที่น้ำบริเวณท่าเรือจะถูกสั่งจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจปกครองทางพาณิชย์ให้ทำการแก้ไขให้ถูกต้องภายในเวลาที่กำหนด หากผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามภายในกำหนดเวลาสิ่งที่ใช้ในการเพาะปลูกหรือเตรียมการเพาะปลูกต้องถูกรื้อถอนออกไปเท่าที่จำเป็นด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ฝ่าฝืนนั้นเอง นอกจากนี้ อาจต้องถูกปรับไม่เกินกว่า 10,000 หยวน

⁴⁵ Article 54 Whoever engages in aquiculture or planting in the water area of a port shall be instructed by the maritime administration authority to rectify within a time limit; if he fails to do so at the expiration of the time limit, the cultivation and planting facilities shall be demolished compulsorily, and the expenses thus entailed shall be borne by the law-breaker; and he may be fined not more than 10,000 yuan.

3.2 กฎหมายว่าด้วยการท่าเรือแห่งประเทศแอฟริกาใต้ ค.ศ. 2005

(The National Ports Act 2005)

3.2.1 บทนำ

ประเทศแอฟริกาใต้ นับเป็นประเทศหนึ่งที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาคแอฟริกาตอนใต้ เป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือ เหตุผลส่วนหนึ่งก็เนื่องมาจากมีเขตแดนติดกับชายฝั่งทะเลตั้งแต่ทิศตะวันออกจรดทิศตะวันตกยาวกว่า 2,954 กิโลเมตร ซึ่งนับว่าเป็นข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่ทำให้ประเทศแอฟริกาใต้สามารถพัฒนาศักยภาพทางด้าน การขนส่งทางทะเลได้อย่างรวดเร็ว โดยภายหลังจากที่แอฟริกาใต้ได้เปิดประเทศ นโยบายด้านเศรษฐกิจของรัฐบาล ได้เน้นการกระจายหุ้นของรัฐวิสาหกิจให้กับภาคเอกชนมากขึ้น การสนับสนุนสวัสดิการสังคม สร้างบรรยากาศการลงทุนและลดภาษีนำเข้า โดยประเทศแอฟริกาใต้ได้มีการนำเข้าและส่งออกสินค้ากับต่างประเทศเป็นจำนวนมาก ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ นอกจากจะใช้เพื่อการบริโภคภายในประเทศแล้วยังส่งผ่านไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยไม่ต้องเสียภาษีการนำเข้าภายในกลุ่มประเทศสมาชิก SACU ได้แก่ บอตสวานา นามิเบีย สวาซิแลนด์ เลโซโท และมีการส่งต่อไปยังประเทศในแอฟริกาตอนใต้อีกด้วย ทั้งนี้ ประเทศแอฟริกาใต้ก็มีการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเป็นจำนวนมากเช่นนี้ ซึ่งสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์และส่วนประกอบ อาหารทะเลกระป๋องและอาหารแปรรูป เครื่องยนต์สันดาปภายใน เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องจักรกล เม็ดพลาสติก เป็นต้น ส่วนสินค้าส่งออกที่สำคัญ ซึ่งส่งออกมายังประเทศไทย ได้แก่ เครื่องเพชร พลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ สินแร่และเศษโลหะอื่น ๆ อลูมิเนียม เยื่อกระดาษ เคมีภัณฑ์ สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ซึ่งการนำเข้าและส่งออกสินค้าส่วนใหญ่ จะใช้วิธีการขนส่งทางทะเลเป็นสำคัญ โดยประเทศแอฟริกาใต้มีระบบขนส่งและการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัย โดยเฉพาะศักยภาพทางด้าน การขนส่งทางทะเลนับว่ามีความก้าวหน้าและทันสมัยเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ ประเทศแอฟริกาใต้มีท่าเรือขนถ่ายสินค้าถึง 7 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือที่เมือง Durban ท่าเรือที่เมือง Cape Town ท่าเรือที่เมือง East London ท่าเรือ Mossel Bay ท่าเรือ Elizabeth ท่าเรือ Richards Bay และท่าเรือ Saldanha Bay⁴⁶ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการค้าขายและการขยายตัวทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ของประเทศเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยอาจกล่าวได้ว่าท่าเรือเป็นองค์ประกอบและเป็นเครื่องมือที่มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของ

⁴⁶ สืบค้นจาก www.sacob.co.za (ข้อมูล มิถุนายน 2552)

ประเทศ เนื่องด้วย ท่าเรือเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อต้นทุนของการค้าระหว่างประเทศ เพราะหากท่าเรือสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะส่งผลให้ต้นทุนของสินค้าส่งออกหรือนำเข้าลดต่ำลงด้วย ด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจข้อนี้ประกอบกับความจำเป็นในการที่ต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือเพื่อควบคุมกำกับดูแลท่าเรือ การประกอบกิจการท่าเรือของผู้ประกอบกิจการที่เป็นภาคเอกชนให้มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อรักษาและปกป้องประโยชน์ให้กับประชาชนผู้ให้บริการได้ให้บริการที่ดี มีประสิทธิภาพ ด้วยความโปร่งใสและยุติธรรม รวมทั้งเพื่อพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและระบบเศรษฐกิจของประเทศให้พัฒนาไปอย่างเป็นระบบและเจริญก้าวหน้าต่อไปในอนาคต

3.2.2 ขอบเขตการใช้บังคับ

ตาม The National Ports Act 2005 แม้ไม่มีการบัญญัติถึงขอบเขตของการใช้บังคับไว้ในมาตราใดเป็นการเฉพาะอย่างชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติต่าง ๆ ใน The National Ports Act 2005 จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติใน The National Ports Act 2005 มีขอบเขตการใช้บังคับที่กว้าง กล่าวคือ สามารถใช้บังคับได้กับท่าเรือทุกประเภท โดยไม่มีการกำหนดประเภทหรือขนาดของเรือไว้แต่อย่างใด (มาตรา 1 คำว่า “ท่าเรือ”) ⁴⁷ และไม่ได้ใช้บังคับเฉพาะกับท่าเรือเอกชนเท่านั้น กรณีที่การทำเรือเป็นผู้ให้บริการท่าเรือเองก็อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับของ The National Ports Act 2005 ด้วย (มาตรา 57 (1)) ⁴⁸

3.2.3 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของ The National Ports Act 2005 ได้ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 2 ⁴⁹ ซึ่งจะเห็นได้ว่ากฎหมายฉบับนี้ต้องการที่จะสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพและ

⁴⁷ “port” means any of the ports of Richards Bay, Durban, East London, Nqura, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town, Saldanha Bay, Port Nolloth or a port which has been determined as such in terms of section 10 (2)

⁴⁸ 57. (1) Unless an agreement contemplated in section 56 has been concluded, no person other than the Authority may provide a port service or operate a port facility otherwise than in terms of a licence issued under this section.

⁴⁹ Objects of Act

2. The objects of this Act are to-

บริการของอุตสาหกรรมท่าเรือของแอฟริกาใต้ให้สามารถส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศแอฟริกาใต้ รวมทั้งจัดตั้งหน่วยงานที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการควบคุมกิจการท่าเรือ ส่งเสริมและปรับปรุงประสิทธิภาพและการดำเนินงานในการบริหารและจัดการกิจการท่าเรือให้มีความโปร่งใสมากขึ้น การเพิ่มประสิทธิภาพให้กับการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐ โดยการแยกบทบาทในฐานะเจ้าของที่ดินออกจากบทบาทในการบริหารจัดการ รวมถึงอำนวยความสะดวกแก่การพัฒนาเทคโนโลยี ระบบข้อมูลข่าวสาร และความเชี่ยวชาญด้านการจัดการ โดยการให้เอกชนเข้ามาเกี่ยวข้องและมีส่วนร่วม รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาการผลิตและผู้ปฏิบัติงานแบบบูรณาการในระดับภูมิภาค โดยใช้ระบบการกระจายสินค้าเพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล

3.2.4 การก่อตั้งและการดำเนินงานของการท่าเรือ

ในการประกอบกิจการท่าเรือ นอกจากจะเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการทำเรือขนถ่ายสินค้าหรือการเป็นท่าที่พักเรือแล้ว ยังประกอบไปด้วยการบริหารจัดการเกี่ยวกับท่าเรือในด้านอื่น ๆ อีกด้วย ไม่ว่าจะเป็นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการบุคลากรที่ปฏิบัติ

-
- (a) promote the development of an effective and productive South African ports industry that is capable of contributing to the economic growth and development of our country;
 - (b) establish appropriate institutional arrangements to support the governance of ports;
 - (c) promote and improve efficiency and performance in the management and operation of ports;
 - (d) enhance transparency in the management of ports;
 - (e) strengthen the State's capacity to-
 - (i) separate operations from the landlord function within ports;
 - (ii) encourage employee participation, in order to motivate management and
 - (iii) facilitate the development of technology, information systems and managerial expertise through private sector involvement and participation; and
 - (f) promote the development of an integrated regional production and workers; distribution system in support of government's policies.

หน้าที่ต่าง ๆ ภายในท่าเรือ เจ้าของเรือเดินทะเล หรือเป็นบุคคลภายนอกที่มีส่วนได้เสียในสินค้าที่ใช้การขนส่งด้วยเรือเดินทะเล เช่น ผู้ซื้อหรือผู้ขายในธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าการบริหารงานหรือการดำเนินงานของท่าเรือจึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีหลักเกณฑ์เข้ามาควบคุมการดำเนินการต่าง ๆ ภายในท่าเรือ ด้วยเหตุนี้ รัฐจึงต้องอาศัยกฎหมายเพื่อเป็นกลไกในการเข้ามาควบคุมการประกอบกิจการประเภทนี้ ซึ่งเนื้อหาในส่วนแรกจะกล่าวถึง การก่อตั้งการท่าเรือ โดยในเรื่องนี้ ปรากฏในบทบัญญัติอันว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการดำเนินกิจการท่าเรือในมาตรา 4⁵⁰ ซึ่งวางหลักไว้ว่า (1) ภายหลังจากวันที่ได้ทำการก่อตั้งการท่าเรือแห่งชาติจำกัด (National Ports Authority (Pty) Ltd) ซึ่งผ่านการเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว รัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) ต้องดำเนินการตามขั้นตอนอันจำเป็นเพื่อแปรสภาพบริษัทจำกัดให้เป็นบริษัทมหาชนจำกัด โดยใช้ชื่อว่า “การท่าเรือแห่งชาติจำกัด (National Ports Authority Limited)” ซึ่งมีอำนาจอย่างเด็ดขาดในการเป็นเจ้าของ ดำเนินการ ควบคุมและบริหารกำกับดูแลท่าเรือที่อยู่ภายในสาธารณรัฐ ทั้งนี้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงมาตรา 32 มาตรา 66 มาตรา 190 และมาตรา 344 (d) ของกฎหมายบริษัท และ (2) จากการที่การท่าเรือแห่งชาติจำกัด (National Ports Authority (Pty) Ltd) ได้ถูกเปลี่ยนแปลงตามที่ได้กล่าวไว้ในอนุมาตรา (1) สิทธิของรัฐในฐานะผู้ถือหุ้นการท่าเรือแห่งชาติจะต้องดำเนินการผ่านทางรัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) และได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี (Minister) ตามที่กฎหมายนี้กำหนด

⁵⁰ 4. (1) Notwithstanding sections 32, 66, 190 and 344(d) of the Companies Act, on a date after the incorporation of National Ports Authority (Pty) Ltd, and with the concurrence of the Minister, the Shareholding Minister may take the necessary steps to convert the company into a public company, styled “National Ports Authority Limited”, vested with the authority to own, manage, control and administer ports within the Republic.

(2) Where National Ports Authority (Pty) Ltd is converted as contemplated in subsection (1), the State’s rights as a shareholder of the Authority are to be exercised by the Shareholding Minister and, where required by this Act, with the concurrence of the Minister.

3.2.4.1 วัตถุประสงค์ของการท่าเรือ

The National Ports Act 2005 ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกโดยย่อว่า NPA 2005 ได้กล่าวถึงวัตถุประสงค์ของการท่าเรือไว้ในมาตรา 12⁵¹ ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า การดำเนินงานหรือการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดของการท่าเรือแห่งชาติต้องมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (1) ควบคุมจัดการธุรกิจตามประเภทที่ได้รับการวางแผน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ และไม่ทำให้ผลประโยชน์ของชาติตกอยู่ในภาวะเสี่ยง
- (2) รักษาสถานภาพและความเป็นอิสระทางการเงินของตนเอง
- (3) ทำให้ผู้ใช้ท่าเรือสามารถเข้าถึงระบบของท่าเรือได้ด้วยวิธีการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดเท่าที่จะสามารถเป็นไปได้
- (4) ตอบสนองทุกความต้องการในเรื่องการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือตามสมควร
- (5) ร่วมมือกับท่าเรือในกิจกรรมทั่วไป

⁵¹ 12. The Authority must, in all its activities, aim to-

- (a) conduct business in a manner designed to achieve the objects of this Act and which does not jeopardise the national interest;
- (b) remain financially autonomous;
- (c) enable the port users to access the port system in the most efficient way possible;
- (d) satisfy all reasonable demands for port services and facilities;
- (e) co-ordinate the general activities of the ports; ensure that orderly, efficient and reliable port services, including safe and secure cargo-storage and cargo-handling facilities, are provided to port users;
- (g) promote the development and expansion of port services and facilities elsewhere in the world in collaboration with other countries and international organisations in a manner consistent with the objectives of this Act;
- (h) promote and undertake the necessary measures to enhance safety and security of life and property in ports;
- (i) integrate biophysical, social and economic issues in all forms

(6) ทำให้มั่นใจได้ว่าการบริการของท่าเรือที่เป็นไปอย่างมีระเบียบตามขั้นตอน มีประสิทธิภาพและสามารถเชื่อถือได้ รวมทั้งมีคลังเก็บสินค้าที่มีความมั่นคงปลอดภัยและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจัดการสินค้าสำหรับผู้ใช้ท่าเรือ

(7) ส่งเสริมการพัฒนาและการขยายตัวของบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแห่งอื่นในโลก โดยร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ และองค์การระหว่างประเทศในเรื่องที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้

(8) ส่งเสริมและดำเนินมาตรการอันจำเป็นเพื่อยกระดับความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินภายในท่าเรือ และ

(9) รวบรวมประเด็นทางด้านชีวกายภาพ (biophysical) สังคม และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจทุกรูปแบบเพื่อการตัดสินใจในเรื่องของการพัฒนาและการดำเนินการของท่าเรือ

3.2.4.2 คณะกรรมการการท่าเรือ

ใน The National Ports Act 2005 ได้กำหนดให้มีการตั้งคณะกรรมการท่าเรือขึ้น โดยส่วนที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการการท่าเรือ นั้น ประกอบด้วยหัวข้อย่อย ๆ อีก 3 หัวข้อ ได้แก่ (ก) องค์ประกอบของคณะกรรมการ (ข) การเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการคัดเลือกและการแต่งตั้งคณะกรรมการ และ (ค) หน้าที่ของคณะกรรมการ โดยจะได้กล่าวเป็นลำดับ ดังนี้

(ก) องค์ประกอบของคณะกรรมการ

องค์ประกอบของคณะกรรมการ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 14⁵² ซึ่งกล่าวว่า (1) ภายใต้อนุมาตรา (7) คณะกรรมการประกอบด้วยสมาชิกจำนวนไม่น้อยกว่า

⁵² 14. (1) Subject to subsection (7), the Board consists of a minimum of seven and a maximum of 13 members, appointed by the Shareholding Minister after consultation with the Minister.

(2) The members of the Board must have special knowledge or experience that would be of value to the Authority in the performance of its functions, in such fields as

- (a) management of ports;
- (b) international trade;
- (c) corporate management;

เจ็ดคนและไม่เกินกว่าสิบสามคน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) ภายหลังจากการประชุมปรึกษาหารือกับรัฐมนตรี (2) ผู้เป็นคณะกรรมการต้องมีความรู้หรือประสบการณ์พิเศษเฉพาะด้าน อันจะเป็นคุณประโยชน์ต่อการท่าเรือแห่งชาติ ในการดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ อาทิ สาขาการบริหารจัดการท่าเรือ การค้าระหว่างประเทศ การบริหารจัดการแบบบูรณาการ การขนส่งทางทะเล การพาณิชย์ การเงินและกฎหมาย และเศรษฐศาสตร์ การขนส่งและโลจิสติกส์ ตัวแทนเรือ การแลกเปลี่ยนเอกสารทางบัญชี (การหักบัญชี) และการส่งต่อเอกสาร(3) รัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) ต้องแต่งตั้งคณะกรรมการคนหนึ่งเพื่อดำรงตำแหน่งประธาน (4) คณะกรรมการต้องคัดเลือกผู้รักษาการแทนประธานจากสมาชิกของคณะกรรมการ (5) สมาชิกของคณะกรรมการต้องไม่เป็นตัวแทนผลประโยชน์พิเศษเฉพาะของบางกลุ่มแต่ต้องส่งเสริมการพัฒนาและการปรับปรุงแก้ไขท่าเรือให้กลมกลืนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อความคุ้มค่าและประโยชน์แก่ผู้ใช้ทุกราย (6) ในการคัดเลือกบุคคลเพื่อการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการนั้น ควรตระหนักถึงวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ และหน้าที่ของการท่าเรือแห่งชาติเป็นสำคัญ (7) ให้คณะกรรมการของการท่าเรือแห่งชาติจำกัด (National Ports Authority (Pty) Ltd) ซึ่งมีอยู่ก่อนวันที่ทำการท่าเรือแห่งชาติกลายเป็นผู้รับช่วงของการท่าเรือแห่งชาติจำกัด (National Ports Authority (Pty) Ltd)

(d) maritime transport;

(e) commerce, finance and legal and economic matters;

(3) The Shareholding Minister must appoint one member of the Board as the

(4) The Board must elect a deputy chairperson from among its members.

(5) Members of the Board may not represent particular interests of a certain group, but must promote the harmonious development and improvement of the ports to the benefit of all users and the economy.

(6) In selecting persons for appointment to the Board, cognisance must be taken to the objects of this Act and the functions of the Authority.

(7) The board of National Ports Authority (Pty) Ltd, as it existed immediately prior to the date on which the Authority becomes the successor to National Ports Authority (Pty) Ltd, constitutes the first Board of the Authority and must be deemed to have been appointed in terms of this Act.

(ข) การเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการคัดเลือกและการแต่งตั้ง

คณะกรรมการ

การเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการคัดเลือกและการแต่งตั้งคณะกรรมการ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 15 ซึ่งกล่าวว่า (1) (เอ) รัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) ต้องร้องขอให้มีการเสนอชื่อเพื่อเข้ารับการคัดเลือกโดยใช้สื่อสาธารณะในการประชาสัมพันธ์ (บี) ภายใต้มาตรา 14 และมาตรา 17 รัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) ต้องแต่งตั้งคณะกรรมการจากบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อ (2) (ก) เมื่อใดก็ตามที่ตำแหน่งในคณะกรรมการว่างลง รัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) สามารถแต่งตั้งบุคคลเพื่อทดแทนตำแหน่งที่ว่างลงนั้นได้ตามระยะเวลาที่ยังไม่ครบกำหนดตามวาระของตำแหน่งของกรรมการคนนั้น (ข) บุคคลตามที่ได้กล่าวถึงใน (ก) ต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้และประสบการณ์พิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นไปตามที่มาตรา 14 (2) ได้บัญญัติไว้

(ค) หน้าที่ของคณะกรรมการ

ในส่วนหน้าที่ของคณะกรรมการนั้น ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 16 ซึ่งกล่าวไว้ว่า

(1) คณะกรรมการเป็นตัวแทนของการท่าเรือแห่งชาติและการดำเนินงานใด ๆ ของคณะกรรมการภายในกรอบอำนาจของคณะกรรมการถือเสมือนว่าเป็นการกระทำของการท่าเรือแห่งชาติ

(2) คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ 1) อนุมัติแผนการทางธุรกิจและกลยุทธ์ของการท่าเรือแห่งชาติรวมถึงงบประมาณ นโยบายเกี่ยวกับกลไกราคา และการจัดเตรียมเงินทุน 2) สร้างมาตรการควบคุมอันจำเป็นเพื่อประกันว่าการท่าเรือแห่งชาติได้บริหารจัดการและดำเนินการโดยสอดคล้องกับหลักการทางธุรกิจ 3) รับรองมาตรการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงท่าเรือ รวมถึงข้อตกลงเรื่องสัมปทานตามที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 56 4) รับรองว่ากิจการขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งบุคคลที่เสียเปรียบในอดีต (historically disadvantaged groups) เป็นเจ้าของ มีโอกาสเท่าเทียมกันในการเข้าร่วมดำเนินการในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสภาพแวดล้อมของท่าเรือ 5) แต่งตั้งและเข้าร่วมในสัญญาดำเนินการ (performance contract) กับประธานกรรมการบริหาร (CEO) ของการท่าเรือแห่งชาติ 6) กำหนดหลักเกณฑ์และนโยบายเพื่อการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพในส่วนของอำนาจหน้าที่ในการบังคับและควบคุมของการท่าเรือแห่งชาติ 7) ประเมินผลในส่วนนโยบายทั้งหมดเพื่อการพัฒนา การแก้ไขปรับปรุง และการขยายท่าเรือ 8) ให้ความเห็นชอบการซื้อขาย การได้มาซึ่งการเข้าถือสิทธิ และสัญญาเช่า

ทรัพย์สินในท่าเรือระยะยาวของ 9) ให้ความเห็นชอบสัญญาเช่าที่ดินระยะยาว 10) รักษาความสัมพันธ์อันดีกับรัฐและผู้ถือผลประโยชน์ร่วมในอุตสาหกรรมอื่น ๆ 11) ให้ความเห็นชอบสัญญาสำหรับสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่และการจัดซื้อ ภายใต้มาตรา 54 ของ PFMA (Public Finance Management Act, 1999) 12) ให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้บริหารระดับอาวุโสของการท่าเรือแห่งชาติ และ 13) แสดงผลกระทบต่อนโยบายในเชิงพาณิชย์ของท่าเรือแห่งชาติของรัฐบาล

(3) ไม่มีสิ่งใดในอนุมาตรา (1) ขัดขวางคณะกรรมการจากการดำเนินการใด ๆ ในหน้าที่ตามจำเป็นสมควรเพื่อการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและมีกำไร การกำหนดแผนการ การดำเนินการและการควบคุมท่าเรือ และจะต้องไม่ขัดแย้งกับกฎหมายนี้

(4) ห้ามมิให้ขายที่ดินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการท่าเรือแห่งชาติไม่ว่ากรณีใดก็ตาม

3.2.4.3 หน้าที่ของการท่าเรือ

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของการท่าเรือแห่งชาตินั้น ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 11 กล่าวคือ

(1) การท่าเรือแห่งชาติมีหน้าที่หลัก ในการบริหาร ควบคุมดูแล และจัดการท่าเรือ เพื่อรับรองประสิทธิภาพและหน้าที่ในเชิงเศรษฐศาสตร์ของท่าเรือเหล่านั้น และในการปฏิบัติการดังกล่าวการท่าเรือแห่งชาติต้อง

(1.1) วางแผน จัดเตรียม บำรุงรักษา และพัฒนาสิ่งที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ

