

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย และที่โดยลักษณะของการค้าระหว่างประเทศเป็นการซื้อขายระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางทะเล ซึ่งเมื่อกล่าวถึงการขนส่งทางทะเลย่อมปฏิเสธไม่ได้ที่จะต้องพิจารณาถึงบทบาทของท่าเรือและกิจการท่าเรือเดินทะเล ด้วยเหตุที่กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศประกอบกับในปัจจุบันภาคเอกชนได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในการประกอบกิจการดังกล่าว จึงทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทและทำหน้าที่ในการควบคุมกำกับดูแลการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล โดยใช้กระบวนการทางกฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมกำกับดูแล ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 รวมถึงประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ก็มีสาระสำคัญและขอบเขตในการบังคับใช้ที่แตกต่างกันออกไป แต่หากพิจารณาถึงการประกอบกิจการท่าเรือของเอกชน ไม่ว่าจะเป็นจะเป็นท่าเรือของเอกชนที่ให้บริการแก่ตนเอง หรือท่าเรือของเอกชนที่เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะที่ให้บริการแก่บุคคลอื่น ท่าเรือเอกชนเหล่านี้ต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ทั้งสิ้น เว้นแต่จะมีกฎหมายเฉพาะบัญญัติว่าไม่ต้องตกอยู่ภายใต้ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 นี้ได้กำหนดถึงประเภทของกิจการที่เอกชนสามารถทำได้หากรัฐอนุญาตหรือให้สัมปทานกับกิจการเหล่านั้น ซึ่งบทบัญญัติในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ไม่ได้มีการบัญญัติให้กิจการท่าเรือเดินทะเลถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคโดยตรง แต่ต่อมาภายหลังได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาตามความในข้อ 3 (9) แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าเรือเดินทะเลขึ้น ซึ่งก็คือพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค อันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. 2522 โดยเนื้อหาในพระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ มีเพียงการกำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลที่มีท่าให้บริการในการจอดเทียบบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าแก่เรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไป ไม่ว่าจะมีการเรียกค่าตอบแทนในการให้บริการหรือไม่ เป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือน

ถึงความปลอดภัยหรือผาสูกของประชาชน ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายทั้ง 2 ฉบับนี้ ได้เพียงแต่วางหลักเกณฑ์การควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลไว้อย่างกว้าง ๆ เท่านั้น ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นรายละเอียดที่มีความชัดเจนเพียงพอเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล รวมทั้งไม่มีบทบัญญัติที่ครอบคลุมถึงการดำเนินธุรกิจอื่นหรือการประกอบกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งทางทะเลในภาพรวมไว้แต่อย่างใดเลย

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นประกอบกับการพิจารณาถึงปัญหาที่เกิดขึ้น จึงเห็นว่าสมควรมีการยกเลิกพระราชกฤษฎีกาฉบับดังกล่าวเสีย เนื่องด้วย บทบัญญัติในพระราชกฤษฎีกาฉบับดังกล่าว มีเนื้อหาไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมถึงการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล รวมทั้งมิได้มีการกล่าวถึงหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจหรือการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล และการประกอบกิจการพาณิชย์ประเภทอื่น ๆ ไว้แต่อย่างใดเลย ซึ่งการตรากฎหมายควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล ควรจะต้องสอดคล้องกับสภาพทั่วไปของการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล กล่าวคือ ควรจะต้องประกอบด้วยบทบัญญัติที่สำคัญอันได้แก่หลักเกณฑ์ เงื่อนไข คุณสมบัติของผู้ที่ประสงค์จะประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล การขอต่ออายุใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาต การกำหนดโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว และหากเมื่อมีการยกเลิกพระราชกฤษฎีกาฉบับดังกล่าวแล้ว ก็ควรจะมีการจัดทำร่างกฎหมายฉบับใหม่ขึ้น โดยให้มีบทบัญญัติที่กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลอย่างชัดเจนและครบถ้วนในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลทั้งระบบ

