



การค้าบริการและรูปแบบการบริการของไทยด้านการขนส่งทางทะเล

การขนส่งทางทะเลมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าระหว่างประเทศซึ่งถือเป็นปัจจัยในการก่อให้เกิดความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศไทย เพราะ 80% ของสินค้าที่ขายกันระหว่างประเทศโดยน้ำหนัก ยังคงขนส่งโดยทางเรือเนื่องจากสินค้าหลายประเภทไม่สามารถผลิตได้ในประเทศจำเป็นต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศในขณะเดียวกันการส่งสินค้าออกไปขายยังต่างประเทศสามารถนำเงินตราเข้าสู่ประเทศดังนั้นการค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจมีความสำคัญต่อกันกล่าวคือการค้าระหว่างประเทศก่อให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและในทางกลับกันความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นผลให้เกิดการค้าเพิ่มขึ้น

ในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทย รัฐได้เปิดโอกาสให้บริษัทเดินเรือเอกชนต่างชาติเข้ามาจดทะเบียนทำธุรกิจบริการนี้ได้เกือบจะเรียกได้ว่าเป็นการเสรี เพราะการเข้าสู่ตลาดบริการในการขนส่งสินค้าทางทะเลนี้แทบจะไม่มีข้อจำกัดเลย จะมีแต่เรื่องของการเข้ามาตั้งบริษัทต้องมีทุนไทยมากกว่ากึ่งหนึ่ง ถ้าเป็นเจ้าของเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยก็ต้องมีทุนไทยมากกว่า 70% จึงจะประกอบการค้าในน่านน้ำไทยได้

นอกจากนี้แล้วขอบเขตของการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลยังครอบคลุมธุรกิจหลายประเภท ได้แก่ ธุรกิจการเดินเรือ และตัวแทนเดินเรือ จะเป็นผู้ให้บริการในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดหนึ่ง ไปยังเป้าหมายที่ต้องการธุรกิจนำเข้าและส่งออกสินค้าจะเป็นผู้ที่มีความประสงค์ในการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าและออกจากประเทศต่าง ๆ รวมตลอดถึงบรรดาพ่อค้าทั้งหลายที่นำสินค้าเข้ามาเพื่อจำหน่ายด้วย บริษัทตัวกลางในการขนส่งและทำพิธีการศุลกากร บริษัทเหล่านี้จะเป็นตัวกลางในการให้ความสะดวกแก่ผู้ที่ต้องการขนส่งสินค้าโดยการจัดหาเรือ จัดทำหีบห่อสินค้าขนย้ายสินค้า และทำพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ยังให้ประโยชน์แก่บริษัทเรือในรูปแบบการหาลูกค้าที่จะใช้บริการขนส่งให้แก่บริษัทเรือด้วย

ความสำคัญของการขนส่งทางทะเลตามที่กล่าวมานั้นในการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยที่ได้จบไปแล้ว ประเทศสมาชิกให้ความสนใจในการเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งเป็นการค้าข้ามพรมแดนโดยเฉพาะในเรื่องของการขนส่งทางเรือ รวมไปถึงการขนส่งภายในประเทศในรูปแบบของการบริการทางรถยนต์ รถเมล์ การขนส่งระหว่างจังหวัดและตัวเมืองด้วย ในการเข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) นี้ ประเทศต่าง ๆ ต้องเปิดเสรีด้านการค้าบริการของตนในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป คือเปิดเท่าที่ตนพร้อม

และจะต้องเปิดเสรีมากขึ้นในอนาคตจนกระทั่งการค้าบริการทั้งหมดสามารถประกอบการได้โดยเสรี ซึ่งในการนี้ประเทศสมาชิกจะเลือกเปิดเสรีบางประเภทของบริการไม่ได้ การเปิดจะต้องเปิดทั้งหมดแต่สามารถขอยกเว้นในการเปิดว่าจะเปิดเมื่อไรก็ได้แต่จะต้องไม่เกิน 10 ปี การเปิดเสรีทางการขนส่งทางทะเล ประเทศไทยเองก็ได้เตรียมคำมั่นเฉพาะ (commitments) ในการเปิดเสรีการเข้าสู่ตลาดบริการในด้านการขนส่งทางทะเลเอาไว้ด้วยกันถึง 7 สาขาของบริการประเภทนี้* ในการให้คำมั่นเฉพาะของประเทศไทยจะต้องพิจารณาจากรูปแบบบริการต่างๆในการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องทั้งหมดที่มีการประกอบการอยู่ในประเทศไทยภายใต้กฎหมายไทยที่ควบคุมอยู่เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการให้คำมั่นเฉพาะในการเปิดเสรีว่าจะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดอย่างไรบ้าง แต่การเข้าสู่ตลาดหรือไม่ ทั้งนี้จะได้เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการที่เป็นคนชาติของประเทศไทยเองและยังเป็นการสอดคล้องกับหลักของข้อตกลงว่าด้วยการค้าบริการในอันที่จะให้การเปิดเสรีเป็นไปโดยลำดับอีกด้วย