(1.2) ตระเตรียมและทำให้ท่าเรือแต่ละแห่งมีความทันสมัยตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนพัฒนาท่าเรือ ซึ่งแผนพัฒนาท่าเรือต้องสะท้อนให้เห็นถึงถึงนโยบายของการท่าเรือแห่งชาติสำหรับการพัฒนาท่าเรือและการใช้ประโยชน์จากที่ดินภายในท่าเรือดังกล่าว

(1.3) ควบคุมการใช้ประโยชน์จากที่ดินภายในท่าเรือและมีอำนาจในการให้เช่าที่ดินภายใต้เงื่อนไขนั้นตามที่การท่าเรือแห่งชาติกำหนดขึ้น

(1.4) เตรียมการหรือจัดให้มีทางเข้าที่เป็นถนนหรือรางรถไฟภายในท่าเรือ

(1.5) จัดเตรียมการบริการ เช่น แหล่งน้ำ ไฟฟ้า แหล่งพลังงานและระบบท่อน้ำเสีย และระบบโทรคมนาคมภายในท่าเรือ

(1.6) บำรุงรักษาท่าเรือและสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน

(1.7) วางระเบียบปฏิบัติและควบคุมดูแลในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (ก) การจำกัดจำนวนการเดินทางเรือภายในท่าเรือและวิธีการเข้าสู่ท่าเรือ (ข) ทางเข้าท่าเรือ และการหยุดพัก การเคลื่อนที่ หรือกระบวนการในการเข้าและออกจากท่าเรือของเรือเหล่านั้น (ค) การบรรทุกของการขนถ่ายสินค้าออกและการเก็บรักษาสินค้า และการนำผู้โดยสารลงเรือและขึ้นฝั่ง (ง) การพัฒนาท่าเรือ (จ) จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดการสินค้าออกชายฝั่ง รวมไปถึงถึงการวางแผนและควบคุมเส้นทางการเดินเรือในบริเวณใกล้เคียงของสิ่งอำนวยความสะดวกเช่นว่านั้น (ฉ) มลภาวะ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมภายใต้ขอบเขตจำกัดของท่าเรือ (ช) การยกระดับความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยภายใต้ขอบเขตจำกัดของท่าเรือ

(1.8) รับรองว่ามีการจัดเตรียมการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือไว้อย่างเหมาะสมเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

(1.9) ออกใบอนุญาตและควบคุมการปฏิบัติงานในเรื่องของการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

(1.10) ให้การรับรองว่าบุคคลผู้ได้ใบอนุญาตประกอบกิจการจะจัดให้มีการบริการท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(1.11) ส่งเสริมความมีประสิทธิภาพ ความน่าเชื่อถือ และมาตรการทางเศรษฐกิจในส่วนของผู้ได้รับใบอนุญาตให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับนานาชาติ และความต้องการของสาธารณะ

(1.12) กำหนดข้อจำกัดภายในและระดับซึ่งเครื่องขุดลอกจะสามารถดำเนินการภายในท่าเรือและบริเวณใกล้เคียงที่ไปท่าเรือนั้นได้

(1.13) จัดหาหรือตระเตรียมเรือลากจูง เรือนำร่อง และสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการอื่น ๆ สำหรับการเดินเรือและที่จอดเรือ (ที่ทอดสมอเรือ) ในท่าเรือ

(1.14) จัดเตรียม ควบคุมดูแล และบำรุงรักษาการอำนวยความสะดวกในการจราจรทางเรือ

(1.15) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ การแก้ไขปรับปรุง และการพัฒนาท่าเรือ

(1.16) ให้คำแนะนำทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับส่วนต่าง ๆ ของท่าเรือ การบริการของท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

(1.17) ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในระดับยิ่ง ๆ ขึ้นไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อที่จะเพิ่มการเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการท่าเรือปลายทางของบุคคลผู้เสียเปรียบในอดีต (historically disadvantaged persons)

(1.18) การออกไปอนุญาตเพื่อการก่อสร้างและการดำเนินการของการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดการสินค้าออกชายฝั่งที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าว

(1.19) การถ่ายสินค้าออกหรืออำนวยความสะดวกในการถ่ายสินค้าออกของหน้าที่กระทำอันเกี่ยวข้องกับท่าเรือ

(1.20) อำนวยความสะดวกเพื่อการดำเนินการในบทบาทใด ๆ ขององค์การใด ๆ ของรัฐในท่าเรือ

(1.21) สนับสนุนการสำรวจและการพัฒนาในขอบเขตของการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

(2) การท่าเรือจะต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(2.1) รับผิดชอบในกิจกรรมใด ๆ ภายในท่าเรือซึ่งส่งเสริมและทำให้การพัฒนาของการค้าและการพาณิชย์สำหรับส่วนได้เสียในทางเศรษฐศาสตร์และผลประโยชน์ของเศรษฐกิจของชาติเป็นไปด้วยความง่ายขึ้น

(2.2) ให้ร่วมมือกับสถานศึกษาเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการศึกษาเฉพาะทางในเรื่องการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

(2.3) จัดเตรียมการบริการใด ๆ รวมไปถึงการบริการของท่าเรือหรือการดำเนินงานในส่วนหนึ่งของสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือซึ่งถูกกำหนดขึ้นเพื่อความปลอดภัย การดำเนินการที่มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามขั้นตอน หรือการบริหารจัดการท่าเรือ

(2.4) ดำเนินการตามหน้าที่อื่น ๆ ตามความจำเป็นเพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายของกฎหมายนี้

(2.5) ส่งเสริมและทำให้การลงทุนในส่วนภูมิภาคเอกชนและมหาชน และการเข้ามามีส่วนร่วมในเงื่อนไขของการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือเป็นไปอย่างง่ายขึ้น

(2.6) เข้าร่วมข้อตกลงโดยนัยยะแห่งกฎหมายนี้

(3) การท่าเรือแห่งชาติต้องร่วมเสนอข้อตกลงกับบุคคลใด ๆ ตามกฎหมาย หรือองค์การของรัฐเพื่อที่จะทำให้การดำเนินงานในหน้าที่ต่าง ๆ ได้กระทำร่วมกัน และเป็นไปอย่างกลมกลืน โดยมีความคล้ายคลึงหรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินการเหล่านั้นของการท่าเรือแห่งชาติ

(4) การท่าเรือแห่งชาติในฐานะผู้ดำเนินการตามมาตรการขั้นสุดท้ายต้องทำทุกอย่างตามจำเป็นสมควรเพื่อให้การบริหารจัดการ การวางแผน การควบคุมดูแล และการดำเนินการของท่าเรือได้ผลดีและคุ้มค่า

(5) การท่าเรือแห่งชาติต้องรายงานเรื่องดังกล่าวให้รัฐมนตรีทราบเป็นประจำทุกปี และเพื่อการนี้ให้นำมาตรา 44 มาใช้บังคับตามความจำเป็น รวมทั้งเสนอสำเนาของรายงานดังกล่าวให้ รัฐมนตรีผู้ใช้อำนาจผู้ถือหุ้น (Shareholding Minister) ทราบด้วย

3.2.4.4 ท่าเรือภายใต้อำนาจของการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้กล่าวถึงท่าเรือที่อยู่ภายใต้อำนาจของการท่าเรือแห่งชาติไว้ในมาตรา 10 ซึ่งได้กำหนดว่าท่าเรือทุกแห่งต้องตกอยู่ภายใต้อำนาจการกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งชาติ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีอาจกำหนดเป็นลายลักษณ์อักษรและประกาศในราชกิจจานุเบกษา ให้ท่าเรือใด ๆ ตกอยู่ภายใต้อำนาจของการท่าเรือแห่งชาติ นอกจากนี้ ภายหลังจากการประชุมปรึกษาหารือกับการท่าเรือแห่งชาติแล้ว คณะรัฐมนตรีอาจทบทวนพิจารณา เปลี่ยนแปลง หรือขยายเขตพื้นที่ของท่าเรือ และต้องปรึกษากับเทศบาลที่เกี่ยวข้อง หากการทบทวนพิจารณา เปลี่ยนแปลง หรือการขยายเช่นว่านั้นส่งผลกระทบต่อเขตพื้นที่ของเทศบาล ท้ายที่สุดหากมีการดำเนินการเกี่ยวโยงไปถึงสิ่งที่กล่าวไว้ในข้างต้น ตามมาตรา 10 (2) และมาตรา 10 (3) คณะรัฐมนตรีต้องปฏิบัติตามกระบวนการที่เปิดเผยและโปร่งใส ซึ่งรวมไปถึงการศึกษาความสำเร็จในเชิงปฏิบัติ และประเมินผลกระทบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

3.2.4.5 ความรับผิดชอบของการท่าเรือ (Liability of Authority)

ตาม The National Ports Act 2005 ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของการท่าเรือ ไว้ใน มาตรา 85 ซึ่งกำหนดว่าการท่าเรือ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของการท่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหาย เสียหาย ที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นกระทำโดยการท่าเรือ ลูกจ้าง

หรือตัวแทนของการท่าเรือที่กระทำโดยสุจริตในขณะที่ปฏิบัติการตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้⁵³ ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัตินี้จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติในลักษณะเช่นนี้มีความเหมาะสมดีแล้ว เนื่องจากหากบุคคลดังกล่าวได้กระทำการโดยสุจริต กล่าวคือ ไม่ได้จงใจ หรือประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรงในการปฏิบัติหน้าที่ บุคคลเหล่านั้นก็ไม่ควรต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้น หรืออีกนัยหนึ่งคือ หากบุคคลดังกล่าวพิสูจน์ได้ว่าตนได้ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาทเลินเล่อธรรมดาที่ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหาย แต่หากมีกรณีที่มีการกระทำความผิดทางอาญารวมด้วย อาจมีความรับผิดในทางอาญาได้ตามบทบัญญัติมาตรา 87

3.2.5 บทนิยามศัพท์

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัตินิยามศัพท์ ไว้ในมาตรา 1 (1)⁵⁴ ซึ่งบัญญัติว่า “นิยามศัพท์ให้เป็นไปตามกฎหมายนี้ เว้นแต่บริบทจะแสดงเป็นอย่างอื่น

“ข้อตกลง”⁵⁵ (agreement) หมายความว่ารวมถึง รูปแบบใด ๆ ของ สัมปทานหรือความร่วมมือ

“การทำเรือ”⁵⁶ (Authority) อยู่ภายใต้บังคับในมาตรา 3 หมายถึง National Port Authority Limited ที่ถูกกล่าวถึงอย่างละเอียดในมาตรา 4

“สัมปทาน”⁵⁷ (concession) หมายถึง ข้อตกลงให้สิทธิที่จะเข้าผูกพันตาม ข้อกำหนดในมาตรา 56

“ใบอนุญาต”⁵⁸ (licence) หมายความว่า ใบอนุญาตที่มีขึ้นเพื่ออนุญาตให้มีการบริการเกี่ยวกับท่าเรือหรือเพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเรือ ซึ่งออกตามข้อกำหนดใน

⁵³ 85. Neither the Authority nor an employee or a representative of the Authority is liable for loss or damage caused by anything done or omitted by the Authority, the employee or the representative in good faith whilst performing any function in terms of this Act.

⁵⁴ (1) In this Act, unless the context indicates otherwise-

⁵⁵ “agreement” includes any form of concession or partnership;

⁵⁶ “Authority” means, subject to section 3, National Ports Authority Limited, contemplated in section 4;

⁵⁷ “concession” means a concession agreement entered into in terms of section 56;

มาตรา 57 หรือถือว่าได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดในมาตรา 65 และ “ใบอนุญาตที่ออกให้แล้วนั้น” (licensed) จะต้องถูกต้องความตามที่ได้กำหนดไว้

“ผู้ประกอบการกิจการที่ได้รับใบอนุญาต”⁵⁹ (licensed operator) หมายถึง บุคคลที่ได้รับอนุญาต หรือถือว่าได้รับอนุญาตให้บริการท่าเรือ หรือดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเรือ

“รัฐมนตรี”⁶⁰ (Minister) หมายถึง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมหรือผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้ดำเนินการแทนตามเวลาที่มอบหมาย

“กฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย”⁶¹ (National Port Authority of South Africa) หมายถึง หน่วยของธุรกิจ หรือหน่วยของ transnet ซึ่งมีอยู่ก่อนการบัญญัติกฎหมายนี้ และเป็นที่ยุ้จักกันในชื่อ “กฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย”

“คณะกรรมการที่ปรึกษาแห่งชาติ”⁶² (National Port Consultative Committee) หมายถึง คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามข้อกำหนดในมาตรา 82

“สิ่งที่จะช่วยเกี่ยวกับการนำทาง”⁶³ (navigational aids) หมายถึง ประกาศาการ วิทยุช่วยการนำทาง ฟันลอยน้ำ สัญญาณไฟ และอุปกรณ์หรือระบบอื่น ๆ ที่ช่วยในเรื่องของความปลอดภัยและความมีประสิทธิภาพในการนำทางให้กับยานพาหนะ

⁵⁸ “licence” means a licence to provide a port service or operate a port facility, issued in terms of section 57 or deemed to be held in terms of section 65 and “licensed” must be interpreted accordingly;

⁵⁹ “licensed operator” means a person licensed, or deemed to be licensed, to provide a port service or operate a port facility;

⁶⁰ “Minister” means the Minister of Transport or a duly appointed representative;

⁶¹ “National Ports Authority of South Africa” means the business unit or division of Transnet which immediately prior to the commencement of the Act constituted and was known as the “National Ports Authority of South Africa”;

⁶² “National Port Consultative Committee” means a committee set up in terms of section 82;

“ผู้นำร่อง”⁶⁴ (pilot) หมายถึง บุคคลผู้ที่ได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดใน มาตรา 7 ที่ให้บริการเกี่ยวกับการนำร่อง

“ท่าเรือ”⁶⁵ (port) หมายถึง ท่าเรือใด ๆ ของอ่าว Richards อ่าว Durban อ่าวลอนดอนตะวันออก อ่าว Nqura อ่าว Elizabeth อ่าว Mossel อ่าว Cape Town อ่าว Saldanha ท่าเรือ Nolloth หรือท่าเรือที่ถูกกำหนดไว้ตามข้อกำหนดในมาตรา 10 (2)

ดังจะเห็นได้ว่า บทนิยามศัพท์ของคำว่า “ท่าเรือ” ใน The National Ports Act 2005 นั้น จะไม่ใช่การให้นิยามความหมายว่า “ท่าเรือ” คืออะไร ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกหรืออุปกรณ์ที่จำเป็นอย่างใดบ้าง หรือไม่ได้กำหนดลักษณะหรือองค์ประกอบ เงื่อนไขของท่าเรือไว้แต่อย่างใดเลย แต่จะเป็นการกำหนดชื่อของท่าเรือในอ่าวต่าง ๆ ไว้เป็นการเฉพาะ โดยอาจสังเกตได้ว่า การให้นิยามศัพท์ของคำว่า “ท่าเรือ” ของ The National Ports Act 2005 นั้น อาจแตกต่างจากการให้นิยามศัพท์ของกฎหมายประเทศอื่น ๆ ซึ่งเหตุผลประการสำคัญของการบัญญัติเช่นนี้ ก็เนื่องมาจาก The National Ports Act 2005 ไม่ได้มุ่งหมายที่จะควบคุมการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเท่านั้น แต่มุ่งหมายรวมถึงที่จะควบคุมการประกอบกิจการท่าเรือทุกประเภท ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพและบริการของอุตสาหกรรมท่าเรือของประเทศแอฟริกาใต้ให้สามารถมีส่วนร่วมช่วยส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาประเทศไปในขณะเดียวกันด้วย

3.2.6 การประกอบกิจการท่าเรือ

3.2.6.1 ผู้มีสิทธิประกอบกิจการท่าเรือ

⁶³ “navigational aids” means lighthouses, radio navigational aids, buoys, beacons and any other device or system used to assist the safe and efficient navigation of vessels;

⁶⁴ “pilot” means a person licensed in terms of section 77 to provide pilotage services;

⁶⁵ “port” means any of the ports of Richards Bay, Durban, East London, Nqura, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town, Saldanha Bay, Port Nolloth or a port which has been determined as such in terms of section 10 (2);

ตาม The National Ports Act 2005 นั้น มิได้กำหนดคุณสมบัติ หรือจำกัดคุณสมบัติของบุคคลผู้มีสิทธิประกอบกิจการท่าเรือไว้แต่อย่างใด ดังนั้น ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลธรรมดาหรือบริษัทจำกัด บริษัทจำกัดมหาชน หรือองค์กรเอกชนในรูปแบบใดก็เป็นผู้มีสิทธิที่จะยื่นคำร้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือต่อการท่าเรือได้ทั้งสิ้น

3.2.6.2 คุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ในมาตรา 1 (1) ได้ให้นิยามของคำว่า “ผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาต (licensed operator) หมายถึง บุคคลที่ได้รับอนุญาต หรือถือว่าได้รับอนุญาตให้บริการท่าเรือ หรือดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเรือ โดยใน The National Ports Act 2005 มิได้กำหนดคุณสมบัติหรือจำกัดคุณสมบัติของบุคคลผู้ที่ประกอบกิจการท่าเรือไว้แต่อย่างใด ดังนั้น แม้จะเป็นบุคคลธรรมดาก็สามารถยื่นคำร้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือต่อการท่าเรือได้

3.2.6.3 ขั้นตอนหรือกระบวนการในการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับขั้นตอนหรือกระบวนการในการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือไว้ว่า บุคคลอาจประกอบกิจการท่าเรือได้โดยการยื่นคำร้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือต่อการท่าเรือตามมาตรา 57 และอาจได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ โดยการได้รับสัมปทานจากการท่าเรือตามมาตรา 56 ก็ได้ ซึ่งกรณีตามมาตรา 56 นั้น เป็นกรณีที่มีการท่าเรือได้เข้าทำข้อตกลงกับบุคคลใด ๆ โดยกำหนดให้บุคคลเหล่านั้นมีอำนาจในการประกอบกิจการท่าเรือโดยได้รับสัมปทาน จึงเป็นกรณีที่ถือว่าได้รับอนุญาตให้บริการท่าเรือ หรือดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเรือ

ดังนั้น ตาม National Ports Act 2005 จึงมีการให้นิยามความหมายคำว่า “ผู้รับอนุญาต” ไว้ว่า นอกจากหมายถึงบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้บริการท่าเรือ หรือดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเรือ โดยการขออนุญาตจากการท่าเรือตามความหมายของมาตรา 57 แล้ว ยังหมายถึงกรณีที่ถือว่าได้รับอนุญาตให้บริการท่าเรือหรือดำเนินการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับท่าเรือ โดยการได้รับสัมปทานจากการท่าเรือตามความหมายของมาตรา 56 ด้วย ซึ่งมาตรา 56 ได้วางหลักไว้ ดังนี้

(1) การท่าเรืออาจเข้าทำข้อตกลงกับบุคคลใด ๆ โดยกำหนดให้บุคคลนั้นมีอำนาจดังต่อไปนี้⁶⁶ (เอ) ออกแบบ สร้าง ทำให้คืนสู่สภาพเดิม พัฒนา จัดการด้านการเงิน บำรุงรักษา หรือดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือปลายทาง หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ หรือจัดให้มีบริการที่เกี่ยวข้องกับการนั้น⁶⁷ (บี) จัดให้มีบริการอื่น ๆ ภายในท่าเรือตามวัตถุประสงค์ที่การทำเรือกำหนด (ซี) ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ที่จำเป็น หรือช่วยเสริมสิ่งที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (เอ) และ (บี) หรือ (ดี) ปฏิบัติหน้าที่ใด ๆ ที่ระบุไว้ในอนุมาตรา (เอ) (บี) และ (ซี)

(2) ข้อตกลงที่กำหนดในมาตรานี้ ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของการท่าเรือและต้องรายงานการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินการของท่าเรือให้การทำเรือทราบทุกปี รวมทั้งบทบัญญัติว่าด้วยการให้บริการในส่วนของมาตรฐานการปฏิบัติงานให้ระบุไว้ในข้อตกลง

(3) การให้บริการตามข้อตกลงที่พิจารณาในอนุมาตรา (1) อาจรวมถึงการขนของขึ้นบรทุกบนยานพาหนะ

(4) แม้ว่ามีบทบัญญัติอื่นใดในกฎหมายนี้ การท่าเรืออาจทำข้อตกลงในลักษณะที่เป็นการให้บุคคลอื่นให้บริการใด ๆ ที่การทำเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายนี้⁶⁸

ในส่วนนของมาตรา 57 ในเรื่องการอนุญาตเกี่ยวกับการให้บริการและอำนวยความสะดวกท่าเรือ ได้วางหลักไว้ว่า

(1) เว้นแต่จะได้มีการทำข้อตกลงตามความมุ่งหมายในมาตรา 56 ห้ามบุคคลใดนอกจากการทำเรือให้บริการท่าเรือหรือดำเนินการให้ความสะดวกอื่น ๆ แก่ท่าเรือ ตามข้อกำหนดของใบอนุญาตที่ออกตามมาตรา

⁶⁶ (1) The Authority may enter into an agreement with any person in terms of which that person, for the period and in accordance with the terms and conditions of the agreement, is authorised to-

⁶⁷ (a) design, construct, rehabilitate, develop, finance, maintain or operate a port terminal or port facility, or provide services relating thereto;

⁶⁸ (4) Notwithstanding any other provision of this Act, the Authority may enter into 30 agreements in terms of which it contracts out any service which the Authority is required to provide in terms of this Act.

(2) บุคคลใด ๆ อาจร้องขอให้การทำเรือออกใบอนุญาตได้ ภายใต้บังคับบัญญัติของกฎหมายนี้

(3) คำร้องขอให้ออกใบอนุญาตต้องได้รับการรับรองตามวิธีที่กำหนด และตามที่การทำเรือออกค่าเชิฐโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(4) ในคำเชิฐที่พิจารณาตามอนุมาตรา (3) การทำเรือต้องระบุถึงประเภทของบริการ แบบฟอร์มคำร้องขอที่ต้องส่ง รวมทั้งค่าธรรมเนียมใด ๆ ที่ต้องจ่ายขึ้นอยู่กับการส่งคำร้องขอ วิธีการซึ่งมุ่งหมายว่าการให้บริการต้องถูกจัดให้มี สถานที่และเวลาที่แบบฟอร์มคำร้องขอหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องอาจได้รับการทำเรือและกำหนดระยะเวลา

(5) การทำเรืออาจเรียกให้ผู้ขออนุญาตจัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมที่อาจจำเป็นในการพิจารณาคำขอให้แก่การทำเรือด้วยค่าใช้จ่ายของผู้อนุญาตเอง ภายในระยะเวลาที่การทำเรือกำหนด

(6) ภายในหกสัปดาห์หลังจากได้รับคำขอตามอนุมาตรา (2) การทำเรือต้องออกใบอนุญาตโดยระบุข้อกำหนดและเงื่อนไข หรือปฏิเสศการออกใบอนุญาตและให้เหตุผลของการปฏิเสศเป็นลายลักษณ์อักษร

(7) การทำเรืออาจยกเว้นเงื่อนไขการขอรับอนุญาตตามข้อกำหนดของกฎหมายนี้ให้กับบุคคลใดก็ได้ ถ้าเป็นการทำข้อตกลงตามความมุ่งหมายในมาตรา 11 (3) และการทำเรือเป็นที่พอใจว่ากิจกรรมของบุคคลที่เกี่ยวข้องมีหน่วยงานตามกฎหมายอื่นหรือหน่วยงานของรัฐที่มุ่งหมายในมาตรานั้นกำกับดูแลอย่างเพียงพอตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ โดยในการยกเว้นตามความมุ่งหมายนี้จะต้องพิจารณาภายใต้เงื่อนไขที่การทำเรือเห็นว่าสมควรและตามที่กฎหมายนี้ให้อำนาจ⁶⁹

⁶⁹ Licence regarding port services and facilities

57. (1) Unless an agreement contemplated in section 56 has been concluded, no person other than the Authority may provide a port service or operate a port facility otherwise than in terms of a licence issued under this section.