ในปัจจุบันมีการร่าง **พระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ.** ขึ้น โดยเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ บัญญัติถึงการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลไว้ โดยเฉพาะ ทั้งในเรื่องของการขออนุญาตเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล คุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นผู้รับอนุญาต การยื่นขอใบอนุญาต การขอต่ออายุใบอนุญาต สิทธิในการอุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตต่อรัฐมนตรี การเพิกถอนใบอนุญาต การเลิกประกอบกิจการ อำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาต รวมถึงบทกำหนดโทษในกรณีที่มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติในการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ในขณะเดียวกัน ก็มีการร่าง **พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.** ขึ้นมาเช่นกัน โดยเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะเกี่ยวกับการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายการขนส่งแห่งชาติขึ้นมาเป็นคณะกรรมการกลาง เพื่อกำหนดนโยบายและจัดทำแผนแม่บทการขนส่ง ควบคุมดูแลกิจการขนส่งทุกรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางรถไฟ

กิจการขนส่งมวลชน รวมถึงการขนส่งทางน้ำด้วย ซึ่งย่อมมีผลกระทบต่อความปลอดภัย
กิจการท่าเรือเดินทะเลด้วย

ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาร่างพระราชบัญญัติทั้ง
2 ฉบับนี้ควบคู่กันไป โดยจะต้องแบ่งการพิจารณาเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ร่างพระราชบัญญัติ
กิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ยังไม่มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมาย และกรณีที่ร่างพระราชบัญญัติ
บริหารการขนส่ง พ.ศ. มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายแล้ว

**กรณีที่แรก กรณีที่ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ยังไม่มี
ผลใช้บังคับเป็นกฎหมาย** ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ยังไม่มี
ผลใช้บังคับเป็นกฎหมายนั้น ย่อมไม่มีผลกระทบต่อกฎหมายที่ใช้บังคับ
เกี่ยวกับกิจการท่าเรือเดินทะเลในปัจจุบัน กล่าวคือ การประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ก็ยังคงใช้
กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน เป็นกฎหมายหลักในเรื่องดังกล่าวอยู่ อันได้แก่ ประกาศของคณะปฏิวัติ
ฉบับที่ 58 และพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยเมื่อพิจารณาถึง
กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ทำให้เห็นว่าการนำกฎหมายมาปรับใช้ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการขอ
อนุญาตเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือของเอกชนนั้น ต้องเป็นไปตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58
และพระราชกฤษฎีกา เช่นเดิม ซึ่งก็ทำให้ย้อนกลับเข้าสู่ปัญหาเดิม คือ การไม่มีกฎหมายที่
บัญญัติถึงรายละเอียดในเรื่องการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้เห็นว่า
ประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ ให้ละเอียดและครบถ้วน ซึ่งในขณะนี้
มีร่างกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลไว้โดยตรง ซึ่งก็คือ
ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. โดยในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะนำมาใช้
ได้เฉพาะกับกรณีของผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลที่เป็นเอกชน ที่มีความประสงค์จะประกอบ
กิจการท่าเรือเดินทะเล ซึ่งโดยปกติแล้วจะต้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลตามพระ
ราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอัน
กระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. 2522 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจ
แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เท่านั้น ไม่รวมถึงการบังคับใช้กับกรณีของการท่าเรือ
แห่งประเทศไทยซึ่งมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีกฎหมายที่บังคับ
ใช้กับหน่วยงานของตนเอง กล่าวคือ พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494
โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะแทนที่เฉพาะพระราชกฤษฎีกา เท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อ
กฎหมายฉบับอื่น

**กรณีที่สอง กรณีร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. มีผลบังคับใช้
เป็นกฎหมายแล้ว** ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. มีผลบังคับใช้เป็น