ประเภทธุรกิจของการขนส่งทางทะเลและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

1. ความหมายและประเภทการให้บริการในการขนส่งทางทะเล

* สาขาบริการด้านการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องตาม Schedule of Commitments ที่ประเทศไทยเตรียมไว้ ได้แก่

- 1) บริการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ
- 2) บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- 3) บริการลากจูงเรือระหว่างประเทศ
- 4) บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ
- 5) บริการจัดการเกี่ยวกับเรือที่ให้เฉพาะแต่เรือต่างประเทศ
- 6) บริการตรวจสอบสภาพเรือเพื่อออกหนังสือรับรอง
- 7) บริการรับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

1.1 ความหมายของการขนส่ง* ทางทะเล

"การขนส่งทางทะเล หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของต่าง ๆ ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งโดยทางเรือจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งตามความประสงค์และเกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ"

จากคำจำกัดความข้างต้นนี้ การขนส่งทางทะเลจึงประกอบด้วยลักษณะต่าง ๆ ดังนี้ คือ

* ก. ความหมายของการขนส่ง ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน

คำว่า"ขน" หมายถึง การเอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุก หรือหาบหามด้วยอาการใด ๆ ก็ตาม จากแห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง

“ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ ยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

“ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวกับขนและส่ง

ข. ความหมายของการขนส่ง ตามพจนานุกรมไทย

คำว่า"ขน" หมายถึง การนำเอาของมาก ๆ จากที่แห่งหนึ่งไปไว้ใน อีกแห่งหนึ่ง

"ส่ง" หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

"ขนส่ง" หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมา หรือขนและส่ง

ค. ความหมายของการขนส่ง ตามสารานุกรมไทย

คำว่า "การขนส่ง" หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์

ง. ความหมายของการขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 มาตรา 4

คำว่า "การขนส่ง" หมายถึง การลำเลียง หรือเคลื่อนย้ายบุคคล หรือสิ่งของด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง ซึ่งเครื่องอุปกรณ์การขนส่งนี้ หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งรวมทั้งเครื่องทุ่นแรงด้วย

จ. ความหมายของการขนส่ง ตามความหมายของวิชาเศรษฐศาสตร์

คำว่า "การขนส่ง" หมายถึง กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอย่างหนึ่งที่จะจัดให้มีการเคลื่อนย้าย คน สัตว์ และสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

ช. ความหมายของการขนส่งทางทะเล ตาม พรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.

2521 ม. 4

คำว่า "การขนส่ง" หมายถึง การขนส่งโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร

- 1) เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง
- 2) การเคลื่อนย้ายนั้น จะต้องกระทำด้วยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการขนส่งโดยทางเรือ
- 3) จะต้องเป็นไปตามความต้องการ และเกิดอรรถประโยชน์ ตามวัตถุประสงค์ของที่ทำการขนส่ง¹