(2) Any person may, subject to the provisions of this Act, apply to the Authority for a licence.

(3) Any application for a licence must be lodged in the prescribed manner and in accordance with an invitation issued by the Authority by notice in the Gazette.

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า กรณีที่การทำเรือเข้าทำข้อตกลงกับเอกชน โดยให้เอกชนมีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือปลายทาง หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ หรือจัดให้มีบริการที่เกี่ยวข้องกับการนั้น อาจแบ่งได้ 2 กรณี กล่าวคือ

(1) กรณีที่การทำเรือให้สัมปทานแก่เอกชนรูปแบบหนึ่ง

ตามมาตรา 56

(4) The Authority must, in an invitation contemplated in subsection (3), specify-

(a) the kind of service in respect of which applications are invited;

(b) the form in which applications must be submitted, including any fee payable upon submission of an application;

(c) the manner in which it is contemplated that the service must be provided;

(d) the place where and times when any application form or relevant document may be obtained from the Authority; and

(e) the period within which such applications must be lodged.

(5) The Authority may require an applicant for a licence, at the applicant's expense, to furnish the Authority, within the period specified by it, with such further information as may be necessary in order to consider the application.

(6) Within six weeks after receiving an application in accordance with subsection (2), the Authority must-

(a) issue a licence subject to specified terms and conditions; or

(b) refuse to issue a licence and give written reasons for such refusal.

(7) (a) The Authority may exempt a person from having to obtain a licence in terms of this Act if-

(i) an agreement contemplated in section 11(3) has been concluded; and

(ii) the Authority is satisfied that the activities of the person concerned are, for purposes of this Act, sufficiently regulated by the other statutory body or organ of state contemplated in that section.

(b) An exemption contemplated in paragraph (a) may be made subject to such conditions, authorised by this Act, as the Authority may deem fit.

(2) กรณีที่เอกชนต้องร้องขอให้การทำเรือออกใบอนุญาตให้

ตามมาตรา 57

กรณีนี้เนื่องจากคำร้องขอให้ออกใบอนุญาตต้องได้รับการรับรองตามวิธีที่กำหนด และตามที่การทำเรือออกคำเชิญโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งจากคำเชิญนี้ เมื่อเอกชนคนใดประสงค์ที่จะประกอบกิจการตามประเภทของบริการที่การทำเรือกำหนด ก็สามารถไปยื่นคำร้องขอต่อการทำเรือได้ ทั้งนี้ การทำเรืออาจเรียกให้ผู้ขออนุญาตเสียค่าใช้จ่ายในการขอใบอนุญาตให้แก่การทำเรือภายในระยะเวลาที่การทำเรือกำหนด พร้อมข้อมูลเพิ่มเติมที่อาจจำเป็นในการพิจารณาคำขอได้

โดยการทำเรือต้องพิจารณาถึงคำร้องขอว่าจะออกใบอนุญาตให้หรือปฏิเสธการออกใบอนุญาต ภายใน 6 สัปดาห์นับแต่วันที่รับคำร้องขอ ซึ่งกรณีที่การทำเรือออกใบอนุญาตให้ การทำเรืออาจจะระบุข้อกำหนดและเงื่อนไขไว้ด้วยก็ได้ ส่วนกรณีที่การทำเรือปฏิเสธการออกใบอนุญาต การทำเรือต้องให้เหตุผลของการปฏิเสธเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย นอกจากนี้ ตาม The National Ports Act 2005 ยังให้ดุลพินิจแก่การทำเรือในการยกเว้นบุคคลบางประเภทจากการต้องได้รับอนุญาตตามข้อกำหนดของกฎหมายนี้

ในเรื่องของการอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้น ผู้เขียนเห็นว่า เนื่องจากการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือส่วนใหญ่เป็นกรณีที่เอกชนสร้างท่าเรือเรียบร้อยแล้วจึงมีขอให้มีการออกใบอนุญาต ทำให้ไม่สามารถควบคุมการสร้างท่าเรือให้ได้ ตามมาตรฐาน รวมทั้งการสร้างท่าเรือต้องใช้เงินลงทุนสูงมาก ซึ่งเมื่อสร้างไปแล้วหากไม่อนุญาตก็ย่อมทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาหลายประการ ดังนั้นในกรณีของการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือเดินทะเลเป็นขั้นตอนก่อนการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล เนื่องจากท่าเรือเดินทะเลเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางของการขนส่งสินค้า ซึ่งสถานที่ที่เหมาะสมในการสร้างท่าเรือเดินทะเลมีไม่กี่แห่ง ซึ่งโดยทั่วไปท่าเรือจะประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นที่กำบังเรือ (Harbour) ทั้งลักษณะที่เป็นธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับเรือกับชายฝั่ง รวมทั้งสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับท่าเรือ ได้แก่ คูเรือ (Dock) เขื่อนกันคลื่น (Breakwater) หมุดหรือหลักผูกเรือ (Dolphin) และบริเวณที่ให้เรือเข้าจอดเทียบท่า (Berth) ซึ่งท่าเรือและเรือต้องมีความสัมพันธ์กัน ขึ้นอยู่กับแบบของท่าเรือ ประเภทของเรือ และปริมาณการบรรทุกของเรือ กล่าวคือ ในการดำเนินกิจการท่าเรือมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องออกแบบ

ลักษณะท่าเทียบเรือให้สัมพันธ์กับประเภทเรือที่เข้ามาเทียบท่า ขนาดของเรือต้องสัมพันธ์กับท่าเรือ กล่าวคือต้องมีระดับความลึกของร่องน้ำหน้าท่าที่เหมาะสมเพื่อให้เรือขนาดต่าง ๆ สามารถเข้าจอดเทียบได้อย่างปลอดภัย และควรต้องมีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่พอเพียงระหว่างเรือกับท่าเรือที่สัมพันธ์กัน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ และที่สำคัญคือโครงสร้างของท่าเรือหรือท่าเทียบเรือจะต้องมั่นคง แข็งแรง มีความปลอดภัยและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่งควรมีจำนวนท่าสำหรับเทียบเรือตามความเหมาะสม ขึ้นอยู่กับขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าเรือ (Port Capacity) และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ (Costs) เพื่อให้กิจการท่าเรือได้รับผลประโยชน์สูงสุด และการสร้างท่าเรือเดินทะเลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของกระแสเงิน เนื่องจากต้องมีการสร้างเขื่อนลงไป นอกจากนี้ในการสร้างท่าเรือเดินทะเลควรคำนึงถึงเรื่องผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อมด้วย ดังนั้นจึงควรมีกฎหมายเข้ามาควบคุมการสร้างท่าเรือเดินทะเลก่อนที่จะมีการออกใบอนุญาตให้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของประเทศ ป้องกันการสูญเสียพื้นที่และทรัพยากร และเพื่อความปลอดภัยในการดำเนินกิจการท่าเรือเดินทะเล

3.2.6.4 รายละเอียดของใบอนุญาต

ตาม The National Ports Act 2005 มาตรา 58 ได้บัญญัติในเรื่องรายละเอียดของใบอนุญาตไว้ว่า ใบอนุญาตที่ออกตามมาตรา 57 ต้องมีรายการดังต่อไปนี้ (1) อายุของใบอนุญาต (2) ประเภทของการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้รับอนุญาตจัดให้มี (3) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตที่ผู้รับอนุญาตต้องจ่ายทุกปี (4) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับอนุญาตเกี่ยวกับการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งผู้รับอนุญาตจัดให้มี และ (5) ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่น ๆ ที่อาจจำเป็น

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของใบอนุญาตนั้น มีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (1) ควบคุมและจำกัดการสร้าง การถือครอง หรือการขายหุ้นของผู้รับอนุญาต หรือของผู้ถือหุ้น หรือผลประโยชน์ในการดำเนินการของผู้รับอนุญาตไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย (2) จำกัดการดำเนินการของผู้รับอนุญาต ในการทำการค้าหรือธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ใบอนุญาตให้อำนาจ (3) จัดให้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงการอนุญาต (4) จัดให้มี

การกำหนดมาตรฐานการดำเนินการ และ (5) จัดให้มีการควบคุมและการกำหนดราคาที่ได้รับอนุญาตเรียกเก็บให้เหมาะสม (ถ้าจำเป็น)⁷⁰

โดยจะเห็นได้ว่าตาม The National Ports Act 2005 ได้กำหนดรายละเอียดของใบอนุญาตว่าต้องมีอะไรบ้างไว้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือตามมาตรา 57 ต้องมีรายละเอียดดังนี้ คือ

- (1) อายุของใบอนุญาต
- (2) ประเภทของการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้รับอนุญาตจัดให้มี
- (3) ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตที่ผู้รับอนุญาตต้องจ่ายทุกปี

⁷⁰ Conditions of licence

58. (1) A licence issued under section 57 must set out-

- (a) the duration of the licence;
- (b) the types of services or facilities to be provided by the licensed operator;
- (c) the annual licence fee payable by the licensed operator;
- (d) the duties and obligations of the licensed operator in respect of the services or facilities provided by it; and

(e) such other terms and conditions as may be necessary.

(2) The terms and conditions of a licence may

(a) control and restrict, directly or indirectly, the creation, holding or disposal of shares in the licensed operator or its shareholders or interests in the undertaking of the licensed operator;

(b) restrict the carrying on by the licensed operator of any trade or business which is not related to the activity authorised in the licence;

(c) provide for the modification of the licence;

(d) provide for the determination of performance standards; and

(e) provide for the control and, if necessary, the reasonable fixing of prices to be charged by a licensed operator.

(4) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับอนุญาตเกี่ยวกับการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกซึ่งผู้รับอนุญาตจัดให้มี และ

(5) ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่น ๆ ที่จำเป็น ซึ่งข้อกำหนดและเงื่อนไขนั้นอาจควบคุมและจำกัดการสร้าง การถือครอง หรือการขายหุ้นของผู้รับอนุญาต หรือของผู้ถือหุ้น หรือผลประโยชน์ในการดำเนินการของผู้รับอนุญาตไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย หรือเป็นข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เป็นการจำกัดการดำเนินการของผู้รับอนุญาต ในการทำการค้าหรือธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการที่ใบอนุญาตให้อำนาจ หรือเป็นข้อกำหนดและเงื่อนไขในเรื่องที่เกี่ยวกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงการอนุญาต การกำหนดมาตรฐานการดำเนินการ รวมทั้งเรื่องการควบคุม และการกำหนดราคาของผู้รับอนุญาตเรียกเก็บให้เหมาะสม

3.2.6.5 ระยะเวลาในการให้อุญาตประกอบกิจการ

ในเรื่องที่เกี่ยวกับระยะเวลาในการให้อุญาตนั้น The National Ports Act 2005 มิได้มีการบัญญัติไว้แต่อย่างใด

3.2.6.6 การโอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติ เรื่องข้อจำกัด การโอนใบอนุญาต ไว้ในมาตรา 59 กล่าวคือ (1) ใบอนุญาตไม่อาจโอนให้แก่บุคคลภายนอกอื่นได้โดยปราศจากความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากการท่าเรือ (2) การโอนใบอนุญาตที่ขัดแย้งกับข้อ (1) จะไม่มีผลบังคับ⁷¹

โดยจะเห็นได้ว่าตาม The National Ports Act 2005 การโอนใบอนุญาตให้แก่บุคคลภายนอกอื่นจะต้องได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากการท่าเรือ ก่อน การโอนใบอนุญาตโดยไม่ได้รับความยินยอมจากการท่าเรือจะไม่มีผลบังคับ และเป็น การกระทำผิดกฎหมายตามมาตรา 87 (1) (ดี) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับ หรือ ทั้งจำทั้งปรับตามมาตรา 87 (2)

⁷¹ Restriction on transfer of licence

59. (1) A licence may not be transferred to any third party without the prior written consent of the Authority.

(2) Any transfer of a licence in contravention of subsection (1) is of no force or effect.

3.2.6.7 หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการท่าเรือ

The Nation Port Act 2005 ได้กำหนดหน้าที่ให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งได้รับอนุญาตจากการท่าเรือให้ประกอบกิจการท่าเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายนี้ โดยอาจแบ่งหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการท่าเรือ ออกเป็น 4 ประการ ดังนี้

(1) หน้าที่ในการดำเนินการให้ถูกต้องตามที่ได้รับอนุญาต

ในส่วนนี้ Nation Port Act 2005 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะต้องให้บริการและดำเนินการให้เกิดความสะดวกในท่าเรือตามที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตที่ตนได้รับเท่านั้น ซึ่งการที่บทบัญญัติกำหนดหน้าที่ในลักษณะนี้เห็นว่าเป็นการกำหนดขอบเขตในการให้บริการและดำเนินการของผู้ประกอบกิจการไว้ โดยนอกจากการกำหนดให้จัดการบริการภายในขอบเขตที่ได้รับอนุญาตตามใบอนุญาตแล้ว กฎหมายนี้ยังได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายนี้และกฎหมายอื่น ๆ ด้วย อีกทั้งยังมีการกำหนดให้การดำเนินการต่าง ๆ จะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตที่ได้ตนได้รับและผู้ประกอบกิจการต้องจัดให้มีการให้บริการที่น่าเชื่อถือมีประสิทธิภาพ และสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการท่าเรือในอัตราค่าบริการที่เหมาะสม ตามเงื่อนไขของการอนุญาตให้ประกอบกิจการด้วย⁷²

(2) หน้าที่ในการเสนอรายงานการดำเนินงานต่อการทำงานท่าเรือ

ในส่วนนี้ Nation Port Act 2005 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งได้รับการอนุญาตแล้ว มีหน้าที่ในการเสนอรายงานการดำเนินงานต่อการทำงานท่าเรือ โดยได้กำหนดช่วงระยะเวลาและรายละเอียดของรายงานที่จะต้องนำเสนออย่างละเอียด กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าเรือจะต้องเสนอรายงานการดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตใน

⁷²Article 62. (I) A licensed operator must-

(a) provide the port services and operate the port facilities specified in its licence;

(b) comply with this Act and any other law;

(c) meet the performance standards specified in its licence; and

(d) provide reliable, efficient and economical port services and facilities to port users in accordance with the conditions of the licence granted to it

ทุกปีงบประมาณโดยจะต้องนำเสนอภายใน 3 เดือนนับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ซึ่งรายงานดังกล่าวจะต้องประกอบด้วย คุณภาพและระดับของการให้บริการในปีงบประมาณนั้น การปฏิบัติตามข้อตกลงและเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายนี้ หรือการปฏิบัติตามข้อบังคับอื่น ๆ นอกจากนั้นในรายงานจะต้องแสดงให้เห็นถึงขั้นตอนในการดำเนินการเพื่อลดการผูกขาดทางการค้าและการเลือกปฏิบัติ และผู้ประกอบการจะต้องนำเสนอคำแถลงการณ์เกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชีประจำปี รวมถึงคุณภาพและระดับของการดำเนินการตามมาตรการทางสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งถูกกำหนดไว้โดยการท่าเรือโดยข้อบังคับอื่นใดของประเทศ⁷³

นอกจากสิ่งที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้ประกอบการท่าเรือยังอาจต้องเสนอข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับการดำเนินการตามที่ได้รับอนุญาตในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งของสถานที่ใดซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการ เมื่อการท่าเรือได้ร้องขอตามความเหมาะสมหรือให้ข้อมูลการคาดการณ์เกี่ยวกับสินค้าในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งตามรูปแบบที่กรมได้กำหนดให้ และแสดงแผนในการพัฒนาการให้บริการหรืออำนวยความสะดวก ๆ ที่ผู้ประกอบการท่าเรือมีหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการภายใต้เงื่อนไขของการอนุญาตให้ประกอบการ⁷⁴

⁷³ Article 62 (2) Every licensed operator must-

(a) within three months after the end of each financial year, submit to the Authority a report of its licensed operations during that financial year, including-

- (i) the quality and level of its service in the financial year under review;
- (ii) its compliance with the terms and conditions of its licence, this Act and the regulations;

(iii) steps taken to eliminate anti-competitive and discriminatory practices;

(iv) its audited annual financial statements;

(v) the quality and level of performance with regard to such environmental criteria and social responsibility requirements as may be set by the Authority or required by other national legislation; and

⁷⁴ Article 62 (2) (b) from time to time and where applicable, submit to the Authority-

(3) หน้าที่ในการเสนอข้อมูลเพิ่มเติม

ในส่วนนี้ Nation Port Act 2005 ได้กำหนดว่า เมื่อผู้ประกอบการกิจการได้เสนอรายงานข้อมูลประจำปีแล้วทางการท่าเรืออาจเรียกให้ผู้ประกอบการซึ่งได้รับอนุญาตเสนอข้อมูลเพิ่มเติมซึ่งมีความจำเป็นในการอธิบายหรือเพิ่มรายละเอียดให้แก่รายงานใด ๆ หรือข้อมูลใดอันผู้ประกอบการท่าเรือเคยเสนอต่อการท่าเรือ โดยค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการท่าเรือนั่นเอง และข้อมูลเหล่านั้นผู้ประกอบการท่าเรือมีหน้าที่จะต้องยื่นดังกล่าวภายในเวลาและด้วยวิธีการที่การท่าเรือกำหนด⁷⁵

(4) หน้าที่ในการแจ้งให้การทำเรือทราบถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ที่เกิดขึ้น

ในส่วนนี้ Nation Port Act 2005 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเรือมีหน้าที่ในการแจ้งถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายโดยจะต้องทำการแจ้งต่อการท่าเรือภายใน 24 ชั่วโมง หลังจากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นหรือภายใน 24 ชั่วโมง เมื่อได้ทราบถึงเหตุการณ์นั้น ซึ่งได้แก่ การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในการควบคุมของผู้ประกอบการท่าเรือ หรือเมื่อเกิดข้อพิพาทในการอุตสาหกรรมใด ๆ ระหว่างผู้ประกอบการกับลูกจ้างของตน หรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือวินาศภัยใด ๆ เกี่ยวกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการ หรือเมื่อเกิดเพลิงไหม้ในที่ดินและสิ่งปลูกสร้างภายในท่าเรือ หรือเกิดการโจรกรรมหรือการลักขโมยภายในที่ดิน

(i) such statistical information relating to its licensed operations as may reasonably be required by the Authority;

(ii) its cargo forecast over the period and in the form determined by the Authority; and

(iii) future development plans relating to any service or facility which it is obliged to provide under the conditions of its licence.

⁷⁵ (3) The Authority may require a licensed operator, at the operator's cost, to submit such additional information as may be necessary to explain or amplify any report or information submitted by the licensed operator in terms of subsection (2).

(4) Any information required by the Authority in terms of subsection (3) must be lodged by the licensed operator within the period and in the manner determined by the Authority

และสิ่งปลูกสร้าง หรือมีการจลกรรมหรือการลักขโมยสินค้าซึ่งอยู่ในความครอบครองหรืออยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าเรือ หรือเมื่อมีการฟ้องคดีหรือการใช้สิทธิเรียกร้องซึ่งทำต่อผู้ประการท่าซึ่งได้รับอนุญาต อันอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่หรือการดำเนินการใด ๆ เพื่อให้บรรลู่ข้อกำหนดและเงื่อนไขแห่งการอนุญาต และเมื่อมีการปล่อย (spillage) ของเสียหรือมลภาวะใด ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม⁷⁶

3.2.6.8 การระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราวหรือการเพิกถอน

ใบอนุญาต

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเรื่องการระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราวและการเพิกถอนใบอนุญาตไว้ในบัญญัติมาตรา 60 ซึ่งกำหนดไว้ว่าการท่าเรืออาจเพิกถอนหรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราวภายในระยะเวลาอันสมควร ถ้ามีกรณีดังต่อไปนี้ (1) ผู้รับอนุญาตละเมิดหรือฝ่าฝืนเงื่อนไขใด ๆ ของใบอนุญาตตามบทบัญญัติของกฎหมายนี้ หรือกฎเกณฑ์ หรือคำสั่งใด ๆ ที่การทำเรือออกตามข้อกำหนดของกฎหมายนี้ (2) ผู้ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตถูกยึดทรัพย์ ยึดกิจการ หรือถูกมอบให้อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของอำนาจศาล (3) ผู้รับอนุญาตได้โอนทรัพย์สินอย่างใด ๆ ให้กับเจ้าหนี้ หรือประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ หรือ (4) ขาดความปลอดภัยในยานพาหนะและบุคคลภายในท่าเรือ หรือเพื่อ

⁷⁶ (5) A licensed operator must, within 24 hours of its occurrence or discovery, inform the Authority of-

- (a) any change in the control of the licensed operator;
- (b) any industrial dispute between the licensed operator and its employees;
- (c) any industrial accident or disaster involving any employee or agent of the licensed operator;
- (d) any occurrence of fire within its premises within the port;
- (e) any theft or pilferage within its premises or any theft or pilferage involving any cargo in its possession or control;
- (f) any proceedings or claim instituted or made against the licensed operator which could materially affect its ability to perform any obligation or to comply with any term or condition of its licence; and
- (g) any spillage or pollution that may have an impact on the environment.

ความปลอดภัยของชาติ โดยการท่าเรืออาจสั่งให้ผู้รับอนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดเพื่อ
 ยับยั้งการละเมิดหรือการฝ่าฝืนใด ๆ ที่เกิดขึ้นในข้อ (1) นอกจากนี้ ก่อนการดำเนินการตาม
 ขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น การท่าเรือต้องส่งหนังสือบอกกล่าวแก่ผู้ได้รับอนุญาต โดยการท่าเรือ
 จะต้องแสดงเจตนาที่จะเพิกถอน หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราว ซึ่งในการออกคำสั่งเช่นนั้น
 การท่าเรือจะต้องให้เหตุผลในการพิจารณาเพิกถอน หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือออกคำสั่ง
 ทั้งนี้ ต้องให้ผู้ได้รับอนุญาตมีโอกาสอันสมควรที่จะแสดงข้อคิดเห็นว่าทำไมใบอนุญาตจึงไม่ควรถูก
 เพิกถอน หรือระงับใช้ชั่วคราว หรือทำไมจึงไม่ควรออกคำสั่ง

ในกรณีที่การท่าเรือได้เพิกถอนใบอนุญาตหรือระงับใช้
 ใบอนุญาตชั่วคราวของผู้ประกอบกิจการรายใดแล้ว จะก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อการขน
 ถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสารในท่าเรือ การท่าเรืออาจดำเนินการดังต่อไปนี้ (1) จัดให้มีการบริการ
 ท่าเรือหรือดำเนินการอำนวยความสะดวกในท่าเรือด้วยตนเอง หรือ (2) ว่าจ้างลูกจ้างของผู้รับ
 อนุญาตหรือบุคคลภายนอกอื่นให้ทำหน้าที่ให้เสร็จตามที่การท่าเรือสั่ง และ (3) เรียกคืนค่าใช้จ่าย
 ต่าง ๆ จากผู้รับอนุญาตที่เกี่ยวข้อง⁷⁷

⁷⁷ Suspension or cancellation of licence

60. (1) Subject to this section, the Authority may cancel or for a reasonable period suspend a licence, if-

(a) the licensed operator contravenes or breaches any condition of its licence, any provision of this Act or the regulations, or any directive issued by the Authority in terms of this Act;

(b) the licensed operator is sequestered, liquidated or placed under judicial management;

(c) the licensed operator has made any assignment to, or composition with, its creditors; or

(d) the safety of vessels and persons within ports or the national security of the Republic so requires.