กฎหมายแล้ว ร่างพระราชบัญญัตินี้ จะมีสถานะเป็นกฎหมายทั่วไป ที่บัญญัติในเรื่องเกี่ยวกับการควบคุมกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล ประเด็นที่ต้องพิจารณาต่อไป เมื่อร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. มีผลใช้บังคับใช้แล้ว คือเนื้อหาในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในส่วนที่กล่าวถึงการบริหารการขนส่งทางน้ำ ในภาค 2 ส่วนที่ 3 เรื่อง คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ ตั้งแต่มาตรา 43 ถึงมาตรา 47 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เงื่อนไขในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางน้ำ โดยที่มาตรา 43 ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์เงื่อนไขในการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางน้ำ โดยกำหนดว่า ผู้ใดประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางน้ำ ตามลักษณะและประเภทที่คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำประกาศกำหนด จะต้องจดทะเบียนการประกอบการหรือได้รับอนุญาต โดยในเรื่องการขออนุญาต การรับจดทะเบียน การขออนุญาตและการอนุญาตให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกับมาตรา 27 ที่บัญญัติเกี่ยวกับการใช้อำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งของคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำแล้ว จะเห็นว่าอำนาจดังกล่าวรวมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการอนุญาตให้เข้าประกอบกิจการ หลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่พึงปฏิบัติในระหว่างการประกอบกิจการ และการเพิกถอนสิทธิในการประกอบกิจการ ซึ่งอำนาจเหล่านี้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาเนื้อหาในส่วนที่ 3 ของร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. ทั้งหมดแล้ว จะเห็นว่าเนื้อหาในส่วนนี้เข้ากับเนื้อหาในร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ทั้งหมด กล่าวคือ เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. มีมาตรา 6 เป็นบทหลักและมาตราอื่น ๆ เป็นส่วนขยายความในรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ตั้งแต่การขออนุญาตเป็นผู้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล การต่ออายุใบอนุญาต การใช้สิทธิอุทธรณ์ ฯลฯ ดังนั้น เมื่อบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. เข้ากับเนื้อหาในส่วนที่ 3 ของร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ทำให้ต้องพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไรกับร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ต่อไป ซึ่งในกรณีนี้ ผู้เขียนเห็นว่า มี 2 แนวทาง ที่ขอเสนอ กล่าวคือ แนวทางแรก กรณีต้องการให้ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. มีผลใช้บังคับด้วย ก็จำเป็นที่จะต้องมีการเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. ในส่วนที่ 3 โดยเสนอให้ยกเลิกเนื้อหาในส่วนที่ 3 ที่เกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางน้ำออกทั้งหมด เพื่อให้บทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวไม่เข้ากับร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ซึ่งเมื่อมีการยกเลิกเนื้อหาในส่วนที่ 3 ที่เกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางน้ำออกทั้งหมดแล้ว ก็สามารถให้

เนื้อหาในส่วนที่เกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ได้ โดยที่ไม่ซ้ำซ้อนกับร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. แต่แนวทางเช่นนี้ อาจก่อให้เกิดความยุ่งยาก ความซับซ้อนและความสับสนในการตรากฎหมาย การแก้ไขกฎหมายและการนำกฎหมายมาปรับใช้กับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล เพราะนอกจากจะต้องมีการประกาศใช้ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. แล้ว ยังจะต้องเสนอแก้ไขบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. อีกครั้งหนึ่งด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่า เป็นการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อน สิ้นเปลืองทั้งเวลา งบประมาณ และบุคลากรในการดำเนินการจัดทำกฎหมายเพื่อให้มีผลบังคับใช้

แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาเนื้อหาในบทบัญญัติแห่งร่างบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. ในภาค 2 การกำกับดูแล ส่วนที่ 3 คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ ในมาตรา 42 ซึ่งได้บัญญัติถึงอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการทางน้ำ โดยมาตรา 42 ได้บัญญัติว่า นอกเหนือจากคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำจะมีอำนาจตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 27 แล้ว ยังมีอำนาจกำกับดูแลกิจการท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรานี้ ที่บัญญัติให้คณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำกลับไปมีอำนาจกำกับดูแลกิจการท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ได้ด้วย ทำให้ย้อนกลับไปสู่ประเด็นปัญหาเดิม คือ การที่ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ไม่ได้บัญญัติกำหนดรายละเอียดในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างเพียงพอ รวมทั้งไม่ได้มีการบัญญัติถึงการให้อำนาจในการออกกฎกระทรวงไว้อย่างชัดเจน อาจทำให้การออกกฎกระทรวงเป็นไปอย่างไม่มีขอบเขตซึ่งในกรณีนี้ ผู้เขียนเห็นว่า ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในส่วนนี้ กล่าวคือ อาจพิจารณาแก้ไขมาตรา 42 (2) ให้ไม่ต้องอิงกับบทบัญญัติในประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เช่นเดิม

ส่วนแนวทางที่สอง คือ การบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. ไปเพียงฉบับเดียว โดยไม่ต้องบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ไปพร้อมกัน ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวทางที่สองนี้เป็นอย่างยิ่ง ด้วยเหตุที่ว่า หากบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. ไปเพียงฉบับเดียว โดยไม่ต้องบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ก็จะไม่ก่อให้เกิดความยุ่งยาก ซับซ้อนและสับสนในการตรากฎหมาย การแก้ไขกฎหมายและการนำกฎหมายมาปรับใช้กับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติบริหารกิจการขนส่ง พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. และเปรียบเทียบกับกฎหมายว่าด้วย