(2) The Authority may direct a licensed operator to take specified measures to remedy any contravention or breach contemplated in subsection (1) (a).

โดยจะเห็นได้ว่าตาม The National Ports Act 2005 เหตุที่ จะทำให้การทำเรือมีสิทธิเพิกถอน หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราวมีทั้งหมด 4 เหตุ คือ

1) ผู้รับอนุญาตละเมิดหรือฝ่าฝืนเงื่อนไขใด ๆ ของใบอนุญาต ตามบทบัญญัติของกฎหมายนี้ หรือกฎเกณฑ์ หรือคำสั่งใด ๆ ที่การทำเรือออกตามข้อกำหนดของ กฎหมายนี้

2) ผู้รับอนุญาตถูกยึดทรัพย์ ยึดกิจการ หรือถูกมอบให้อยู่ ภายใต้อำนาจการบริหารจัดการของอำนาจศาล

3) ผู้รับอนุญาตได้โอนทรัพย์สินอย่างใด ๆ ให้กับเจ้าหนี้ หรือ ทำการประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ หรือ

4) ขาดความปลอดภัยในยานพาหนะและบุคคลภายใน ทำเรือ หรือเพื่อความปลอดภัยของชาติ

(3) Prior to acting under subsection (1) or (2), the Authority must give written notice to the licensed operator-

(a) indicating the intention to cancel or suspend the licence or the intention to issue a direction;

(b) setting out the reasons why it is considering cancelling or suspending the licence or issuing the direction; and

(c) affording the licensed operator a reasonable opportunity to make representations as to why the licence should not be cancelled or suspended or the direction should not be issued.

(4) Where a licence is cancelled or suspended under subsection (1), the Authority may, if it considers that such cancellation or suspension would materially affect the movement of cargo or passengers in a port-

(a) provide the port service or operate the port facility;

(b) engage any employee of the licensed operator, or any third party, to carry out functions as directed by the Authority; and

(c) recover any expenses from the licensed operator concerned.

ดังนั้น หากเข้าเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งใน 4 เหตุนี้แล้ว การทำเรื่องมีดุลพินิจในการเพิกถอนใบอนุญาต หรือจะระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราวภายในเวลาอันสมควรก็ได้ แต่ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตละเมิดหรือฝ่าฝืนเงื่อนไขใด ๆ ของใบอนุญาตตามบทบัญญัติของกฎหมายนี้ หรือกฎเกณฑ์ หรือคำสั่งใด ๆ ที่การทำเรื่องออกตามข้อกำหนดของกฎหมายนี้ การทำเรื่องอาจสั่งให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดเพื่อเยียวยาการละเมิดหรือการฝ่าฝืนใด ๆ ที่เกิดขึ้นได้ก่อนที่การทำเรื่องจะเพิกถอน หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราว การทำเรื่องจะต้องทำหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้รับอนุญาต โดยแสดงเจตนาที่จะเพิกถอน หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือเจตนาที่จะออกคำสั่ง พร้อมทั้งให้เหตุผลในการพิจารณาเพิกถอน หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราว หรือออกคำสั่ง และจะต้องให้ผู้รับอนุญาตมีโอกาสอันสมควรที่จะแสดงข้อคิดเห็นว่าทำไมใบอนุญาตจึงไม่ควรถูกเพิกถอน หรือระงับใช้ชั่วคราว หรือทำไมจึงไม่ควรออกคำสั่งด้วย

กรณีที่การเพิกถอนใบอนุญาต หรือระงับใช้ใบอนุญาตชั่วคราวจะเกิดผลกระทบอย่างมากต่อการขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสารในท่าเรือ การทำเรื่องอาจจัดให้บริการท่าเรือ หรือดำเนินการอำนวยความสะดวกในท่าเรือ โดยว่าจ้างลูกจ้างของผู้รับอนุญาต หรือบุคคลภายนอกอื่นให้ทำหน้าที่ตามที่การทำเรื่องสั่ง โดยการท่าเรือสามารถเรียกคืนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จากผู้รับอนุญาตที่เกี่ยวข้องได้

เนื่องจากผลของการเพิกถอนใบอนุญาตกับผลของการระงับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ การเพิกถอนใบอนุญาตมีผลทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถดำเนินกิจการท่าเรือเดินทะเลได้อีกต่อไป ส่วนการระงับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นการชั่วคราวมีผลทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถดำเนินกิจการท่าเรือเดินทะเลได้เพียงชั่วคราวเท่านั้น ซึ่งถ้าผู้ประกอบการได้ไปแก้ไขปรับปรุงเยียวยาหรือปฏิบัติให้ถูกต้อง ผู้ประกอบการก็สามารถกลับมาดำเนินกิจการท่าเรือเดินทะเลต่อไปได้ ด้วยผลที่แตกต่างกันนี้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรแยกกรณีของการเพิกถอนใบอนุญาตกับกรณีของการระงับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นการชั่วคราวออกจากกัน โดยต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ ไปว่าการฝ่าฝืนเงื่อนไขนั้นสามารถแก้ไขปรับปรุงหรือเยียวยาได้หรือไม่ หรือเป็นสาระสำคัญหรือส่งผลกระทบต่อรุนแรงมากน้อยแค่ไหน ซึ่งถ้าเป็นการฝ่าฝืนเงื่อนไขที่ไม่เป็นสาระสำคัญก็ควรจะมีการเตือนเพื่อให้มีการแก้ไขก่อน หากไม่ปฏิบัติตามก็จะสั่งระงับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นการชั่วคราว แต่ถ้าเป็นการฝ่าฝืนเงื่อนไขที่เป็นสาระสำคัญ กรณีจึงจะสามารถสั่งเพิกถอนใบอนุญาตได้

ส่วนในเรื่องเงื่อนไขของการใช้อำนาจเพิกถอนหรือระงับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นการชั่วคราวนั้น ในกรณีที่มีข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้รับอนุญาตฝ่าฝืนหรือละเมิดเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต The National Ports Act 2005 ได้กำหนดเป็นเงื่อนไขในการใช้อำนาจของการท่าเรือหรือรัฐมนตรีในการสั่งระงับการประกอบกิจการท่าเรือเป็นการชั่วคราวไว้

3.2.6.9 การออกคำสั่งที่มีผลกระทบต่อผู้ได้รับอนุญาตและบุคคลอื่น

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติถึงการออกคำสั่งที่มีผลกระทบต่อผู้ได้รับอนุญาตและบุคคลอื่น ไว้ในมาตรา 61 ซึ่งกล่าวไว้ว่า การท่าเรืออาจออกคำสั่งที่มีผลกระทบต่อผู้ได้รับอนุญาตและบุคคลอื่นได้ โดยการออกคำสั่งที่เกี่ยวกับมาตรฐานของการปฏิบัติและวิธีการที่ผู้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตาม ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประกันความน่าเชื่อถือของการให้บริการและอำนวยความสะดวกท่าเรือ หรือรักษาผลประโยชน์ของสาธารณะและสิ่งแวดล้อม ซึ่งก่อนที่จะมีการออกคำสั่งท่าเรือต้องส่งหนังสือบอกกล่าวแก่ผู้รับอนุญาตซึ่งได้รับผลกระทบ โดยระบุเจตนาที่จะออกคำสั่ง พร้อมให้เหตุผลในการพิจารณาออกคำสั่ง รวมทั้งต้องให้ผู้ประกอบกิจการมีโอกาสอันสมควรที่จะแสดงข้อคิดเห็นว่าจะทำไมจึงไม่ควรออกคำสั่งด้วย⁷⁸

⁷⁸ Directives affecting licensed operators and other persons

61. (1) The Authority may give directives with respect to standards of performance

- (a) to ensure the reliability of the supply of port services and facilities; or
- (b) in the interest of public safety or the environment.

(2) Before issuing a directive under subsection (1), the Authority must give written notice and procedures to be observed by licensed operators to the affected licensed operator-

- (a) indicating the intention to issue the directive;
- (b) setting out the reasons why it is considering issuing the directive; and
- (c) affording the operator a reasonable opportunity to make representations as to why the directive should not be issued.

3.2.10 การตรวจสอบการประกอบกิจการท่าเรือ (Routine inspection)

ตาม The National Ports Act 2005 ได้กำหนดถึงเรื่องการตรวจสอบการประกอบกิจการท่าเรือ (Routine inspection) ไว้ในมาตรา 63 เพื่อใช้ดำเนินการพิจารณาว่าผู้ประกอบกิจการซึ่งได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือไปแล้วนั้น ได้ดำเนินการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้รับอนุญาตหรือไม่ ทั้งนี้ ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากการท่าเรือ โดยได้กำหนดรายละเอียดไว้ว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษรจากการท่าเรือ มีอำนาจและสามารถเข้าไปในที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งดำเนินการโดยผู้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งได้รับอนุญาต ภายในเวลาดำเนินการเพื่อทำการตรวจสอบกิจการ ตรวจสอบการดำเนินการ อาคารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใด ๆ ภายในสถานที่ดังกล่าวได้ ทั้งนี้ บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษรจากการท่าเรือ อาจร้องขอให้ผู้ประกอบกิจการ จัดทำหนังสือ บันทึก รายงาน หรือเอกสารอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการตรวจสอบตามกฎหมายนี้ หรือส่งมอบสำเนาของเอกสารนั้น หรือจัดการคัดลอกข้อความจากเอกสารดังกล่าวให้แก่ตนเพื่อใช้ประกอบการตรวจสอบได้⁷⁹

จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นว่านอกจากการควบคุมดูแลด้วยการให้ผู้ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตส่งรายงานการดำเนินการประจำปีให้แก่การท่าเรือในทุก ๆ ปีแล้ว การท่าเรือยังทำการควบคุมการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตในระหว่างเวลาทำการด้วย โดยการเข้าไปตรวจตราสำรวจในสถานที่ต่าง ๆ ของผู้ประกอบการ โดยบทบัญญัตินี้ดังกล่าวได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ที่จะเข้าไปดำเนินการตรวจสอบได้นั้นจะต้องได้รับการมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษรจากการท่าเรือและการเข้าไปใน

⁷⁹ Routine inspections

Article 63. (1) In order to determine whether licence conditions are being complied with, any person duly authorised by the Authority in writing may, during office hours, enter any premises occupied by a licensed operator to inspect any activity, process, building or facility therein.

(2) A person contemplated in subsection (1) may, when conducting an inspection, require the licensed operator to produce any book, record, statement or other document relating to matters dealt with in this Act for inspection, or for the purpose of obtaining copies thereof or extracts therefrom.

สถานที่นั้นจะต้องทำในเวลาทำการปกติของกิจการนั้นๆด้วย นอกจากการเข้าไปในสถานที่แล้ว บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายดังกล่าวอาจเรียกให้ผู้ประกอบกิจการแสดงเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบตามกฎหมายนี้ก็ได้

3.2.11 บทบัญญัติว่าด้วยอัตราค่าธรรมเนียมของการท่าเรือ (Authority's tariff book)

The National Ports Act 2005 ได้กำหนดบทบัญญัติว่าด้วยอัตราค่าธรรมเนียมของการท่าเรือ (Authority's tariff book) ไว้ในมาตรา 72⁸⁰ ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่า การท่าเรือโดยได้รับความยินยอมจากผู้ควบคุมกำกับดูแลท่าเรือ ต้องกำหนดค่าธรรมเนียมการให้บริการ และการใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการโดยการท่าเรือ และประกาศบัญชีอัตราค่าธรรมเนียมประจำปี แต่การท่าเรืออาจจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงบัญชีอัตราค่าธรรมเนียมได้ในกรณีที่มีความจำเป็น ก่อนเปลี่ยนแปลงแก้ไขอัตราค่าธรรมเนียม การท่าเรือต้องปรึกษาคณะกรรมการที่ปรึกษาการท่าเรือแห่งชาติก่อน ซึ่งอาจกำหนดค่าธรรมเนียมในระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ให้แตกต่างกันได้โดยอาศัยอำนาจภายใต้บังคับมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการแข่งขัน 1998 (Act No. 89 of 1998) แต่อย่างไรก็ตาม การท่าเรืออาจจะกำหนดไว้ในสัญญาให้ผู้ได้รับใบอนุญาต คู่สัญญา หรือท่าเรือรายใดรายหนึ่ง เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในเรื่องหนึ่งเรื่องใดให้แตกต่างกันได้

⁸⁰ 72. (1) (a) The Authority must, with the approval of the Ports Regulator, determine tariffs for services and facilities offered by the Authority and annually publish the tariff book containing those tariffs.

(b) The Authority may, with the approval of the Ports Regulator, amend the tariff book whenever it is necessary to do so.

(2) The Authority must, prior to any substantial alteration of a tariff, consult with the National Port Consultative Committee.

(3) Subject to section 9 of the Competition Act, 1998 (Act No. 89 of 1998), the tariffs contemplated in subsection (1) may vary between ports.

(4) Notwithstanding the provisions of this section, the Authority may enter into an agreement with a licensed operator or a party to an agreement or a port user for the variation of any tariff contemplated in subsection (1).

เนื่องจากตามกฎหมายแอฟริกาใต้ การท่าเรือสามารถประกอบกิจการท่าเรือได้ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ในมาตรา 72 นี้ จึงกำหนดให้ การท่าเรือที่ประกอบกิจการท่าเรือประกาศบัญญัติอัตราค่าธรรมเนียมประจำปี ซึ่งกำหนดค่าธรรมเนียมเรื่องการให้บริการ การใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ให้บริการโดยการท่าเรือ โดยบัญญัติอัตราค่าธรรมเนียมนั้น ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ควบคุมกำกับดูแลท่าเรือ ซึ่งบัญญัติดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงได้เมื่อมีความจำเป็น และก่อนเปลี่ยนแปลงเนื้อหาของค่าธรรมเนียม การท่าเรือต้องปรึกษาคณะกรรมการที่ปรึกษากิจการท่าเรือแห่งชาติก่อนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 72 วรรคหนึ่งและวรรคสอง

ส่วนบทบัญญัติในวรรคสามนั้น น่าจะเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับท่าเรือทุกท่า ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือที่ให้บริการโดยการท่าเรือ หรือท่าเรืออื่น ซึ่งภายใต้บังคับมาตรา 9 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการแข่งขัน 1998 (Act No. 89 of 1998) อาจมีการกำหนดค่าธรรมเนียมตามวรรคหนึ่ง ในระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ให้แตกต่างกันได้

สำหรับบทบัญญัติในวรรคสี่ การท่าเรือในฐานะที่เป็นผู้อนุญาต อาจเข้าไปทำข้อตกลงเกี่ยวกับการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ที่ได้รับอนุญาตให้แตกต่างกันได้ หรืออาจกำหนดให้ท่าเรือแต่ละแห่งเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในเรื่องหนึ่งเรื่องใดแตกต่างกันได้

The National Ports Act 2005 ได้กำหนดบทบัญญัติว่าด้วยค่าธรรมเนียมซึ่งต้องชำระให้แก่การท่าเรือ (Fees payable to Authority) ไว้ในมาตรา 73⁸¹ กล่าวคือ

⁸¹ 73. (1) The Authority may charge fees, in accordance with a tariff determined in terms of section 72, for-

(a) the provision of port and other services, including-

(i) vessel traffic service charges;

(ii) pilotage dues for the provision of pilotage;

(iii) light dues for the provision of navigational aids along the coast of the Republic and within ports;

(iv) towage dues for the provision of tug services;

(v) berthing charges for the use of berthing facilities and services; and

(vi) port and ship security;

(b) the provision and maintenance of port infrastructure, port terminals and port facilities, including-

(i) land rentals;

(ii) port dues for the provision and maintenance of entrance channels, breakwaters, basins, navigational aids and maintenance dredging inside port limits;

(iii) cargo dues for the provision and maintenance of port infrastructure;

and

(iv) berth dues for vessels occupying quays or repair quays while not engaging in the loading or unloading of cargo;

(c) granting concessions and licences; and

(d) any other services provided by the Authority in the performance of its functions.

(2) The Authority may also, in relation to off-shore cargo-handling facilities, charge fees as contemplated in subsection (1).

(3) The Authority may on good cause shown, remit or waive the whole or any part of any fee payable to the Authority.

(4) The Authority may require any person to furnish such security as it deems fit for the payment of any fee payable to the Authority.

(5) The fees contemplated in subsection (1) (a) and (b) become due to the Authority and payable without demand when the services have been rendered and facilities have been provided,

(6) If any request for the rendering of services or the provision of facilities is withdrawn or cancelled, without prior notice of withdrawal or cancellation having been given timeously to the Authority, the fees contemplated in subsection (1) (a) and (b) remain due and payable as if the services or facilities had been rendered or provided.

(7) The fees and charges levied by National Ports Authority of South Africa immediately before the commencement of this section continue to be valid as if

(1) การทำเรืออาจจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ตามอัตราค่าธรรมเนียมที่กำหนดไว้ตามมาตรา 72 สำหรับการจัดให้มีท่าเรือ และบริการอื่น ๆ รวมถึงการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจราจรเรือ ค่าธรรมเนียมการนำร่องสำหรับการจัดให้มีผู้นำร่อง ค่าธรรมเนียมการจัดให้มีไฟส่องทางสำหรับการเดินเรือตามชายฝั่งของสาธารณรัฐและภายในท่าเรือ ค่าธรรมเนียมสำหรับการจัดให้มีบริการลากจูง ค่าธรรมเนียมสำหรับการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการจากท่าจอดเรือ และการรักษาความปลอดภัยแก่เรือและท่าเรือ

(2) การจัดให้มีและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ สถานีปลายทางหรือชุมทางท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในท่าเรือ รวมถึงค่าเช่าพื้นที่ ค่าธรรมเนียมสำหรับการจัดให้มีและบำรุงรักษาทางเข้าท่าเรือ กำแพงกันคลื่นในทะเลเพื่อป้องกันชายฝั่ง ที่ลุ่ม/แอ่ง การช่วยเหลือการเดินทางเรือ และการขุดลอกภายในท่าเรือ ค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าที่ได้จัดให้มีและการบำรุงรักษาตามโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ และค่าธรรมเนียมการจอดเรือในท่าเทียบเรือ หรือซ่อมแซมท่าเทียบเรือในระหว่างที่ไม่มีขนถ่ายสินค้า

(3) การให้สัมปทาน และการออกใบอนุญาต และ

(4) บริการอื่นใดที่การทำเรือได้จัดให้ในการปฏิบัติการตามภาระหน้าที่ของตน

นอกเหนือจากค่าธรรมเนียมที่ได้กำหนดไว้ข้างต้น การทำเรืออาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้านอกชายฝั่งได้ โดยในกรณีที่มีเหตุอันสมควร การทำเรืออาจลดค่าธรรมเนียมให้น้อยลง หรือยกเว้นค่าธรรมเนียมซึ่งต้องชำระให้แก่การทำเรือทั้งหมดหรือแต่บางส่วน นอกจากนี้ การทำเรืออาจจะขอให้บุคคลใด ๆ จัดให้มีหลักประกันตามสมควรเพื่อการจ่ายเงินหรือชำระค่าธรรมเนียมซึ่งต้องชำระให้แก่การทำเรือซึ่งค่าธรรมเนียมดังกล่าวไปข้างต้น จะเป็นค่าธรรมเนียมให้แก่การทำเรือ และต้องชำระโดยปราศจากการร้องขอเมื่อได้ให้บริการและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแล้ว ในกรณีที่มีการร้องขอให้ยกเลิกหรือเพิกถอนการให้บริการหรือจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก โดยมีได้แจ้งการร้องขอยกเลิกหรือเพิกถอนดังกล่าวภายในระยะเวลาที่สมควรแก่การทำเรือ ค่าธรรมเนียมตามที่ได้กำหนดไว้ข้างต้นยังคงมีอยู่ และยังคงต้องชำระถ้ามีการให้บริการหรือจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกไปแล้ว

determined by the Authority under this section until rescinded, varied or withdrawn by the Authority in terms of this Act.

ทั้งนี้ เรื่องค่าธรรมเนียมและค่าบริการที่กำหนดโดยการท่าเรือแห่งสาธารณรัฐแอฟริกาใต้ ก่อนที่กฎหมายฉบับนี้จะใช้บังคับให้ยังคงมีผลต่อไป และให้ถือว่าเป็นการกำหนดค่าธรรมเนียมโดยการท่าเรือภายใต้มาตรานี้ จนกว่าจะมีการยกเลิก เพิกถอน หรือเปลี่ยนแปลงโดยการท่าเรือภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายนี้

3.2.6.12 การปิดท่าเรือ (Closure of port)

The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเรื่องการปิดท่าเรือไว้ในมาตรา 70⁸² โดยกำหนดสาระสำคัญไว้ว่า การท่าเรืออาจจะสั่งให้ปิดท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งที่ไม่สามารถพัฒนาต่อไปได้ ซึ่งการสั่งปิดท่าเรือตามมาตรา 70 นี้ เป็นการสั่งปิดอันเนื่องมาจากการที่ท่าเรือเดินทะเลไม่สามารถพัฒนาได้ตามกรอบที่กำหนด หรือไม่สามารถปรับปรุงมาตรฐานเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมได้ โดยในการพิจารณาสั่งปิดท่าเรือนั้น ผู้มีอำนาจพิจารณาสั่งปิดท่าเรือคือ คณะรัฐมนตรี โดยคณะรัฐมนตรีอาจจะตัดสินใจตามรายงานของคณะกรรมการที่รัฐมนตรีได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อทำการไต่สวนและให้คำชี้แจงถึงผลดีและผลเสียในการสั่งปิดท่าเรือ หลังจากที่ได้รับทราบข้อเท็จจริงจากการไต่สวน และได้ไต่สวนเสร็จแล้ว คณะรัฐมนตรีอาจพิจารณาสั่งการได้ 4 ประการ คือ 1) ระงับการปิดท่าเรือ 2) ชะลอการปิดท่าเรือไว้ชั่วคราวหนึ่ง 3) เสนอให้ปรับปรุงการดำเนินงานโดยวิธีการที่เฉพาะเจาะจง 4) สั่งปิดท่าเรือ ซึ่งกรณีที่คณะรัฐมนตรีสั่งปิดท่าเรือ การท่าเรือจะเป็นผู้สั่งปิดท่าเรือที่ไม่สามารถพัฒนาต่อไปได้นั้น ตามหนังสือสั่งการของคณะรัฐมนตรี

3.2.6.13 บทกำหนดโทษ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับบทกำหนดโทษ ไว้ในมาตรา 87 ซึ่งกำหนดไว้ว่า จะถือว่าบุคคลได้กระทำความผิด ถ้าบุคคลผู้นั้น (1) จงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำให้การเดินเรือ บุคคลหรือทรัพย์สินในท่าเรืออยู่ในภาวะอันตราย หรือ (2) ได้รับคำสั่งหรือหมายเรียกตามมาตรา 51 ให้มาปรากฏตัวต่อเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแล แล้วปฏิเสธการมาปรากฏตัว หรือไม่ยอมสาบาน หรือยืนยัน หรือรับรองตามที่ได้มีคำสั่งให้ทำเช่นนั้น หรือ (3) ปฏิเสธที่จะตอบคำถาม หรือไม่ยอมตอบคำถามให้ตรงตามความรู้

⁸²(1) Subject to subsection (2), the Authority may only close a port which is non-viable and after Cabinet has issued a written directive authorizing the closure of such port.

ความสามารถที่ตนมีอยู่ โดยปราศจากเหตุผลอันสมควร หรือ (4) ไม่ยอมส่งเอกสาร หลักฐาน หรือ ข้อมูลตามที่ได้มีคำสั่งเรียก หรือ (5) ชัดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อผู้นำร่องในขณะที่ทำการนำร่อง โดยปราศจากอำนาจตามกฎหมาย หรือ (6) ผ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 59 (1) ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการโอนใบอนุญาตโดยมิได้รับอนุญาต หรือกรณีการฝ่าฝืนมาตรา 66 (1) ซึ่งเป็นเรื่องการประกอบกิจการเกี่ยวกับอำนวยความสะดวกให้แก่สินค้านอกบริเวณชายฝั่งโดยไม่ได้รับอนุญาต หรือ มาตรา 86 (1) ซึ่งเป็นเรื่องข้อมูลที่ไม่พึงเปิดเผย หรือ (7) กีดกันหรือขัดขวางบุคคลที่กระทำการภายใต้บทบัญญัติมาตรา 48 หรือ 63 (1) ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการเข้าไปในที่ดินของผู้ประกอบการเพื่อตรวจสอบหรือ (8) ไม่ทำตามข้อเรียกร้องตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 63 (2) หรือ (9) ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่นายท่าได้ให้ไว้ภายใต้มาตรา 74 (3) ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับเป็นการไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่นายท่าได้ให้ไว้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือและการลำเลียงสินค้าในบริเวณท่าเรือ โดยบุคคลที่ถูกตัดสินว่ากระทำความผิดหรือฝ่าฝืนบทบัญญัติวรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปีหรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ

3.2.7 องค์การกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ

3.2.7.1 การก่อตั้งองค์การกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการก่อตั้งองค์การกำกับดูแล (Ports Regulator) ไว้ในมาตรา 29 โดย The National Ports Act 2005 เรียกองค์กรนี้ว่า “Ports Regulator” และในส่วนของอำนาจหน้าที่ขององค์กรนี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 30⁸³ ซึ่งได้กำหนดหน้าที่ขององค์กรไว้ดังนี้ 1) มีหน้าที่ในการปรับใช้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ

⁸³ 30. (1) The main functions of the Regulator are to-

(a) exercise economic regulation of the ports system in line with government's strategic objectives;

(b) promote equity of access to ports and to facilities and services provided in ports;

(c) monitor the activities of the Authority to ensure that it performs its functions in accordance with this Act.

(2) The Regulator must-

(a) hear appeals and complaints contemplated in sections 46 and respectively, and investigate complaints contemplated in section 48;

(b) negotiate and conclude an agreement with the Competition Commission established by section 19 of the Competition Act, 1998 (Act No. 89 of 1998), to co-ordinate and harmonise the exercise of jurisdiction over competition matters, and to ensure consistent application of the principles of this Act;

(c) advise and receive advice from any other regulatory authority;

(d) consider proposed tariffs of the Authority, contemplated in section 72, in the prescribed manner;

(e) promote regulated competition;

(f) regulate the provision of adequate, affordable and efficient port services and facilities.

(3) The Regulator may, with the concurrence of the Minister, and by notice in the Gazette, issue directives not in conflict with this Act for matters relating to the proper performance of the functions of the Regulator, including-

(a) forms to be used when complaints or appeals are submitted to the Regulator;

(b) time periods within which complaints or appeals must be submitted;

(c) information to be supplied when a complaint or appeal is submitted;

(d) filing fees for the lodging of complaints or appeals with the Regulator;

(e) access by the Regulator to confidential information of the Authority;

(f) manner and form of participation in proceedings of the Regulator;

(g) procedures regarding the running of the business of the Regulator;

(h) the filing of prices charged by the provider of any port service other than the Authority.

(4) The Regulator may enter into an agreement with any other statutory body in order to co-ordinate and harmonise the performance of functions similar or related to those of the Regulator.

ที่เกี่ยวกับท่าเรือตามแนวทางของรัฐบาลซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่ได้กำหนดไว้ 2) ส่งเสริมการเข้าถึงท่าเรือและบริการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องที่มีในท่าเรือ 3) ตรวจสอบ ดูแลการใช้อำนาจของการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อประกันความมั่นใจหรือสร้างความไว้วางใจว่าองค์กรดังกล่าวจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนี้ นอกจากนี้ องค์กรกำกับดูแลกิจการท่าเรือยังมีหน้าที่ 1) รับฟังคำอุทธรณ์หรือการร้องเรียนตามมาตรา 46 และมาตรา 47 2) เปรียบเทียบและทำความเข้าใจกับคณะกรรมการแข่งขันทางการค้าซึ่งตั้งขึ้นโดย The competition Act 1988 เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือหรือการประนีประนอมเกี่ยวกับการใช้อำนาจศาลเหนือข้อพิพาทในเรื่องดังกล่าว และเพื่อความมั่นใจว่าจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายฉบับนี้ 3) ให้คำแนะนำหรือให้คำปรึกษาหรือเป็นฝ่ายรับคำปรึกษาจากองค์กรที่เรียกว่าการท่าเรือแห่งชาติ 4) วิจัยเกี่ยวกับข้อเสนอในเรื่องของอัตราค่าบริการตามความในมาตรา 72 ของกฎหมายฉบับนี้ 5) ส่งเสริมการแข่งขันการประกอบกิจการท่าเรือ 6) ดูแลในเรื่องที่เกี่ยวกับความพอใจและความเพียงพอ รวมถึงประสิทธิภาพในการให้บริการของท่าเรือและบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ยังมีอำนาจออกกฎในเรื่อง ดังนี้ 1) รูปแบบ

(5) Whenever necessary or required by the Minister, the Regulator must report to the Minister on any matter relating to the application or purposes of this Act.

(6) The Regulator must, as soon as practicable after 31 March of each year but not later than 30 June of each year, submit to the Minister a report giving particulars regarding the activities of the Regulator during the year which ended on the first-mentioned date. Minister on any matter relating to the application or purposes of this Act.

(7) The Minister must table in Parliament any report-

(a) contemplated in subsection 3, if such report deals with a substantial matter relating to the application or purposes of this Act; and

(b) contemplated in subsection (6).

(8) Any report referred to in subsection (7) must be tabled-

(a) within 10 business days after receiving the report from the Regulator; or

(b) if Parliament is not then sitting, within 10 business days after the commencement of the next session.

ของคำร้องเมื่อมีการร้องเรียน หรือ อุทธรณ์ต่อองค์กรกำกับดูแล 2) ระยะเวลาที่ให้มีการอุทธรณ์ 3) กฎเกณฑ์ในการรับฟังพยานหลักฐานว่าจะรับฟังพยานหลักฐานใดบ้าง 4) อัตราการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการอุทธรณ์หรือการร้องเรียน 5) กฎเกณฑ์ในการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคล 6) กำหนดกฎเกณฑ์ในเรื่องของรูปแบบและวิธีการในการเข้าร่วมกระบวนการของผู้กำกับดูแล 7) กฎเกณฑ์ในการดำเนินธุรกิจขององค์กรกำกับดูแล 8) อัตราการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมซึ่งเรียกเก็บจากผู้ให้บริการท่าเรืออื่นที่ไม่ใช่ของการท่าเรือแห่งชาติ ตามมาตรา 30 (3)

นอกจากนี้ ตามมาตรา 30 ยังกำหนดให้องค์กรกำกับดูแลอาจมีอำนาจเข้าทำข้อตกลงกับหน่วยงานอื่นเพื่อความร่วมมือและประนีประนอมซึ่งมีลักษณะหน้าที่คล้ายคลึงกัน หรือเกี่ยวข้องกันด้วย อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการถ่วงดุลอำนาจกัน มาตรา 30 นี้ยังกำหนดให้ 1) ผู้กำกับดูแลจะต้องรายงานการใด ๆ ก็ตามซึ่งเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้หรือวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้ เมื่อมีความจำเป็นหรือ เป็นไปตามความประสงค์ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม 2) ผู้กำกับดูแลจะต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของตนเมื่อถึงสิ้นเดือนมีนาคมของแต่ละปีและต้องไม่ช้ากว่า 30 มิถุนายนของแต่ละปี โดยรัฐมนตรีนั้นก็จะต้องส่งรายงานนั้นต่อรัฐสภาด้วย หากรายงานนั้นเกี่ยวข้องกับเรื่องดังนี้ คือ มีประเด็นที่เป็นสาระสำคัญเกี่ยวกับเรื่องการบังคับใช้หรือวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้และ และมีประเด็นเกี่ยวกับกำหนดการส่งรายงาน หรือหากว่ารายงานใดมีประเด็นเกี่ยวข้องกับกรณีข้างต้นนี้ จะต้องมีการยื่นต่อรัฐสภา ภายใน 7 วันทางการนับจากที่ได้รับรายงานนั้นจากผู้กำกับดูแล แต่ถ้าปิดสมัยประชุม ให้ยื่นภายใน 10 วันทางการนับแต่เปิดประชุมสภา

3.2.7.2 การแต่งตั้งและการให้ความเห็นชอบในการตั้งกรรมการองค์กรกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการแต่งตั้งและการให้ความเห็นชอบในการตั้งกรรมการองค์กรกำกับดูแลไว้ในมาตรา 31 และมาตรา 32 กล่าวคือ มาตรา 31⁸⁴ กำหนดว่าองค์ประกอบขององค์กรดังกล่าวนี้จะประกอบด้วย

⁸⁴ 31. (1) (a) The Regulator consists of a chairperson and a minimum of six and a maximum of 12 other members appointed by the Minister for a period of up to five years at a time.

(b) The members of the Regulator may be re-appointed.

(2) The Minister must call for nominations of members to the Regulator in the national media and appoint the members from the persons so nominated.

(3) Notwithstanding subsection (2), the Minister may appoint persons other than those nominated.

(4) The members of the Regulator must, when viewed collectively, comprise sufficient persons with suitable qualifications or experience in economics, the law, commerce, ports, the shipping industry and public affairs.

(5) Each member of the Regulator must-

(a) be a citizen of the Republic, who is ordinarily resident therein;

(b) be committed to the purposes and principles enunciated in this Act;

and

(c) be available to fulfil his or her role as a member.

(6) A person may not be a member of the Regulator if that persons-

(a) is an unrehabilitated insolvent;

(b) is subject to an order of a competent court holding that person to be mentally unfit or disordered;

(c) has been convicted of an offence committed after the Constitution of the Republic of South Africa, 1993 (Act No. 200 of 1993), took effect, and sentenced to imprisonment without the option of a fine;

(d) has been convicted, whether in the Republic or elsewhere, of theft, fraud, forgery, perjury or any other offence involving dishonesty;

(e) has been convicted of an offence under this Act; or

(f) has any financial interest in the business of any port.

(7) A member of the Regulator who is not an officer in the public service must be paid such allowance for his or her services as the Minister with the concurrence of the Minister of Finance may determine.

ประธานและสมาชิกอื่นอย่างน้อย 6 คนแต่ไม่เกิน 12 คน ซึ่งจะแต่งตั้งโดยความเห็นชอบของ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อดำรงตำแหน่งวาระละ 5 ปี โดยบุคคลที่เคยดำรงตำแหน่ง แล้วก็สามารถได้รับเลือกได้อีก ดังนั้นรัฐมนตรีจะเป็นผู้ให้ความเห็นชอบบุคคลที่จะมาเป็น คณะกรรมการกำกับดูแลแต่ก็ไม่ผูกพันว่ารัฐมนตรีจะต้องเลือกบุคคลที่ได้เสนอตัวเข้ามารับหน้าที่นี้ และเมื่อได้คณะกรรมการที่จะมาดำรงตำแหน่งแล้ว หากว่าระยะเวลาของกรรมการชุดหนึ่ง ๆ ได้หมดลง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจจะขยายระยะเวลาการทำงานของกรรมการ ชุดเดิมออกไปได้เท่าที่จำเป็นแต่จะต้องไม่เกิน 3 เดือน ซึ่งคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นคณะกรรมการ กำกับดูแลกฎหมายได้กำหนดไว้ ดังนี้ 1) จะต้องเป็นผู้มีความรู้ความสามารถทางเศรษฐกิจ กฎหมาย ธุรกิจ การท่าเรือ การขนส่งและอุตสาหกรรม และกิจการบริการสาธารณะ 2) จะต้องเป็น พลเมืองของแอฟริกาใต้ซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในประเทศนี้ 3) เป็นบุคคลที่มีลักษณะตามจุดประสงค์ของ หลักการที่กำหนดเอาไว้ในกฎหมาย และ 4) จะต้องใช้เวลาให้กับการปฏิบัติหน้าที่

อย่างไรก็ดี ผู้ที่มีคุณสมบัติต้องห้ามตามมาตรา 31 (6) จะดำรง ตำแหน่งเป็นสมาชิกของคณะกรรมการกำกับดูแลมิได้ กล่าวคือ 1) เมื่อตกเป็นบุคคลล้มละลาย อย่างถาวร 2) มีคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาและอาจทำให้ไม่สามารถจะปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ 3) ถูกตัดสินว่ากระทำความผิด และต้องโทษจำคุก โดยไม่อาจใช้วิธีการปรับได้ (แต่ทั้งนี้ต้อง หลังจาก The Constitution of republic of South Africa 1993 มีผลใช้บังคับ) 4) ถูกตัดสินให้ กระทำความผิดไม่ว่าภายในประเทศนี้หรือประเทศอื่นในความผิดฐานลักทรัพย์ ข่มขืน หรือได้เคย ทำการฉ้อฉลมาก่อน และความผิดที่เกี่ยวกับการปลอมแปลง เบิกความเท็จ หรือกระทำการใดก็ตามที่เข้าข่ายเป็นการทุจริต 5) เคยถูกตัดสินว่ากระทำความผิดตามกฎหมายนี้มาก่อน และ 6) ได้มีส่วนได้เสียทางการเงินในธุรกิจของท่าเรือใดท่าเรือหนึ่ง

ในส่วนนี้มีข้อสังเกตว่า ผู้ที่ดำรงตำแหน่งเป็นสมาชิกขององค์กร นี้ อาจไม่จำเป็นต้องเป็นลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ประจำก็ได้ แต่หากได้ให้บริการสาธารณะแก่ บุคคลภายนอกก็มีสิทธิได้รับค่าจ้างต่างหาก ทั้งนี้ ตามความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลังตามมาตรา 31 (7) ตามที่ได้กล่าวแล้วว่า การมีส่วนได้เสียนั้น เป็นข้อที่สำคัญใน

(8) The Minister may extend the terms of office of members of the Regulator upon the expiry of their terms of office for such period as may be necessary, not exceeding three months, to finalise the appointment of a new board.

การที่จะทำให้หมดคุณสมบัติในการเป็นคณะกรรมการกำกับดูแล ดังนั้น ตามมาตรา 32⁸⁵ จึงได้วางกฎเกณฑ์ในการเปิดเผยผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียต่าง ๆ รวมทั้งข้อห้ามไว้ ดังนี้ 1) กรรมการแต่ละคนจะต้องแจ้งหรือรายงานเป็นหนังสือเกี่ยวกับความมีส่วนได้เสียของตนว่ามีหรือไม่ ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมซึ่งจะมีผลกระทบในการทำหน้าที่ของตน 2) กรรมการแต่ละคนในองค์กรนี้จะต้องไม่มีส่วนร่วมในการกระทำอันจะเป็นการทำลายความเป็นเอกภาพขององค์กร และสมาชิกจะต้องไม่เข้าร่วมในการสอบสวนและรับฟังการตัดสินของคณะกรรมการกำกับดูแลในกรณีที่มีญาติหรือพี่น้องรวมทั้งผู้ที่มีสายสัมพันธ์ในทางธุรกิจกับกรรมการซึ่งมีผลประโยชน์ทางการเงินหรือผลประโยชน์ส่วนตัวต่อกันก็ตาม สุดท้ายคือ ต้องไม่ใช่ตำแหน่งของตนในทางที่เป็นประโยชน์ส่วนตัว หรือหากำไรจากการนั้น รวมทั้งการได้มาซึ่งข้อมูลที่เป็นความลับโดยอาศัยตำแหน่งของตน

3.2.7.3 การทำคำตัดสินของคณะกรรมการกำกับดูแลและการตรวจสอบการทำงานขององค์กรกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการทำคำตัดสินของคณะกรรมการกำกับดูแลและการตรวจสอบการทำงานขององค์กรไว้ในมาตรา 41 ซึ่งวางหลักว่า คำตัดสินของคณะกรรมการจะต้องมีลักษณะ ดังนี้ 1) คำตัดสินนั้นต้องผ่านกระบวนการที่เป็นธรรมต่อคู่กรณีทุกฝ่าย คือต้องให้โอกาสคู่กรณีได้ต่อสู้ตามที่ตนเองได้นำเสนอไว้

⁸⁵ 32. (1) A member of the Regulator must, upon appointment, submit to the Minister a written statement in which it is declared whether or not that member has any direct or indirect interest which could compromise the Regulator in the performance of its duties.

(2) A member of the Regulator may not-

(a) engage in any activity that may undermine the integrity of the Regulator;

(b) participate in any investigation, hearing or decision of the Regulator concerning a matter in respect of which that person or a family member or a business partner or associate of that member has a direct financial interest or

(c) make private use of, or profit from, any confidential information obtained as a result of performing official functions within the Regulator.

อย่างเท่าเทียม 2) คำตัดสินนั้นจะต้องเป็นลายลักษณ์อักษรเสมอ 3) จะต้องมีการให้เหตุผลในการตัดสิน 4) คำตัดสินของคณะกรรมการกำกับดูแลจะใช้เสียงข้างมาเป็นเกณฑ์แต่หากว่าไม่อาจหาเสียงข้างมากได้ให้ใช้เสียงของประธานเป็นเสียงชี้ขาด 5) ผู้ที่มีส่วนได้เสียในคำตัดสินดังกล่าวย่อมมีสิทธิขอคัดค้านคำตัดสินและเหตุผลของการตัดสินนั้นได้

ในส่วนของการตรวจสอบขององค์กรกำกับดูแลในทางการเงินนั้น นั้น มาตรา 43 ได้กำหนดให้ คณะกรรมการจะต้องบริหารงบประมาณโดยปฏิบัติตามกฎหมายชื่อว่า PFMA (The Public Finance Management Act 1999) และผู้ที่ได้รับเลือกเป็นเจ้าหน้าที่อาวุโสตามมาตรา 34 จะต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบในทางการเงินให้กับองค์กรกำกับดูแลโดยมีหน้าที่ดังนี้ 1) จะต้องเปิดบัญชีในนามขององค์กรเพื่อเป็นแหล่งรายได้ขององค์กร 2) จะต้องเป็นผู้ที่เก็บและรวบรวมเอกสารหรือข้อมูลในทางการเงินต่าง ๆ ไม่ว่าจะป็นสินทรัพย์หรือความรับผิดชอบที่มีอยู่ 3) เมื่อสิ้นปีในแต่ละปีจะต้องทำรายงานเกี่ยวกับรายได้ รายจ่ายและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ขององค์กร และรายงานงบดุลซึ่งมีรายละเอียดระหว่างสินทรัพย์และความรับผิดชอบในทันทีเมื่อสิ้นปีนั้น ๆ

3.2.7.4 กระบวนการอุทธรณ์และการรับฟังข้อมูล

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับกระบวนการของการอุทธรณ์และการรับฟังข้อมูลไว้ในมาตรา 46⁸⁶ ซึ่งได้วางหลักว่าผู้ใช้บริการท่าเรือหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งได้รับผลกระทบจากคำตัดสินของการท่าเรือแห่งชาติสามารถที่จะอุทธรณ์คำตัดสินต่อองค์กรกำกับดูแลได้ตามมาตรานี้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 30 (3) และเมื่อได้รับคำอุทธรณ์แล้ว คณะกรรมการกำกับดูแลนั้นจะต้องมีคำตัดสินไปในทางใดทางหนึ่งไม่ว่า จะยืน กลับ หรือแก้คำตัดสินของการท่าเรือแห่งชาติ นอกเหนือไปจาก

⁸⁶ 46. (1) Any port user or licensed operator whose rights are adversely affected by a decision of the Authority may appeal against that decision to the Regulator in the manner directed under section 30 (3).

- (2) After considering the appeal the Regulator must-
- (a) confirm, set aside or vary the decision; or
 - (b) substitute the decision of the Authority for its own.

การอุทธรณ์ตามกฎหมายดังกล่าวแล้ว ก็อาจเป็นเรื่องของการร้องเรียนก็ได้ มาตรา 47⁸⁷ จึงได้กำหนดวิธีการและรายละเอียดเกี่ยวกับการร้องเรียนเอาไว้ คือ การร้องเรียนคำสั่งของการท่าเรือแห่งชาติอาจถูกเสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลได้และรายละเอียดให้เป็นไปตามความในมาตรา 30 (3) หรืออาจเป็นกรณีที่ข้อร้องเรียนใด ๆ ที่มีต่อการท่าเรือแห่งชาติเป็นเหตุที่สืบเนื่องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับของมาตราดังกล่าวก็ได้ หรือไม่เช่นนั้น ข้อร้องเรียนนั้นจะต้องเป็นกรณีดังต่อไปนี้) เป็นเรื่องเกี่ยวกับความไม่เท่าเทียม คือ เลือกปฏิบัติหรือมีความไม่เป็นธรรมรวมถึงความไม่โปร่งใสในการเข้าถึงการใช้บริการของท่าเรือหรือบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง 2) เป็นกรณีที่องค์กรทางธุรกิจขนาดเล็กและกลางซึ่งแต่เดิมเป็นบุคคลซึ่งเสียเปรียบในอดีตนั้น ไม่ได้รับการให้โอกาสที่เหมาะสมในการเข้าร่วมในการให้บริการต่างที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ 3) เป็นกรณีที่มีการร้องเรียนว่า บริษัทของการท่าเรือเอง (Transnet) ได้รับการปฏิบัติที่ดีกว่า และเป็นเหตุที่ทำให้บริษัทอื่นเสียเปรียบอย่างไม่เป็นธรรม โดยการสอบสวนข้อร้องเรียนนั้น คณะกรรมการจะต้องรีบดำเนินการและสรุปผลการสอบสวนให้แล้วเสร็จในเวลาที่รวดเร็วเท่าที่จะเป็นไปได้ตามมาตรา 48

ในประเด็นต่อมา เรื่องการรับฟังข้อมูลของคณะกรรมการกำกับดูแล ซึ่งตามมาตรา 49 ได้กำหนดว่า คณะกรรมการจะต้องรับฟังพยานหลักฐานทุกชนิดที่เป็นการนำสืบข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องอยู่ภายใต้มาตรา 46 และตามมาตรา 30 (3) ด้วย โดยในการรับฟังข้อมูลในการสอบสวนคณะกรรมการนั้น ผู้ที่มีส่วนได้เสียหรือตัวแทนของบุคคลนั้น

⁸⁷ 47. (1) Any complaint against the Authority must be lodged with the Regulator in the manner directed under section 30(3).