การกำกับดูแลกิจการท่าเรือของต่างประเทศ ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติบางประการใน ร่างพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับ จำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม เพื่อให้เกิดความครบถ้วน สมบูรณ์ โดยประเด็นที่ผู้เขียนขอเสนอแนะ มีดังนี้

ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

(1) ในส่วนของการยื่นคำร้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล เห็นควรนำ บทบัญญัติของ The National Ports Act 2005 มาพิจารณาเพื่อเพิ่มเติมบทบัญญัติให้บุคคลที่ ประสงค์จะประกอบกิจการท่าเรือนอกจากจะยื่นคำร้องขออนุญาตต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยังสามารถประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลได้โดยการได้รับสัมปทานจากรัฐ

(2) ร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ. ... ควรกำหนดระยะเวลาในการ พิจารณาคำร้องขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลของรัฐมนตรีเอาไว้ให้ชัดเจน เพื่อใช้เป็น กรอบเวลาในการเร่งรัดให้รัฐมนตรีปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ชักช้า และในกรณีที่รัฐมนตรีปฏิเสธไม่ อนุญาตให้ผู้ยื่นคำขอประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล เห็นว่าควรกำหนดเพิ่มเติมพนักงาน เจ้าหน้าที่แจ้งผลการปฏิเสธไม่อนุญาตให้ผู้ยื่นคำร้องขอประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลทราบ และ ให้รัฐมนตรีแสดงเหตุผลของการปฏิเสธเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย เพื่อประโยชน์ของผู้ยื่นคำร้องขอ จะได้ใช้สิทธิอุทธรณ์คำสั่งไม่อนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลต่อรัฐมนตรีได้อย่างถูกต้อง

(3) ในเรื่องของระยะเวลาในการให้อนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลใน มาตรา 9 เห็นว่าควรมีการกำหนดเฉพาะเจาะจงให้ชัดเจนว่า จะอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ เดินทะเลได้เป็นระยะเวลาเท่าใด มิใช่บัญญัติในลักษณะเป็นกรอบเวลาไว้ว่า ต้องไม่เกิน 15 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นธรรมแก่ผู้ได้รับใบอนุญาต

(4) ในเรื่องของระยะเวลาในการพิจารณาคำขอต่ออายุใบอนุญาตนั้น มาตรา 9 วรรคสอง แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาในการพิจารณาของ รัฐมนตรีในการพิจารณาคำร้องขอต่ออายุใบอนุญาตไว้ ซึ่งในเรื่องนี้เห็นควรมีการกำหนด ระยะเวลาในการพิจารณาให้ชัดเจนว่าภายในกี่วัน

(5) เมื่อพิจารณามาตรา 26 วรรคท้าย ของ PRC 2003 แล้ว จะเห็นได้ว่า มีการกำหนดให้ ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องมีมาตรการอันสมควรที่จะป้องกันและควบคุมมลพิษและสิ่งที่เป็น อันตรายต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันสิ่งแวดล้อม ซึ่งในส่วนนี้ ผู้เขียนเห็นว่า การบัญญัติเช่นนี้จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการช่วยป้องกันและรักษา สิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม จึงเห็นควรให้มีการบัญญัติเพิ่มเติมบทบัญญัติ ดังกล่าวไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย

(6) เห็นควรให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องผลของการโอนใบอนุญาตให้แก่บุคคลภายนอกไว้ด้วย ซึ่งบทบัญญัติของ NPA 2005 ได้กำหนดผลของการโอนใบอนุญาตให้แก่บุคคลภายนอกไว้อย่างชัดเจนว่า การโอนใบอนุญาตโดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากการทำเรื่อนั้น ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย รวมทั้งกำหนดโทษของการโอนใบอนุญาตโดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากการทำเรือเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับ หรือทั้งจำทั้งปรับ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในผลทางกฎหมาย และเป็นการรักษาประโยชน์สาธารณะอีกทางหนึ่งด้วย