(2) A complaint against the Authority may be based on any ground provided for by the

(a) access to ports and port facilities are not provided in a non-discriminatory, fair and transparent manner;

(b) small and medium-sized enterprises owned by historically disadvantaged groups do not have an equitable opportunity to participate in the operation of facilities in the ports environment;

(c) Transnet is treated more favourably and that it derives an unfair advantage over other transport companies.

มีสิทธิเข้าร่วมรับฟังด้วย นอกจากนี้ ยังอาจถามพยาน หรือให้ส่งเอกสาร หรือวัตถุอื่นใดเข้าสู่กระบวนการก็ได้

นอกจากนี้ มาตรา 51⁸⁸ ยังให้อำนาจคณะกรรมการออกกฎเกณฑ์ในการรับฟังพยานหลักฐาน และมาตรานี้ยังกำหนดให้บุคคลภายนอกจะต้องตอบคำถามทุกคำถามที่คณะกรรมการต้องการอย่างเต็มที่หรือเต็มความสามารถ เว้นแต่คำถามนั้นจะเข้าลักษณะเป็นปฏิบัติต่อตนเอง ไม่เช่นนั้นคำตอบที่ได้จากการกระทำเช่นนั้นย่อมรับฟังยืนยันต่อบุคคลนั้นหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นพยานหลักฐานไม่ได้ในคดีทางอาญา เว้นแต่ความผิดที่บุคคลพยายามจะกล่าวอ้างจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้ 1) เป็นการให้คำยืนยัน หรือรับรองในข้อเท็จจริงบางประการ 2) การนำสืบพยานเท็จและคำให้การที่เป็นเท็จ 3) การปฏิเสธที่จะตอบคำถามที่ชอบด้วยกฎหมายอย่างเต็มที่

⁸⁸ 51. (1) The Regulator may, by direction under section 30 (3), determine the rules of procedure for the taking of evidence before the Regulator.

(2) A person questioned by the Regulator must answer each question truthfully and to the best of that person's knowledge, but a person is not obliged to answer any question if the answer is self-incriminating.

(3) No self-incriminating answer given or statement made during the course of a hearing of the Regulator is admissible as evidence in criminal proceedings against the person concerned, except in criminal proceedings in which that person is tried for an offence relating to-

(a) the administering or taking of an oath or the administering or making of an affirmation;

(b) the giving of false evidence;

(c) the making of a false statement; or

(d) a failure to answer lawful questions fully or satisfactorily.

ในส่วนของกฎเกณฑ์ในการดำเนินกระบวนการพิจารณานั้น ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 52⁸⁹ ซึ่งได้วางหลักว่า ภายใต้กฎเกณฑ์ที่ได้กำหนดโดยคณะกรรมการกำกับดูแล กรรมการบางคนอาจจะกำหนดกระบวนการบางอย่างขึ้นโดยเฉพาะในการรับฟังพยานต่าง ๆ เพื่อความเหมาะสมเป็นรายกรณีก็ได้ และหากว่าในระหว่างการพิจารณานั้นอาจต้องมีการออกคำสั่งระหว่างพิจารณาหรือมาตรการบางอย่างชั่วคราวก็สามารถทำได้หากว่ามีคำร้องขอจากผู้ร้องเรียนซึ่งก็ต้องพิจารณาเป็นรายกรณีไป นอกจากนี้ คณะกรรมการอาจมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้ได้ กล่าวคือ นอกจากอำนาจตามกฎหมายนี้แล้ว อาจมีคำสั่งตามความเหมาะสมในข้อร้องเรียนใด ๆ รวมทั้งการออกคำสั่งห้ามมิให้กระทำการบางอย่าง การวินิจฉัยว่าข้อตกลงบางส่วนหรือทั้งหมดตกเป็นโมฆะ และการยกเว้นโทษให้กับบุคคลที่ฝ่าฝืนกฎเกณฑ์บางประการที่คณะกรรมการได้วางไว้ หากได้แสดงเหตุผลอันสมควร นอกจากนี้ คณะกรรมการยังมีอำนาจที่จะเลื่อนการพิจารณา (การรับฟังข้อเท็จจริง) ออกไป แต่ต้องเป็นเวลาที่สมเหตุสมผล หากว่ามีความจำเป็นและหากมีการเลื่อนการพิจารณา คณะกรรมการก็มีอำนาจที่จะออกคำสั่งระหว่างพิจารณาได้ ถ้ามีความเหมาะสมจะกระทำเช่นนั้นตามมาตรา 53 และมาตรา 54

3.2.7.5 การยุบหรือการเลิกขององค์กรกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการยุบหรือเลิกขององค์กรกำกับดูแล (คณะกรรมการกำกับดูแล) ไว้ในมาตรา 55⁹⁰ ซึ่งกำหนดไว้ว่าในเรื่องนี้รัฐมนตรีคมนาคมอาจกำหนดวันที่คณะกรรมการกำกับดูแลจะยุติการปฏิบัติงานก็ได้ และ

⁸⁹ 52. Subject to such rules of procedure as the Regulator may make, the member of the Regulator presiding at a hearing may determine any matter of procedure for that hearing, with due regard to the circumstances of the case.

⁹⁰ 55. (1) The Minister may by notice in the Gazette determine the date on which the Regulator will cease to operate.

(2) Upon the winding-up of the Regulator's activities, the Minister must-

(a) subject to applicable labour laws, determine the future of the Regulator's employees; and

(b) with the concurrence of the Minister of Finance, determine how the Regulator's assets and liabilities must be dealt with

หากว่าเป็นกรณีการเลิกกิจการคือหยุดดำเนินการหรือกิจกรรมใด ๆ ที่องค์กรนี้เคยได้ดำเนินการอยู่ กรณีนี้ ภายใต้กฎหมายแรงงาน รัฐมนตรีจะต้องรับผิดชอบต่ออนาคตของลูกจ้างที่ทำงานในองค์กรนี้ด้วย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะต้องพิจารณาว่าจะจัดการอย่างไรต่อทรัพย์สินและความรับผิดชอบขององค์กร ทั้งนี้ ตามความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ลักษณะขององค์กรกำกับดูแลนั้นจะมีลักษณะที่ผสมผสาน คือมีลักษณะเป็นองค์กรฝ่ายปกครองเพราะสามารถใช้อำนาจในการออกกฎหรือคำสั่งใด ๆ ที่กฎหมายฉบับนี้ให้อำนาจไว้ และมีผลผูกพันต่อบุคคลภายนอกที่จะเข้ามาสู่กระบวนการ และด้วยเหตุที่องค์กรนี้มีอำนาจในการรับอุทธรณ์หรือข้อร้องเรียนต่าง ๆ และมีอำนาจในการวินิจฉัยให้เป็นคุณหรือโทษต่อบุคคลใด ๆ รวมทั้งกฎหมายฉบับนี้ยังได้มีมาตราที่กำหนดคกฏเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการลงโทษ ซึ่งมีลักษณะเป็นอย่างเดียวกันกับกฎหมายลักษณะพยาน จึงทำให้องค์กรนี้มีลักษณะเป็นองค์กรกึ่งตุลาการในขณะเดียวกัน

3.2.8 บทบัญญัติว่าด้วยการวางแผน การก่อสร้าง การพัฒนาและการบำรุงรักษาท่าเรือ (Planning, construction, development and maintenance of ports)

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการวางแผน การก่อสร้าง การพัฒนา และการบำรุงรักษาท่าเรือ ไว้ในมาตรา มาตรา 68 ซึ่งกำหนดว่าการท่าเรือต้องก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ⁹¹ กำกับดูแลและควบคุมการพัฒนาภายในท่าเรือตามแผนงานการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือ⁹² และจัดการให้โครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือมีความมั่นคง ปลอดภัย และบำรุงรักษาด้วยวิธีการซึ่งรับรองได้ว่ามีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และดำเนินการอย่างเป็นระเบียบขั้นตอน⁹³ โดยการท่าเรือ

⁹¹ 68. (1) The Authority must -

(a) facilitate the building and exploitation of the infrastructure of ports;

⁹² (b) regulate and control development within ports, in accordance with approved port development framework plans; and

⁹³ (c) ensure that the infrastructure of ports is managed and maintained in a manner which ensures efficient, safe and orderly port operations.

อาจจะทำข้อตกลงเกี่ยวกับการวางแผน การก่อสร้าง การพัฒนาและการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ⁹⁴

3.2.9 บทบัญญัติว่าด้วยการปกป้องสิ่งแวดล้อม (Protection of environment)

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมไว้ในมาตรา 69 ซึ่งกำหนดไว้ว่า การท่าเรือต้องดำเนินการให้มีการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นธรรมและสมเหตุสมผล ควบคู่ไปกับการก่อตั้ง การพัฒนาและการบำรุงรักษาท่าเรือ⁹⁵ รวมทั้งต้องส่งเสริมสนับสนุนและจัดให้มีวิธีการดำเนินการตามแผนงานอย่างชัดเจน และรับรองกรอบการวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว น่าจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม⁹⁶ โดยเมื่อมีแผนการดำเนินงานใด ๆ ในกิจการท่าเรือแล้ว การท่าเรือต้องรับรองให้ผู้ลงทุนเข้าร่วมให้คำปรึกษาและเข้ามามีส่วนร่วมอย่างเป็นรูปธรรม และมีส่วนร่วมกำหนดกฎเกณฑ์ในทางบัญชีได้ นอกจากนี้ การที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้ การท่าเรือสามารถเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลได้ จึงได้มีบทบัญญัติให้ผู้ที่เกี่ยวข้องลงทุนกับการท่าเรือ สามารถเข้าร่วมให้คำปรึกษา และเข้าร่วมกำหนดกฎเกณฑ์ทางบัญชีกับการท่าเรือได้ตามวรรคสองนี้

⁹⁴ (2) The Authority may enter into agreements for the planning, construction, development and maintenance of port infrastructure.

⁹⁵ 69. (1) The Authority must in the performance of its functions ensure that a fair and reasonable balance is achieved between the protection of the environment and the establishment, development and maintenance of ports.

⁹⁶ (b) When undertaking any port planning process, the Authority must ensure that stakeholders are consulted and that all relevant biophysical and economic aspects are taken into account.

3.2.10 บทเฉพาะกาล

ตาม The National Ports Act 2005 ได้บัญญัติถึงกรณีที่มีการดำเนินกิจการก่อนการมีผลบังคับใช้ของกฎหมาย หรือบทเฉพาะกาลไว้ในมาตรา 65⁹⁷ ซึ่งกำหนดว่าการที่บุคคลใดจัดให้มีการให้บริการท่าเรือหรือการอำนวยความสะดวกแก่ท่าเรือ ก่อนที่กฎหมายนี้มีผลบังคับใช้ ให้ถือว่าผู้นั้นเป็นผู้ประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตให้จัดให้มีการท่าเรือหรือการอำนวยความสะดวกแก่ท่าเรือแล้วอย่างไรก็ตาม บุคคลดังกล่าวจะต้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือตามกฎหมายนี้ภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่รัฐมนตรีผู้มีอำนาจได้กำหนดไว้ในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ ผู้ประกอบกิจการท่าเรือดังกล่าวจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขเช่นเดียวกับผู้ขออนุญาตประกอบกิจการซึ่งได้ดำเนินการหลังจากได้ประกาศใช้กฎหมายนี้แล้ว โดยในการพิจารณาให้ใบอนุญาตนั้น การท่าเรือจะพิจารณาว่า การให้บริการท่าเรือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือนั้นได้เป็นไปตามเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายนี้หรือไม่ และหากการท่าเรือพิจารณาจนเป็นที่พอใจแล้วว่าผู้ประกอบกิจการดังกล่าวสามารถดำเนินกิจการได้ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการอนุญาตแล้ว การท่าเรือก็จะออกใบอนุญาตในการประกอบกิจการท่าเรือให้แก่ผู้ขออนุญาตตามกฎหมาย

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นว่า ผู้ประกอบกิจการท่าเรือก่อนที่จะมีการบังคับใช้กฎหมายนี้ ถือว่าเป็นผู้ประกอบกิจการซึ่งได้รับอนุญาตแล้วแต่ยังคงมีหน้าที่ในการขอใบอนุญาตตามเงื่อนไขของกฎหมายนี้อยู่เช่นเดิม นอกจากนี้ กฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ประกอบกิจการท่าเรือ ไม่ให้หมายรวมถึงผู้ซึ่งให้บริการรับจ้างยกขนสินค้าขนลงจากเรือ (stevedoring service) ซึ่งประกอบกิจการอยู่ก่อนที่จะมีการบังคับใช้กฎหมายนี้ โดยกำหนดให้ผู้ที่ได้รับอนุญาตในประกอบกิจการให้บริการรับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือก่อนที่กฎหมายนี้มีผลบังคับใช้นั้น สามารถดำเนินการต่อไปได้ตามระยะเวลาที่ได้อนุญาตไว้เพียงเท่านั้น

⁹⁷ 65. (1) Any person who provided a port service or operated a port facility immediately prior to the date on which this Chapter came into force, is deemed to hold a licence for the provision of such port service or the operation of such port facility, but such person must apply for a licence in terms of section 57 within six months of the date determined by the Shareholding Minister by notice in the Gazette.

(2) A person contemplated in subsection (1) is deemed to hold a licence until the Authority has decided on its licence application.

3.3 กฎหมายว่าด้วยองค์การพาณิชย์นาวีและท่าเรือแห่งสิงคโปร์ ค.ศ. 1997

(Maritime and Port Authority of Singapore Act 1997 : MPA 1997)

3.3.1 บทนำ

ประเทศสิงคโปร์นับว่าเป็นประเทศที่มีทำเลที่ตั้งเหมาะสมกับการเป็นเส้นทางในการคมนาคมขนส่งเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากตั้งอยู่ระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้ และเป็นเสมือนจุดเชื่อมต่อของแผ่นดิน จากผืนแผ่นดินใหญ่ผ่านแหลมมลายูลงทางใต้ไปสู่อินโดนีเซีย และออสเตรเลีย นอกจากนี้ ยังเป็นจุดแวะพักและจุดคุมการเดินเรือ โดยมีท่าเทียบเรือสำหรับใช้ขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของเอเชียและมีปริมาณขนถ่ายสินค้ามากเป็นอันดับสี่ของโลก

ในปัจจุบันท่าเรือสิงคโปร์ยังคงเป็นผู้นำของโลกในด้านการขนส่งตู้บรรจุสินค้า โดยจำนวนเรือเดินทะเลที่เข้าเทียบท่าเรือสิงคโปร์ขยายตัวขึ้นร้อยละ 10.1 อีกทั้งจำนวนเรือเดินทะเลจดทะเบียนภายใต้ธงสิงคโปร์มีมากขึ้น มีการขยายตัวร้อยละ 4.4 ซึ่งอยู่ใน 10 อันดับแรกของโลก⁹⁸

เมื่อกล่าวถึงท่าเรือสิงคโปร์ย่อมจะต้องกล่าวถึงหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้มีการพัฒนาหน้าที่ในด้านการพาณิชย์นาวีตลอดมา กล่าวคือ ในอดีตหน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับกิจการด้านพาณิชย์นาวีคือ The Singapore Harbour Board แต่ต่อมาในปี ค.ศ. 1964 ได้มีการก่อตั้งหน่วยงานชื่อ The Port of Singapore Authority (PSA) ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและเกิดการพัฒนาด้านกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่ง The Port of Singapore Authority (PSA) นั้น เป็นองค์กรที่รวบรวมหน้าที่ เงินทุนและความรับผิดชอบมาจาก The Singapore Harbour Board เพื่อรองรับความเจริญเติบโตของกิจการการขนส่งทางทะเล ต่อมาในปี ค.ศ. 1996 ได้มีการจัดตั้ง Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) ขึ้น ซึ่ง The Maritime and Port Authority of Singapore (MPA 1997) ก่อตั้งขึ้นมาเพื่อรวมอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบขององค์กรต่าง ๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือ เช่น The Marine Department in the Ministry of Communications และ The National Maritime Board รวมทั้ง PSA เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งด้วย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้กิจการพาณิชย์นาวีเกิดการพัฒนารวดเร็วและเป็นระบบ เพื่อรักษา

⁹⁸ สืบค้นจาก : <http://www.depthai.go.th> (สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ สิงคโปร์)

ให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค อย่างไรก็ตามในปี ค.ศ. 1997 PSA เดิมในส่วนที่ปฏิบัติงานในการประกอบธุรกิจกิจการท่าเรือได้ถูกเปลี่ยนชื่อมาเป็น PSA Corporation เพื่อการประกอบธุรกิจอย่างเต็มตัว ส่วน MPA นั้นทำหน้าที่ในการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนากิจการท่าเรือ ทั้งในส่วนของตัวท่าเรือ อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โครงสร้างการบริหาร บุคลากร การควบคุมการเดินเรือและการนำร่อง มาตรฐานความปลอดภัย การรักษาสังแวดล้อม การรักษาความปลอดภัยและการกำหนดกฎเกณฑ์ในการให้บริการท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก

ในปัจจุบันรัฐบาลประเทศสิงคโปร์ได้มีแผนการในการสนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรมเดินเรือทะเลสิงคโปร์ โดยรัฐบาลได้มุ่งเน้นแผนการในการลดค่าใช้จ่ายการดำเนินธุรกิจและยกระดับทักษะการปฏิบัติงานในกิจการท่าเรือเดินทะเล ซึ่ง The Maritime and Port Authority (MPA) ได้มีส่วนสำคัญในการให้คำแนะนำในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับมาตรการให้ความช่วยเหลือด้านการเดินเรือทะเล อัตราสัมปทานค่าธรรมเนียมท่าเรือและค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อให้ท่าเรือสิงคโปร์เป็นท่าเรือที่มีระบบในการบริหารงานที่มีศักยภาพสูงสุด แต่มีต้นทุนในเรื่องค่าบริการในอัตราที่ต่ำ เพื่อเป็นแรงกระตุ้นให้เรือเดินทะเลทั่วโลกพิจารณาให้ท่าเรือสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าของภูมิภาคเอเชียต่อไปในอนาคต

กฎหมายว่าด้วยองค์การพาณิชย์นาวีและท่าเรือแห่งสิงคโปร์ ค.ศ. 1997 (The Maritime and Port Authority of Singapore) ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกโดยย่อว่า MPA 1997 แบ่งออกเป็น 16 หมวด ดังนี้

- หมวด 1 บททั่วไป
- หมวด 2 การก่อตั้ง การร่วมงาน การดำเนินงานของการท่าเรือ
- หมวด 3 อำนาจหน้าที่และบทบาทของการท่าเรือ
- หมวด 4 บทบัญญัติเกี่ยวกับพนักงานเจ้าหน้าที่
- หมวด 5 บทบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน
- หมวด 6 การโอนทรัพย์สิน สิทธิทรัพย์สิน ความรับผิดชอบและลูกจ้างในกิจการท่าเรือ
- หมวด 7 บทบัญญัติว่าด้วยการจ้างงาน
- หมวด 8 บทบัญญัติว่าด้วยกฎเกณฑ์ของท่าเรือ

หมวด 9 บทบัญญัติว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากยานพาหนะ อากาศยาน
สิ่งกีดขวางอื่นที่จมอยู่ใต้ทะเล

หมวด 10 บทบัญญัติว่าด้วยการนำร่อง

หมวด 11 บทบัญญัติว่าด้วยการกำกับดูแลและการควบคุมกิจกรรมที่
เกี่ยวข้องกับการบินเรือ

หมวด 12 บทบัญญัติว่าด้วยการออกใบอนุญาตเรือเดินทะเล การบริการ
และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ

หมวด 13 บทบัญญัติว่าด้วยการควบคุมเกี่ยวกับผู้ได้รับใบอนุญาต
ประกอบกิจการท่าเรือ

หมวด 14 บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของการท่าเรือ

หมวด 15 บทบัญญัติว่าด้วยการกระทำละเมิด

หมวด 16 บทเบ็ดเตล็ด

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของ MPA 1997 ในหมวด 1 บททั่วไป
มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับคำนิยามและบทบังคับใช้ของกฎหมายนี้

ในหมวด 2 การก่อตั้ง การร่วมงาน การดำเนินงานของการท่าเรือ ซึ่งใน
หมวดนี้จะกล่าวถึงการก่อตั้งและการร่วมงานของการท่าเรือ รวมถึงการออกหนังสือรับรองเพื่อการ
กระทำใดๆ หรือเพื่อเอกสารชนิดใด ๆ ที่ต้องได้รับการรับรองหรือได้รับการประทับตราจาก
การท่าเรือ

ในหมวด 3 อำนาจหน้าที่และบทบาทของการท่าเรือ ซึ่งในหมวดนี้จะ
กล่าวถึงอำนาจหน้าที่และบทบาทของการท่าเรือ อำนาจของรัฐมนตรีในการกำกับดูแล
การประกอบกิจการท่าเรือ การออกคำสั่งเรียกข้อมูลจากบุคคลอื่น การจัดทำรายงานประจำปี
เสนอต่อรัฐมนตรี รวมทั้งอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะผู้แทน รวมถึงการใช้
สัญลักษณ์ประจำองค์กร

ในหมวด 4 หมวด 4 บทบัญญัติเกี่ยวกับพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะ
กล่าวถึงการแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง การแต่งตั้งหัวหน้าผู้ควบคุมท่าเรือ การจ้างแรงงานในท่าเรือ
รวมถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดในฐานะส่วนตัว

ในหมวด 5 บทบัญญัติเกี่ยวกับการเงิน ซึ่งจะกล่าวถึงอำนาจในการกู้ยืม
เงินจากสถาบันการเงินต่าง ๆ โดยได้รับการอนุมัติจากรัฐมนตรี การออกหุ้น การเสียภาษี

การประเมินรายได้ประจำปี อำนาจในการนำเงินไปลงทุน รวมถึงข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การเงิน

ในหมวด 6 การโอนทรัพย์สิน สิทธิทรัพย์สิน ความรับผิดชอบและลูกจ้างในกิจการ ทำเรือจากเดิมที่เป็นของ The Marine Department in the Ministry of Communications และ The National Maritime Board มาเป็นของการท่าเรือ (Maritime and Port of Singapore) โดยจะ กล่าวถึงสิทธิที่จะได้รับบำนาญหรือผลตอบแทนของพนักงานเจ้าหน้าที่การท่าเรือ รวมทั้ง บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดของพนักงานเจ้าหน้าที่ของการท่าเรือก่อนที่จะมี การโอนกิจการ

ในหมวด 7 บทบัญญัติว่าด้วยการจ้างงาน ซึ่งจะกล่าวถึงการจ้างแรงงาน บทลงโทษสำหรับลูกจ้างผู้ฝ่าฝืนข้อบังคับในเรื่องการจ้างแรงงาน

ในหมวด 8 บทบัญญัติว่าด้วยกฎเกณฑ์ของท่าเรือ ซึ่งจะกล่าวถึง กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในท่าเรือ นโยบายด้านการประกันภัย อำนาจของหัวหน้าผู้ควบคุมท่าเรือใน ส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมการเข้าออกของเรือ ตำแหน่งการจอดเรือ และเคลื่อนย้ายเรือทั้งภายใน อาณาเขตท่าเรือและภายในอาณาเขตน่านน้ำของประเทศสิงคโปร์ อำนาจในการห้ามเรือเข้าสู่ น่านน้ำประเทศสิงคโปร์ รวมทั้งบทลงโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนกฎหมาย

ในหมวด 9 บทบัญญัติว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากยานพาหนะ อากาศ ยาน สิ่งกีดขวางอื่นที่จมอยู่ใต้ทะเล ซึ่งจะกล่าวถึงอำนาจของการท่าเรือที่สามารถเรียกร้องให้ เจ้าของเรือเคลื่อนย้ายซากเรือ ซากอากาศยาน รวมทั้งสิ่งกีดขวางใด ๆ ออกจากบริเวณที่ การท่าเรือมีอำนาจควบคุมดูแล ซึ่งอำนาจของการท่าเรือ นั้น มีทั้งส่วนที่เรียกร้องให้เจ้าของหรือ ผู้เกี่ยวข้องดำเนินการ หรือการท่าเรืออาจดำเนินการเคลื่อนย้ายเอง โดยสามารถเรียกค่าใช้จ่าย จากเจ้าของหรือผู้ที่เกี่ยวข้องได้ตามกฎหมาย

ในหมวด 10 บทบัญญัติว่าด้วยการนำร่อง ซึ่งจะกล่าวถึงการประกาศ เขตนำร่อง บทบัญญัติว่าด้วยความผิดพลาดในการว่าจ้างผู้นำร่องภายใต้สถานการณ์ปกติ ความรับผิดชอบในกรณีของการจ้างผู้นำร่อง บทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการนำร่อง รวมทั้ง การตรวจสอบใบอนุญาตของผู้นำร่อง บทบัญญัติว่าด้วยความรับและการจำกัดความรับผิดของ ผู้นำร่อง

ในหมวด 11 บทบัญญัติว่าด้วยการกำกับดูแลและการควบคุมกิจกรรมที่ เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ซึ่งในหมวดนี้จะกล่าวถึง ข้อจำกัดในการขุดลอกร่องน้ำ การสำรวจแอ่งลึก ภายในน่านน้ำประเทศสิงคโปร์ โดยในการสำรวจแอ่งลึกภายในน่านน้ำของประเทศสิงคโปร์นั้น

จะต้องได้รับความยินยอมจากการทำเรือก่อนเริ่มดำเนินการ นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับซากเรือ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาตจากการทำเรือก่อน

ในหมวด 12 บทบัญญัติว่าด้วยการออกใบอนุญาตเรือเดินทะเล การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือ ซึ่งจะกล่าวถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการเรือเดินทะเลและสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้องกับกิจการเดินทะเล การโอนใบอนุญาต การแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาต การพักใช้หรือการเพิกถอนใบอนุญาต รวมถึงบทบัญญัติที่กล่าวถึงหน้าที่โดยทั่วไปของผู้ได้รับใบอนุญาต

ในหมวด 13 บทบัญญัติว่าด้วยการควบคุมเกี่ยวกับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งจะกล่าวถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความหมายและผลกระทบในกรณีที่มีคำสั่งทางปกครองจากรัฐมนตรี การท่าเรือมีอำนาจในการกำหนดการจ่ายค่าตอบแทนเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ

ในหมวด 14 บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของการท่าเรือ ซึ่งจะกล่าวถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิด การจำกัดความรับผิดของการท่าเรือ ในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือถูกทำลายลงในขณะที่ขนส่งโดยเรือหรือสิ่งอื่นใดที่อยู่ในความหมายของคำว่ายานพาหนะ

ในหมวด 15 บทบัญญัติว่าด้วยการกระทำละเมิด ซึ่งจะกล่าวถึง การกระทำละเมิดในลักษณะที่เป็นการกระทำที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการดำเนินการของการท่าเรือ หรือเป็นกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของการท่าเรือ หรือกรณีของการให้ข้อมูลที่เป็นเท็จในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับตัวเรือที่ใช้เป็นยานพาหนะ การให้ข้อมูลเท็จในเรื่องการเชื่อมต่อด้านความปลอดภัยของเรือ นอกจากนี้ ยังกล่าวถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดในกรณีที่การท่าเรือกระทำการผิดหน้าที่ เขตอำนาจศาลในคดีที่เกิดขึ้น รวมถึงการฟ้องร้องคดีภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายอื่น

ในหมวด 16 บทเบ็ดเตล็ด ซึ่งในหมวดนี้จะกล่าวถึงความรับผิดชอบของบุคคลต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเรือหรือหัวหน้าผู้ควบคุมเรือที่มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลควบคุมเรือ ดังกล่าว ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่ขนส่งมาในเรือ รวมถึงการกำหนดขอบเขตในการจอดทอดสมอเรือ การกำหนดขอบเขตในการสร้างท่าเทียบเรือ รวมถึงบทบัญญัติในเรื่องการชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นในกรณีต่าง ๆ

อาจกล่าวได้ว่าบทบัญญัติของ MPA 1997 นั้น มีลักษณะการบัญญัติเนื้อหาไว้อย่างละเอียด ซึ่งเมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้ว ย่อมเห็นได้ว่าเป็นกฎหมายที่บัญญัติ

เนื้อหาได้อย่างครอบคลุมถึงการดำเนินงานขององค์กรที่ทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี ซึ่งเริ่มต้นตั้งแต่การเริ่มก่อตั้งองค์กร การจัดวางโครงสร้างองค์กร ทั้งในเรื่องของการดำเนินงานในลักษณะของคณะกรรมการท่าเรือ ซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการเข้ามาทำหน้าที่เป็นตัวแทน ซึ่งเนื้อหาในบทบัญญัติจะครอบคลุมถึงการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล การกำหนดองค์กรผู้มีหน้าที่ในการพิจารณาออกใบอนุญาตสำหรับผู้ที่จะเข้ามาประกอบกิจการเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี ซึ่งมีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขอย่างชัดเจนและแน่นอน ซึ่งทำให้ผู้ที่เข้ามาประกอบธุรกิจในส่วนนี้มีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และสิ่งที่ตนต้องปฏิบัติเมื่อมีฐานะเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือ การต่อใบอนุญาต หรือการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนบทบัญญัติที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงการนำร่อง การดำเนินการเกี่ยวกับซากเรือหรือซากอากาศยานที่จมอยู่ใต้ทะเล การบริหารจัดการองค์กร ทั้งในส่วนที่เป็นการบริหารบุคคลและการลงทุน รวมถึงบทบัญญัติที่กำหนดโทษสำหรับการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม เนื้อหาที่เป็นสาระสำคัญที่เป็นวัตถุประสงค์สำคัญในการศึกษานั้น จะเน้นให้ความสำคัญเกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ซึ่งจะรวมถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการเรือเดินทะเล คุณสมบัติของผู้ที่จะประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล การโอนใบอนุญาต การแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาต การพักใช้หรือการเพิกถอนใบอนุญาต รวมถึงบทบัญญัติที่กล่าวถึงหน้าที่โดยทั่วไปของผู้ได้รับใบอนุญาต ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะเนื้อหาและบทบัญญัติซึ่งสาระสำคัญที่เป็นวัตถุประสงค์สำคัญในการศึกษาเท่านั้น โดยผู้เขียนจะวิเคราะห์บทบัญญัติในส่วนที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น เพื่อวิเคราะห์และวิจารณ์ถึงข้อดีและข้อด้อยของกฎหมายนี้ และนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยต่อไป

3.3.2 การก่อตั้งและการดำเนินงานของการท่าเรือ

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงเรื่องการก่อตั้งและการดำเนินงานของการท่าเรือไว้ในหมวดที่ 2 และหมวดที่ 3 ซึ่งในหมวดที่ 2 จะกล่าวถึงการก่อตั้งและการดำเนินงานของการท่าเรือว่า การท่าเรือมีจุดเริ่มต้นในการก่อตั้งองค์กรมาอย่างไร และการมีบริหารงานหรือการดำเนินงานอย่างไรบ้าง ส่วนในหมวดที่ 3 จะกล่าวถึงอำนาจหน้าที่และบทบาทของการท่าเรือว่า การท่าเรือมีอำนาจหน้าที่และบทบาทอย่างไรบ้าง รวมทั้งอำนาจของรัฐมนตรีในการกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือ การออกคำสั่งเรียกข้อมูลจากบุคคลอื่น การจัดทำรายงานประจำปี

เสนอต่อรัฐมนตรี อำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะผู้แทน รวมถึงการใช้สัญลักษณ์ประจำองค์กร ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวต่อไป

3.3.2.1 อำนาจหน้าที่และบทบาทของการท่าเรือ

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงองค์ประกอบของการท่าเรือไว้ด้วยว่า จะต้องประกอบด้วยบุคคลใดบ้าง จำนวนกี่คน จึงจะเป็นหน่วยงานของการท่าเรือ โดยได้บัญญัติไว้ในมาตรา 6 ซึ่งได้กำหนดว่า การท่าเรือต้องประกอบด้วยประธาน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่า 2 คน แต่ไม่เกิน 11 คน ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรี โดยการดำเนินการและกระบวนการต่าง ๆ ต้องภายใต้การควบคุมดูแลของการท่าเรือ⁹⁹

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของการท่าเรือได้บัญญัติไว้ในมาตรา 7¹⁰⁰ ซึ่งได้กำหนดหน้าที่ของการท่าเรือไว้ดังนี้ (1) ส่งเสริมการใช้ การพัฒนา การปรับปรุงท่าเรือ

⁹⁹ Constitution of Authority

6. —(1) The Authority shall consist of —

(a) a Chairman; and

(b) not less than 2 nor more than 11 other members as the Minister may from time to time determine.

(2) The First Schedule shall have effect with respect to the Authority, its members and proceedings.

¹⁰⁰ —(1) Subject to the provisions of this Act, it shall be the function and duty of the Authority —

(a) to promote the use, improvement and development of the port;

(b) to regulate and control navigation within the limits of the port and the approaches to the port;

(c) to provide and maintain adequate and efficient lighthouses, beacons, buoys and other aids to navigation in the territorial waters of Singapore and the approaches thereto, at Pedra Branca (Horsburgh), at Pulau Pisang and at such other places as the Authority may think fit;

(d) to disseminate navigational information;

(e) to exercise licensing and regulatory functions in respect of marine and port services and facilities;

(f) to secure that there are provided in the port (whether by itself or by any public licensee), adequate and efficient marine and port services and facilities on such terms as the Authority may think expedient;

(g) to secure that any person by whom any marine or port services and facilities fall to be provided in the port is able to provide the services and facilities efficiently whilst maintaining independent financial viability;

(h) to promote efficiency, reliability and economy on the part of public licensees in accordance with, as far as practicable, recognised international standards and public demand;

(i) to create an economic regulatory framework in respect of the provision of marine and port services and facilities which promotes and safeguards competition and fair and efficient market conduct or, in the absence of a competitive market, which prevents the misuse of monopoly or market power;

(j) to promote, provide and administer training schemes for members of the mercantile marine and the shipping and port industries;

(k) to develop, promote and regulate employment among members of the mercantile marine;

(l) to exercise regulatory functions in respect of merchant shipping and particularly in respect of safety at sea, the manning of vessels and the prevention of pollution at sea;

(m) to promote the development of merchant shipping;

(n) to advise the Government on all matters relating to sea transport and the provision of marine and port services and facilities;

(o) to act internationally as the national body representative of Singapore in respect of sea transport, marine and port matters;

(p) to discharge or facilitate the discharge of international obligations of the Government in respect of sea transport; and

(q) to perform such other functions as are conferred on the Authority by this Act or any other written law.

(2) In discharging the functions and duties imposed on it by subsection (1), the Authority shall have regard to —

(a) satisfying all reasonable demands for marine and port services and facilities;

(b) fostering the development and expansion of marine and port services and facilities in the world in collaboration with other countries and international organisations;

(c) enabling persons providing marine and port services and facilities in Singapore to compete effectively in the provision of such services and facilities outside Singapore;

(d) the promotion of measures for the safety of life in the port;

(e) the promotion of research and development in the fields of marine and port services and facilities; and

(f) collaboration with educational institutions for the promotion of technical education in the fields of marine and port services and facilities.

(3) Nothing in this section shall be construed as imposing on the Authority, directly or indirectly, any form of duty or liability enforceable by proceedings before any court.

(4) In addition to the functions and duties imposed by this section, the Authority may undertake such other functions as the Minister may assign to the Authority and the Authority shall be deemed to be fulfilling the purposes of this Act and the provisions of this Act shall apply to the Authority in respect of such functions.

(5) Notwithstanding the provisions of this Act, the Authority may, until such time as the licences granted under Part XII come into effect, continue to provide any marine or port services and facilities that the Port of Singapore Authority was providing immediately before 2nd February 1996.

(2) ควบคุมและวางระเบียบเกี่ยวกับการนำทางภายในท่าเรือและการเข้าเทียบท่าของเรือ
 (3) การจัดให้มีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ รวมทั้งเครื่องมือช่วยเหลือในการนำร่องให้มีความเหมาะสมและเพียงพอ (4) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินเรือ (5) ทำหน้าที่ออกใบอนุญาตและมีอำนาจควบคุมเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีและการอำนวยความสะดวกในท่าเรือ
 (6) ทำหน้าที่ในการดูแลสิ่งต่าง ๆ ภายในท่าเรือให้เรียบร้อยและมีความปลอดภัย (7) ทำหน้าที่ดูแลบุคคลที่ได้เข้ามารับช่วงต่อจากการท่าเรือในการดำเนินการด้านสาธารณูปโภคให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีสถานภาพทางการเงินแยกออกจากกัน (8) ทำหน้าที่พัฒนา ส่งเสริมประสิทธิภาพ ความน่าเชื่อถือ และเพื่อให้เกิดความประหยัดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของผู้ได้รับใบอนุญาต (9) ทำหน้าที่ป้องกันการผูกขาดทางการค้า (10) ทำหน้าที่ส่งเสริมและจัดการด้านการค้า (11) ทำหน้าที่พัฒนา ส่งเสริม ควบคุมการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับการค้า (12) ทำหน้าที่ออกระเบียบขั้นต้นเพื่อให้การขนส่งมีความปลอดภัย (13) ทำหน้าที่พัฒนาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า (14) ทำหน้าที่ให้คำปรึกษากับรัฐบาลเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและบทบัญญัติเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีและการอำนวยความสะดวกในท่าเรือ (15) ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของรัฐในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล (16) ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการชำระหนี้ระหว่างประเทศของรัฐบาล ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล และ (17) ทำหน้าที่อื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือหรือที่กฎหมายลักษณะอักษรได้บัญญัติไว้

นอกจากนี้ การท่าเรือยังมีหน้าที่ในการยกเลิกระเบียบหรือยกเลิกอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือตามที่ได้บัญญัติไว้ข้างต้น โดยการท่าเรือจะต้องแสดงเหตุผลที่เพียงพอและเหมาะสมกับผู้ได้รับใบอนุญาต และต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริม เพื่อพัฒนา และเพื่อ

(6) Without prejudice to the provisions of Part XII, the Authority may provide any marine or port services and facilities in any of the following circumstances notwithstanding that it has granted a public licence to any person:

(a) if the Authority is of the opinion that the person has failed to discharge or is not discharging to the Authority's satisfaction the obligations imposed by the Authority on the person in the public licence; or

(b) to give effect to any direction of the Minister under section 9.

(7) The Authority shall furnish the Minister with information with respect to its property and activities in such manner and at such times as the Minister may require.

การขยายตัวทางด้านการพาณิชยนาวิและการให้บริการท่าเรือ ทั้งนี้ ยังมีหน้าที่ในการส่งเสริมให้มีมาตรการในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิตในท่าเรือ หน้าที่ในการส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาในสาขาพาณิชยนาวิและการอำนวยความสะดวกในท่าเรือ หน้าที่ในการสร้างความร่วมมือกับสถาบันทางการศึกษาเพื่อส่งเสริมการศึกษาในสาขาการพาณิชยนาวิและการอำนวยความสะดวกในท่าเรือ รวมถึงการทำเรือจะต้องดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการท่าเรือ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในท่าเรือให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาต เว้นแต่ ในกรณีที่การทำเรือพิจารณาเห็นว่าผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าหน้าที่ในเรื่องของการออกใบอนุญาต หรือการทำเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐมนตรีตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9

นอกเหนือจากหน้าที่ในส่วนนี้แล้ว การท่าเรืออาจได้รับมอบหมายหน้าที่อื่นจากรัฐมนตรีด้วย เพื่อให้วัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้สมบูรณ์ โดยเรื่องที่ได้รับมอบหมายจากรัฐมนตรี การท่าเรือจะต้องนำหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้นมาปฏิบัติร่วมด้วย และการท่าเรือต้องอำนวยความสะดวกในเรื่องการจัดหาข้อมูลที่เป็นให้แก่รัฐมนตรีด้วย ทั้งนี้ มาตรา 7 ตอนท้าย ได้บัญญัติถึงการตีความไว้ด้วยว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับการตีความบทบัญญัติในกฎหมายนี้ จะต้องตีความโดยศาลเท่านั้น

นอกจากนี้ ในมาตรา 8 ยังได้บัญญัติถึงในเรื่องอำนาจของการท่าเรือไว้เพิ่มเติมอีกด้วยว่า การท่าเรืออาจดำเนินกิจกรรมใด ๆ ตามที่การทำเรือเห็นว่าเป็นประโยชน์ จำเป็น หรือสะดวกต่อการดำเนินงานและการปฏิบัติหน้าที่ โดยการทำเรือจะต้องดำเนินการหรือทำกิจกรรมต่าง ๆ ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นใด ทั้งนี้ การท่าเรืออาจใช้อำนาจตามที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายกฎหมายนี้ด้วยก็ได้¹⁰¹ นอกจากนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับการตีความอำนาจของการท่าเรือ ได้บัญญัติไว้ว่า การตีความตามกฎหมายนี้ มิให้ตีความไปในทางที่จำกัดอำนาจของการท่าเรือซึ่งได้กำหนดโดยหรือภายใต้

¹⁰¹ Powers of Authority

8.—(1) Subject to this Act, the Authority may carry on such activities as appear to the Authority to be advantageous, necessary or convenient for it to carry on for or in connection with the discharge of its functions and duties under this Act or any other written law, and in particular, may exercise any of the powers specified in the Second Schedule.

กฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นใด¹⁰² แต่ทั้งนี้ การตีความดังกล่าวจะต้องเชื่อมโยงและสอดคล้องกับ บทบัญญัติในมาตรา 7 ด้วย ที่บัญญัติว่า การตีความบทบัญญัติในกฎหมายนี้ จะต้องตีความโดย ศาลเท่านั้น ซึ่งเมื่อบทบัญญัติในกฎหมายนี้ได้กำหนดให้ศาลเป็นผู้มีอำนาจตีความแล้ว บทบัญญัติในตอนท้ายของมาตรา 8 ที่บัญญัติว่า การตีความมิให้ตีความไปในทางที่จำกัดอำนาจ ของการทำเรือ อาจไม่มีผลบังคับใช้กับการตีความของศาล เนื่องด้วยศาลย่อมต้องตีความตาม หลักการตีความกฎหมาย มิได้ขึ้นอยู่กับว่ากฎหมายฉบับนั้น จะบัญญัติให้ตีความอย่างไร ดังนั้น ในการปรับใช้บทบัญญัติในมาตรา 7 และมาตรา 8 จะต้องคำนึงถึงหลักในเรื่องดังกล่าวควบคู่กัน ด้วย

3.3.2.2 อำนาจของรัฐมนตรีในการกำกับดูแลการประกอบกิจการ ทำเรือ

ในการดำเนินงานหรือการประกอบกิจการทำเรือเดินทะเลนั้น นอกจากจะมีการทำเรือ ซึ่งเป็นองค์กรหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงในการควบคุมกำกับดูแล ทำเรือ ผู้ประกอบกิจการทำเรือ หรือในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการประกอบกิจการ ทำเรือเดินทะเลแล้ว กฎหมายฉบับนี้ ยังได้บัญญัติให้อำนาจแก่รัฐมนตรีไว้อีกส่วนหนึ่งด้วย กล่าวคือ มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจรัฐมนตรีในการกำกับดูแลการประกอบกิจการทำเรือ ซึ่งเป็นผู้ใช้ อำนาจที่มีอำนาจตัดสินใจที่เด็ดขาดและสูงกว่าอำนาจที่การทำเรือมีตามกฎหมาย ทั้งนี้ ยังเปรียบเสมือนเป็นผู้คอยตรวจสอบการใช้อำนาจและการปฏิบัติหน้าที่ของการทำเรือว่า การทำเรือได้ปฏิบัติหน้าที่ถูกต้องและครบถ้วนตามที่กฎหมายนี้กำหนดไว้หรือไม่ หรือการใช้ อำนาจหน้าที่ของการทำเรือจะเกินขอบเขตที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ ซึ่งอำนาจรัฐมนตรีในการ กำกับดูแลการประกอบกิจการทำเรือ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 9 ซึ่งกำหนดว่าภายหลังจากที่รัฐมนตรีได้ หารือกับบุคคลที่ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายนี้ โดยรัฐมนตรีอาจออกคำสั่งกับบุคคลเหล่านั้น ตามที่ รัฐมนตรีเห็นสมควร เพื่อให้บุคคลปฏิบัติหน้าที่ของตนตามกฎหมายนี้¹⁰³ อย่างไรก็ตาม บุคคลที่

¹⁰² (2) This section shall not be construed as limiting any power of the Authority conferred by or under any other written law.

¹⁰³ Directions by Minister

9.—(1) The Minister may, after consultation with a person to whom this section applies, give to that person such directions as he thinks fit as to the exercise by that person of his functions under this Act.

ต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายนี้ อาจได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติในกฎหมายนี้ หากรัฐมนตรีเห็นว่ามีความจำเป็นหรือเร่งด่วน ซึ่งได้แก่ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินสาธารณะ สาธารณะ ประโยชน์ ความมั่นคงสาธารณะ ความมั่นคงของชาติ ความสัมพันธ์กับรัฐบาลประเทศอื่น¹⁰⁴ หรือ เพื่อปลดภาระหน้าที่ หรืออำนวยความสะดวกในการปลดภาระหน้าที่ผูกพันรัฐบาล ด้วยเหตุที่ รัฐบาลเป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศ หรือเป็นคู่สัญญาในสัญญาระหว่างประเทศ หรือ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือเพื่ออำนวยความสะดวกซึ่งรัฐมนตรีเห็นว่าจำเป็นและเร่งด่วน ในฐานะที่รัฐบาลเป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศตามที่กล่าวมาข้างต้น หรือเพื่อให้รัฐบาล เข้าเป็นสมาชิกขององค์การระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐมนตรีอาจมีคำสั่งแก่บุคคลเหล่านั้น ตามความจำเป็น ในแต่ละกรณี¹⁰⁵ ทั้งนี้ บุคคลที่อยู่ภายใต้บังคับมาตรานี้ จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งที่ตนได้รับข้างต้น โดยไม่ต้องคำนึงถึงหน้าที่อื่นใดที่กำหนดโดยหรือที่อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ หรือตามกฎหมาย

¹⁰⁴ (2) Without prejudice to the generality of subsection (1), if it appears to the Minister to be requisite or expedient to do so —

(a) on the occurrence of any public emergency, in the public interest or in the interests of public security, national defence, or relations with the government of another country; or

¹⁰⁵ (b) in order —

(i) to discharge or facilitate the discharge of an obligation binding on the Government by virtue of its being a member of an international organisation or a party to an international agreement;

(ii) to attain or facilitate the attainment of any other object the attainment of which is in the opinion of the Minister requisite or expedient in view of the Government being a member of such an organisation or a party to such an agreement; or

(iii) to enable the Government to become a member of such an organisation or a party to such an agreement,

he may, after consultation with a person to whom this section applies, give such directions to that person as are necessary in the circumstances of the case.

ลายลักษณ์อักษรอื่นใด¹⁰⁶ โดยบุคคลที่ได้รับคำสั่งนั้น ต้องไม่เปิดเผยคำสั่งหากได้รับแจ้งจากรัฐมนตรีว่ารัฐมนตรีมีความเห็นว่าการเปิดเผยนั้น จะเป็นการขัดต่อประโยชน์สาธารณะ¹⁰⁷

นอกจากนี้ คำสั่งของรัฐมนตรียังหมายความรวมถึง ข้อห้าม ข้อบังคับของการบริการ การอำนวยความสะดวกของท่าเรือ การได้มา การควบคุม หรือการใช้บริการ การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเป็นทางการของระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่ได้กล่าวมาข้างต้นซึ่งอาจทั้งหมดหรือส่วนใดส่วนหนึ่งก็ได้ ทั้งนี้ คำสั่งของรัฐมนตรียังรวมถึงการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ใด ๆ ที่รัฐมนตรีเห็นว่าจำเป็น¹⁰⁸

กรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตได้ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐมนตรีในกรณีการได้มา การควบคุม หรือการใช้บริการ การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเป็นทางการของระบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือแล้วได้รับความเสียหาย รัฐมนตรีอาจจ่ายค่าชดเชยความเสียหายสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตรายนั้น ๆ ได้¹⁰⁹ และกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตได้ออกค่าใช้จ่ายไปอย่างสมเหตุสมผล

¹⁰⁶ (4) A person to whom this section applies shall give effect to any direction given to that person under subsection (1) or (2) notwithstanding any other duty imposed on that person by or under this Act or any other written law.

¹⁰⁷ (5) A person to whom this section applies shall not disclose any direction given to that person under subsection (1) or (2) if the Minister notifies that person that the Minister is of the opinion that the disclosure of the direction is against the public interest.

¹⁰⁸ (3) Any direction given under subsection (1) or (2) may include provisions for —

- (a) the prohibition or regulation of any marine or port services and facilities;
- (b) the taking of, the control of or the usage of any marine or port services and facilities for official purposes of all or any system and equipment relating thereto; and
- (c) the carrying out of any other purposes which the Minister thinks necessary.

¹⁰⁹ (6) The Minister may —

สำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐมนตรีภายใต้บทบัญญัติใด ๆ ในกฎหมายนี้ รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งให้จ่ายเงินช่วยเหลือจำนวนนั้นแก่ผู้ได้รับใบอนุญาตสำหรับกรณีดังกล่าวด้วย¹¹⁰ โดยจำนวนเงินที่รัฐมนตรีจะจ่ายให้เป็นค่าชดเชยความเสียหายหรือให้เงินช่วยเหลือตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนั้น จะต้องจ่ายจากกองทุน (Consolidated Fund)¹¹¹ ทั้งนี้ มาตรานี้ใช้บังคับกับการทำเรือและผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการทำเรือทุกราย¹¹²

ในกรณีที่มีข้อสงสัยเกี่ยวกับความมีอยู่ของเหตุฉุกเฉินสาธารณะ หรือเกี่ยวกับกรณีที่ว่าการกระทำใดภายใต้มาตรานี้ เป็นกรณีประโยชน์สาธารณะ เป็นกรณีความมั่นคงปลอดภัยสาธารณะ เป็นกรณีความมั่นคงของชาติ เป็นกรณีความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับรัฐบาลต่างประเทศหรือไม่ จะต้องใช้ใบรับรองที่ลงนามโดยรัฐมนตรี ซึ่งสามารถใช้เป็นหลักฐานที่เด็ดขาดในการพิสูจน์ถึงกรณีหรือข้อเท็จจริงที่ได้ถูกกำหนดไว้¹¹³

3.3.3 การประกอบกิจการทำเรือเดินทะเล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการทำเรือเดินทะเล ไว้ในหมวด 12 ว่าด้วยใบอนุญาตในการอำนวยความสะดวกและการบริการเดินเรือและท่าเรือ โดยในหมวดนี้ได้บัญญัติถึงเรื่องหลักเกณฑ์และ

(a) pay compensation for any damage caused to a public licensee by reason of its compliance with the directions of the Minister under subsection (3) (b);

¹¹⁰ (b) make grants to public licensees for defraying or contributing towards any losses which they may sustain by reason of their compliance with the directions of the Minister under any other provision of this section.

¹¹¹ (7) Any sum required by the Minister for paying compensation or making grants under subsection (6) shall be paid out of the Consolidated Fund.

¹¹² (8) This section shall apply to the Authority and to every public licensee.

¹¹³ (9) If any doubt arises as to the existence of a public emergency or as to whether any act done under this section was in the public interest or in the interests of public security, national defence or relations with the government of another country, a certificate signed by the Minister shall be conclusive evidence of the matters stated therein.

ขั้นตอนในการออกใบอนุญาต ข้อจำกัดในการโอนใบอนุญาต การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล หน้าที่ทั่วไปของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล รวมถึงคำสั่งที่มีผลกระทบต่อใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ซึ่งรายละเอียดในเรื่องดังกล่าวจะได้กล่าวต่อไป

3.3.3.1 ขั้นตอน กระบวนการในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลไว้ในมาตรา 81 ซึ่งได้กำหนดว่าห้ามบุคคลใดจัดทำบริการทางด้านพาณิชย์และการอำนวยความสะดวกในท่าเรือ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลหรือได้รับการยกเว้นจากการท่าเรือ โดยใบอนุญาตที่ได้รับตามมาตรานี้จะมีรูปแบบ มีระยะเวลา มีข้อกำหนดและเงื่อนไขตามที่การท่าเรือกำหนดไว้ ซึ่งการท่าเรือโดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรี จะกำหนดเงื่อนไข หรือยกเลิกเงื่อนไขที่ได้กำหนดไว้ก็ได้ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ในการกำหนดเงื่อนไขในใบอนุญาตต้องมีความเท่าเทียมกัน

3.3.3.2 เงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้น การท่าเรือจะเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาต โดยการท่าเรือมีอำนาจที่จะกำหนดเงื่อนไขในการประกอบกิจการท่าเรือไว้ในใบอนุญาตด้วย ซึ่งการที่การท่าเรือจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ไว้ในใบอนุญาตนั้น การท่าเรือจะต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์และวัตถุประสงค์ในการกำหนดเงื่อนไขด้วย ซึ่งหลักเกณฑ์และวัตถุประสงค์ในการกำหนดเงื่อนไขได้กำหนดไว้ในมาตรา 81 (5) ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า เงื่อนไขในใบอนุญาตจะต้องมีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (1) เพื่อควบคุมและจำกัดเกี่ยวกับการซื้อ การขาย การถือหุ้นของผู้ได้รับใบอนุญาต ผู้ถือหุ้นร่วมกับผู้ได้รับใบอนุญาต ผู้มีส่วนได้เสียร่วมด้วยกับผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม (2) ห้ามผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจ ๆ ที่ไม่ได้รับไว้ในใบอนุญาต (3) มีการกำหนดถึงการยุติ หรือการสิ้นสุด หรือการเปลี่ยนแปลงของเงื่อนไข ไม่ว่าจะในเวลาหรือในกรณีใด ๆ (4) มีการกำหนดถึงการควบคุมหรือจำกัดราคาของผู้ได้รับอนุญาตจะเรียกเก็บในเรื่องเกี่ยวกับสินค้า (5) มีการกำหนดนโยบายในการตั้งราคาสินค้า

ในส่วนที่เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต การต่อใบอนุญาต จะต้องอยู่ในดุลยพินิจของการท่าเรือ ซึ่งการท่าเรือเอง ก็ต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีด้วยเช่นกัน กล่าวคือ รัฐมนตรีมีอำนาจกำกับดูแลการออกใบอนุญาตของการท่าเรืออีกชั้นหนึ่งด้วย เพื่อให้การทำงานของท่าเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และถูกต้องตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้

3.3.3.3 การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

ในการออกใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้น การท่าเรือจะเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาต โดยการท่าเรือมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขในการประกอบกิจการท่าเรือไว้ในใบอนุญาตและมีอำนาจที่จะเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตด้วยเช่นกัน ซึ่งหลักเกณฑ์ในการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลได้บัญญัติไว้ในมาตรา 83 ซึ่งได้กำหนด โดยบัญญัติว่า ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ การท่าเรืออาจเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลที่ได้ออกให้แก่ผู้ประกอบการท่าเรือเดินทะเลได้ โดยก่อนจะมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาต การท่าเรือต้องแจ้งต่อผู้ได้รับใบอนุญาตให้ทราบเป็นหนังสือ ซึ่งการแจ้งนั้นจะต้องระบุถึงเหตุผลของการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข รวมทั้งต้องระบุค่าชดเชยในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขดังกล่าวไว้ด้วย และต้องกำหนดระยะเวลา ซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 28 วัน นับแต่วันส่งหนังสือแจ้งให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตในการทำหนังสือชี้แจงเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาตที่การท่าเรือเสนอ หลังจากที่ได้รับหนังสือชี้แจงแล้ว การท่าเรือจะต้องพิจารณาหนังสือชี้แจงดังกล่าวและการท่าเรืออาจปฏิเสธหนังสือชี้แจง หรือแก้ไขการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในใบอนุญาต หรือแก้ไขการเปลี่ยนแปลงค่าชดเชยความเสียหายที่เสนอเป็นหนังสือหรือเสนอโดยประการอื่น ทั้งนี้ ไม่ว่าในกรณีใด การท่าเรือจะต้องออกคำสั่งเป็นหนังสือให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ เพื่อให้การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขที่เสนอในหนังสือแจ้ง หรือการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขที่การท่าเรือแก้ไขในภายหลัง มีผลภายในระยะเวลาตามสมควร โดยในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรายใดไม่พอใจคำสั่งของการท่าเรืออาจภายใน 14 วัน นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง ซึ่งคำสั่งของรัฐมนตรีให้ถือเป็นที่สุด

ในกรณีที่การท่าเรือไม่ได้รับหนังสือชี้แจงภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือหนังสือชี้แจงใด ๆ ที่ทำขึ้นถูกเพิกถอน การท่าเรืออาจดำเนินการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งที่ออกให้ ได้ทันที ทั้งนี้ การท่าเรือจะต้องไม่บังคับตามคำสั่งของตน

ในช่วงระยะเวลา 14 นับแต่วันที่ได้รับคำสั่ง และในระหว่างที่คำอุทธรณ์ของผู้ได้รับใบอนุญาตอยู่ในระหว่างการพิจารณาของรัฐมนตรี

3.3.3.4 การโอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ในการโอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ไว้ในมาตรา 82 ซึ่งได้กำหนดว่า ใบอนุญาตจะโอนไปให้แก่บุคคลอื่นไม่ได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากการท่าเรือ โดยในกรณีที่มีการโอนโดยนิติกรรมอำพราง จะมีผลเป็นโมฆะ ดังนั้น ในการโอนใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลนั้น จะต้องได้รับความยินยอมจากการท่าเรือเสมอทุกกรณี หากผู้ได้รับใบอนุญาตไปดำเนินการโอนใบอนุญาตกันเองโดยมิได้รับความยินยอมจากการท่าเรือ การโอนใบอนุญาตนั้น จะตกเป็นโมฆะไม่อาจนำมาอ้างให้เกิดผลใด ๆ ตามกฎหมายได้

3.3.3.5 การระงับหรือการยกเลิกใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์ในการระงับหรือการยกเลิกใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ไว้ในมาตรา 84 ซึ่งได้กำหนดว่า ในกรณีที่การท่าเรือเห็นว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลกำลังฝ่าฝืน หรือน่าจะฝ่าฝืน หรือได้ดำเนินการฝ่าฝืนเงื่อนไขใด ๆ ในใบอนุญาต หรือบทบัญญัติใด ๆ แห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎระเบียบ หรือคำสั่งใด ๆ ที่รัฐมนตรี หรือการท่าเรือออกให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาตหรือมีผลบังคับใช้ต่อผู้ได้รับอนุญาตนั้น¹¹⁴ หรือกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตได้เข้าสู่กระบวนการชำระบัญชี โดยการบังคับหรือโดยความสมัครใจ นอกจากวัตถุประสงค์ในการควมรวม หรือปรับโครงสร้าง¹¹⁵

¹¹⁴ 84.—(1) If the Authority is satisfied that —

(a) a public licensee is contravening, or is likely to contravene or has contravened any of the conditions of its public licence or any of the provisions of this Act or any regulations or any direction issued by the Minister or the Authority to, or applicable to, that licensee;

¹¹⁵ (b) a public licensee has gone into compulsory or voluntary liquidation other than for the purpose of amalgamation or reconstruction;

หรือกรณีผู้ได้รับใบอนุญาตสาธารณะได้โอนสิทธิ หรือประนีประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ของตน¹¹⁶ หรือกรณีเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือความมั่นคงของประเทศ¹¹⁷

การทำเรืออาจดำเนินการยกเลิกหรือระงับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นระยะเวลาตามที่การทำเรือเห็นสมควร หรือกำหนดให้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่การทำเรือเห็นสมควร ซึ่งการทำเรืออาจดำเนินการประการใดประการหนึ่ง หรือทั้งสองประการดังกล่าวข้างต้นก็ได้ โดยมีหนังสือแจ้งและไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย¹¹⁸ ทั้งนี้ หากผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลรายใด ซึ่งไม่พอใจคำสั่งของการท่าเรือตามมาตรานี้อาจอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายใน 14 วัน หลังจากผู้ได้รับใบอนุญาตได้รับหนังสือแจ้ง โดยคำสั่งของรัฐมนตรีให้ถือเป็นที่สุด¹¹⁹

3.3.3.6 หน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงหน้าที่ทั่วไปของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ไว้ในมาตรา 86 ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลมีหน้าที่ต้องอำนวยความสะดวกและให้บริการในการเดินเรือ หรืออำนวยความสะดวกและให้บริการท่าเรือต่อสาธารณะ แล้วแต่กรณี โดยต้องให้บริการอย่างให้มีคุณภาพ

¹¹⁶ (c) a public licensee has made any assignment to, or composition with, its creditors; or

¹¹⁷ (d) the public interest or security of Singapore requires,

¹¹⁸ the Authority may, by notice in writing and without any compensation, do either or both of the following:

(i) cancel its public licence or suspend its licence for such period as the Authority thinks fit;

(ii) require the payment of a fine in such amount as the Authority thinks fit.

¹¹⁹ (2) Any person who is aggrieved by any decision of the Authority under this section may, within 14 days after such person has been given the notice in writing referred to in subsection (1), appeal to the Minister whose decision shall be final.

มีความน่าเชื่อถือและประหยัดค่าใช้จ่าย ตามเงื่อนไขที่ถูกกำหนดไว้ในใบอนุญาตที่การทำเรือได้ออกให้แก่ตน และตามคำสั่งของการทำเรือ¹²⁰

3.3.3.7 คำสั่งที่มีผลกระทบต่อใบอนุญาตประกอบกิจการทำเรือ

เดินทะเล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงกรณีที่มีการออกคำสั่งที่มีผลกระทบต่อใบอนุญาตประกอบกิจการ ไว้ในมาตรา 85 ซึ่งได้กำหนดว่า การทำเรืออาจออกคำสั่งเพื่อดำเนินการหรือที่เกี่ยวกับมาตรฐานในการดำเนินการและกระบวนการที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการและบุคคลอื่นจะต้องปฏิบัติ เพื่อให้มั่นใจถึงความน่าเชื่อถือในการอำนวยความสะดวกและการบริการการเดินเรือ หรือการอำนวยความสะดวกและการบริการทำเรือต่อสาธารณะ แล้วแต่กรณี หรือเพื่อประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยสาธารณะ ในกรณีที่บุคคลใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งใด ๆ ของการทำเรือตามมาตรานี้ ถือว่ามีความผิด¹²¹

3.3.4 บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของการทำเรือ

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงความรับผิดของการทำเรือ ไว้ในหมวด 14 ซึ่งในหมวดนี้มีบทบัญญัติเพียง 2 มาตรา ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กล่าวถึงข้อยกเว้นความรับผิดของการทำเรือและการจำกัดความรับผิดของการทำเรือ ซึ่งในส่วนรายละเอียดจะได้กล่าวต่อไป

¹²⁰ General duties of public licensee. It shall be the duty of a public licensee to provide reliable, efficient and economical marine services and facilities or port services and facilities, as the case may be, to the public in accordance with the conditions of the public licence granted to it and the directions of the Authority.

¹²¹ Direction affecting public licensee

85.—(1) The Authority may give directions for or with respect to standards of performance and procedures to be observed by public licensees and other persons —

(a) to ensure the reliability of the supply of marine services and facilities or port services and facilities, as the case may be, to the public; or

(b) in the interests of public safety.

(2) Any person who fails to comply with any direction given under this section shall be guilty of an offence.

3.3.4.1 ข้อยกเว้นความรับผิดของการทำเรือ

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงกรณีข้อยกเว้นความรับผิดของการทำเรือ ไว้ในมาตรา 90 ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า แม้ได้มีการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ได้รับใบอนุญาต โดยการทำเรือไปแล้วก็ตาม แต่การทำเรือก็ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะป็นกรณี ที่ถึงแก่ชีวิต หรือความสูญเสีย เสียหายแก่ทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่บุคคลใด ๆ อันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อ การผิดสัญญา ความผิดหรือการกระทำละเมิด หรือการละเว้นการกระทำของผู้ได้รับใบอนุญาต หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาต ซึ่งเหตุที่ต้อง บัญญัติเช่นนี้ อาจเนื่องจากเมื่อผู้ใดได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือเดินทะเลตามที่ได้ บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับนี้แล้วนั้น ก็จะต้องอยู่ในฐานะเป็นผู้ได้รับอนุญาต ย่อมต้องมีสิทธิหน้าที่และ ความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนี้ ทั้งนี้ ผู้ได้รับอนุญาตย่อมจะต้องดำเนินกิจการและ รับผิดชอบในการกระทำที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการของตน รวมทั้งรับผิดชอบในการกระทำหรือ ผลที่เกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนเองอยู่แล้ว ดังนั้น บทบัญญัติในมาตรานี้ จึงเป็นเพียงการบัญญัติขึ้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้นเท่านั้น ว่าหากเกิด ความเสียหายขึ้น ไม่ว่าจะป็นกรณีที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต หรือความสูญเสีย เสียหายแก่ทรัพย์สิน หรือมี ค่าใช้จ่ายใด ๆ เกิดขึ้นแก่บุคคลใด ๆ โดยเป็นผลอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อ การผิด สัญญา ความผิดหรือการกระทำละเมิด หรือการละเว้นการกระทำของผู้ได้รับใบอนุญาต หรือ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ได้รับใบอนุญาต การทำเรือในฐานะเป็นผู้มีอำนาจในการออกใบอนุญาต ประกอบกิจการทำเรือเดินทะเลให้แก่บุคคลนั้น มิต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น

3.3.4.2 ข้อจำกัดความรับผิดของการทำเรือสำหรับความสูญเสีย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือ หรือบนเรือ

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงกรณีข้อยกเว้นความรับผิดของการทำเรือ ไว้ในมาตรา 91 ซึ่งได้กำหนดไว้ ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ความสูญเสีย หรือ ความพิบัติเกิดขึ้นแก่เรือ สินค้า หรือสิ่งอื่นใดที่บรรทุกอยู่บนเรือ การทำเรือไม่จำเป็นต้องรับผิดใน ค่าเสียหายในจำนวนที่เกินกว่าเงินสกุลสิงคโปร์ในอัตราที่เท่ากับ 1,000 ฟรังก์ทองคำ ต่อระวาง 1 ตัน ซึ่งจำนวนเงินสกุลสิงคโปร์ในอัตราที่เท่ากับ 1,000 ฟรังก์ทองคำนั้น จะต้องประกาศใน ราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 136 (3) ของกฎหมายการขนส่งทางการค้า (Cap. 179) และระวาง บรรทุกของเรือจะต้องกำหนดให้แน่นอนตามมาตรา 136 (2) ของกฎหมายเดียวกัน ซึ่งเมื่อได้มีการจดทะเบียนของระวางบรรทุกเรือแล้ว ให้ถือว่าการจดทะเบียนนั้น เป็นหลักฐานที่เพียงพอ

สำหรับการกำหนดระวางบรรทุกรวมและการห้กระวางดังกล่าว ทั้งนี้ บัญญัติซึ่งได้กำหนดถึงการจำกัดความรับผิดของการทำเรือไว้ในกฎหมายนี้ จะไม่มีผลกระทบต่อการจำกัดความรับผิดสำหรับความสูญหาย หรือเสียหายที่กำหนดไว้สำหรับการทำเรือตามมาตรา 136 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางการค้า (The Merchant Shipping Act)(Cap. 179)

3.3.5 บทเฉพาะกาล

MPA 1997 ได้บัญญัติถึงกรณีต่าง ๆ ที่ได้มีการดำเนินการหรือมีการกระทำขึ้นก่อนที่จะมีการตราและบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ขึ้น โดยบัญญัติไว้เป็นบทเฉพาะกาล อยู่ในมาตรา 120 ซึ่งมีสาระสำคัญกำหนดไว้ว่า เอกสาร สัญญา ใบอนุญาต การอนุญาต หรือมติใด ๆ ที่จัดเตรียม ทำขึ้น อนุญาต หรืออนุมัติตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย (The Port of Singapore Authority Act) (Cap. 236) หรือพระราชบัญญัติคณะกรรมการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (The National Board Act) (Cap. 198) ที่ได้ถูกยกเลิกไปแล้ว ให้ถือว่ายังใช้ได้ต่อไป และเอกสารดังกล่าวข้างต้นได้จัดเตรียม ทำขึ้น อนุญาต หรืออนุมัติโดยการทำเรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้เท่าที่ไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ และไม่มีบทบัญญัติใดในกฎหมายนี้ หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่นกำหนดไว้โดยชัดเจนว่าเป็นอย่างอื่น นอกจากนี้กฎหมายลำดับรองใด ๆ ที่ออกภายใต้กฎหมายว่าด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย (The Port of Singapore Authority Act) (Cap. 236) หรือพระราชบัญญัติคณะกรรมการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (The National Board Act) (Cap. 198) ที่ถูกยกเลิกไป และมีผลใช้บังคับก่อนวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2539 ให้มีผลใช้บังคับต่อไป เสมือนว่าได้บัญญัติขึ้นตามกฎหมายนี้ ตราบเท่าที่ไม่ขัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ จนกว่าจะมีการยกเลิกหรือเพิกถอนโดยกฎหมายลำดับรองที่ออกตามกฎหมายนี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ควบคุมเรือที่ได้ขึ้นทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2539 ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (The National Board Act) (Cap. 198) ให้ถือว่าได้ขึ้นทะเบียนตามกฎหมายนี้ ทั้งนี้ รัฐมนตรีอาจยกเลิกหรือแก้ไขกฎหมายลายลักษณ์อักษรใด ๆ ที่เห็นว่าไม่มีความเกี่ยวข้องที่จำเป็นต่อบทบัญญัติของกฎหมายนี้ หรือขัดแย้งกับบทบัญญัติใดของกฎหมายนี้ โดยประกาศคำสั่งในราชกิจจานุเบกษา