(7) เห็นควรให้มีการนำบทบัญญัติเกี่ยวกับกรณีการใช้อำนาจเพิกถอนหรือระงับการประกอบกิจการท่าเรือเป็นการชั่วคราว ใน 3 กรณี คือ 1) กรณีที่ผู้รับอนุญาตถูกยึดทรัพย์ ยึดกิจการ หรือถูกมอบให้อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของอำนาจศาล 2) กรณีที่ผู้รับอนุญาตได้โอนทรัพย์สินอย่างใด ๆ ให้กับเจ้าหนี้ หรือทำการประนอมหนี้กับเจ้าหนี้ และ 3) กรณีมีการเรียกร้องเรื่องความปลอดภัยของยานพาหนะและบุคคลภายในท่าเรือ หรือการรักษาความปลอดภัยแห่งชาติของสาธารณรัฐ ตามที่บัญญัติไว้ใน The National Ports Act, 2005 มาพิจารณาความเหมาะสมและประโยชน์ได้เสีย เพื่อที่จะได้นำมาบัญญัติเพิ่มเติมไว้ในร่างพระราชบัญญัติกิจการท่าเรือเดินทะเล พ.ศ.

(8) ในเรื่องการอุทธรณ์คำสั่งของรัฐมนตรีที่ไม่อนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือหรือไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาต และการอุทธรณ์คำสั่งระงับการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลหรือคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต เห็นว่าการอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวจึงไม่ควรอุทธรณ์ไปที่รัฐมนตรี แต่ควรอุทธรณ์ไปที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นต่างหาก แต่ยังคงอยู่ในองค์กรอิสระที่จัดตั้งขึ้น โดยอาจตั้งเป็น “คณะกรรมการกิจการท่าเรือแห่งชาติ” และในกรณีที่คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ให้มีมติยืนตามคำสั่งไม่อนุญาตของคณะกรรมการกิจการท่าเรือแห่งชาติ ผู้ยื่นคำขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลสามารถยื่นฟ้องต่อศาลปกครองได้อีกครั้งหนึ่ง เพื่อขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเพิกถอนคำสั่งไม่อนุญาตและเพิกถอนมติของคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ได้ รวมทั้ง เห็นควรให้มีการกำหนดผลของการไม่ใช้สิทธิอุทธรณ์ภายในระยะเวลาของฝ่ายผู้รับอนุญาตและผลของการไม่วินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาของฝ่ายผู้ให้อนุญาต เพื่อความชัดเจนในการตีความเรื่องระยะเวลาที่ถือเป็นสาระสำคัญและเพื่อให้คู่กรณีทั้งสองฝ่ายได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ในกรณีของตนไม่ปฏิบัติภายในระยะเวลาที่กำหนดนั้น

(9) อํานาจรัฐมนตรีในการปรับแผนแม่บทการขนส่งให้เหมาะสมกับนโยบายของรัฐบาลหรือเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปนั้น ซึ่งในเรื่องเห็นว่าการปรับแก้ไขแผนปฏิบัติการของส่วนราชการหรือแผนวิสาหกิจของรัฐวิสาหกิจอาจจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินการด้านอื่น ๆ ในภาพรวมได้เช่นกัน ดังนั้น จึงเห็นว่า มติคณะรัฐมนตรีที่ออกมาแล้วมีผลให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจจำเป็นต้องแก้ไขแผนปฏิบัติการของส่วนราชการหรือแผนวิสาหกิจของรัฐวิสาหกิจ ต้องมีการวิเคราะห์และคํานึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นอย่างรอบด้าน เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาในด้านอื่น ๆ ตามมาในภายหลัง

(10) บทบัญญัติในหมวด 2 ของ PRC 2003 ในส่วนที่เกี่ยวกับการวางแผนและการขออนุญาตก่อสร้างท่าเรือ การขอแก้ไขแผนเกี่ยวกับการจัดตั้งและการก่อสร้างท่าเรือ โดยบทบัญญัติในส่วนนี้จะเน้นถึงการให้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งกำหนดให้มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในส่วนนี้มีความสำคัญต่อการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตั้งแต่การวางแผนก่อสร้างท่าเรือ การขออนุญาตสร้างท่าเรือ การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม การประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งนับว่าบทบัญญัติในส่วนนี้มีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง เห็นสมควรให้นำบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวนี้ มาบัญญัติเพิ่มเติมรวมไว้ในกฎหมายว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเล เพื่อให้กฎหมายว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลมีบทบัญญัติที่ครอบคลุมถึงกิจการแวดล้อมการประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลในภาพรวมทั้งหมด ทั้งยังช่วยให้กฎหมายว่าด้วยการกำกับดูแลกิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นระบบและเป็นเอกภาพ ซึ่งจะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประโยชน์สูงสุด