1.2 ขอบเขตของการขนส่งทางทะเล

ตามคำนิยามที่กล่าวมาข้างต้นขอบเขตของการขนส่งทางทะเลจะมีองค์ประกอบของความเกี่ยวพันในทางระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องกล่าวคือมีการขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง และ/หรือต่อไปยังประเทศที่สามอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งในเรื่องนี้การขนส่งทางทะเลจะอยู่ภายใต้กฎหมายภายในของแต่ละรัฐทำให้การขนส่งทางทะเลไม่มีกฎหมายเอกภาพที่จะนำมาใช้ร่วมกันได้ในการที่จะก่อให้เกิดการค้าเสรีในการขนส่งทางทะเลขึ้น เมื่อมีการเปิดเสรีด้านการขนส่งทางทะเลของแต่ละรัฐสมาชิกของ WTO รัฐสมาชิกจะต้องเปิดเสรีบริการด้านการขนส่งทางทะเลที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของตนแก่รัฐสมาชิกอื่น ๆ ในการเปิดเสรีนี้ รัฐสมาชิกแต่ละรัฐจะใช้วิธีการเจรจาต่อรอง ฉะนั้น ในการเจรจาจะต้องมีเครื่องมือกลางที่จะใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาถึงขอบเขตของการเปิดเสรีแต่ละประเภทบริการ เพราะการให้บริการของแต่ละรัฐย่อมจะมีขอบเขตที่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกฎหมายภายในของรัฐนั่นเองหรือธรรมเนียมปฏิบัติที่ปฏิบัติสืบเนื่องต่อ ๆ กันมา ในการเจรจาเปิดเสรีนี้ได้มีการนำเอา Central Products Classifications (CPC) ขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งจะกำหนดขอบเขตและนิยามของแต่ละประเภทบริการต่าง ๆ เอาไว้มาใช้อ้างอิงเป็นแนวทางในการเจรจาเปิดเสรีดังกล่าว โดยจะ

* คำว่า "อรรถประโยชน์" ในที่นี้หมายถึง อรรถประโยชน์ที่เกี่ยวกับสถานที่ (place utility) กล่าวคือ เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนสถานที่ของสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ซึ่งก่อให้เกิดการบริการด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเลตามมาด้วยอาทิเช่น การบรรจุหีบห่อสินค้า การให้บริการท่าเรือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ เป็นต้น

¹ ประชด ไกรเนตร, ความหมาย หน้าที่ และประเภทของการขนส่ง, ความสำคัญของการขนส่งต่อการดำรงชีวิต เศรษฐกิจ การปกครองและความมั่นคงของประเทศ, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 1-7 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช : หน้า 13-14.

กำหนดไว้ใน DIVISION ที่ 72 เรื่อง การขนส่งทางน้ำซึ่งแบ่งออกเป็น การขนส่งทางทะเล บริการเช่าเรือเดินทะเลพร้อมคนประจำเรือ บริการเครื่องช่วยเดินเรือ บริการนำร่อง บริการลากจูงเรือ บริการท่าเทียบเรือ บริการท่าเรือและการให้บริการทางน้ำ บริการจัดสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ บริการกู้เรือ และบริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

2. ลักษณะของการให้บริการขนส่งทางทะเล และบริการที่เกี่ยวข้องของไทยกับลักษณะของการให้บริการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ใน Central Products Classifications ในการเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการ

ในการเจรจาเพื่อกำหนดขอบเขตของการเปิดตลาดการค้าบริการด้านการขนส่งทางทะเล จะต้องพิจารณาจากลักษณะการให้บริการในการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของการให้บริการตามที่กำหนดไว้ใน CPC* ทั้งนี้เพราะการเจรจาของแต่ละประเทศย่อมจะต้องมีความต้องการแตกต่างกันออกไป ฉะนั้น CPC จึงเป็นมาตรฐานกลางที่จะกำหนดขอบเขตของบริการต่าง ๆ เอาไว้เพื่อให้การเจรจาดำเนินไปในทิศทางเดียวกันในสาขาการขนส่งทางทะเลนั้นตาม CPC กำหนดไว้ใน DIVISION 72 การขนส่งทางน้ำ (Water Transport Services) เลขรหัส 721 บริการขนส่งโดยเรือเดินทะเล (Transport services by seagoing vessels) ซึ่งสามารถพิจารณาความสอดคล้องหรือความแตกต่างของลักษณะการให้บริการได้ดังนี้

* ตาม Central Products Classifications เป็นการประมวลประเภทของบริการต่าง ๆ ไว้พร้อมทั้งการให้ความหมายของบริการนั้น ๆ ไว้ เพื่อเป็นการกำหนดขอบเขตของบริการที่แต่ละประเทศต้องการเปิดตลาดแต่ก็ไม่ได้หมายความว่า การให้ความหมายตาม CPC นี้จะเป็นการผูกมัดให้ประเภทสมาชิกของ GATS ที่เปิดตลาดในสาขาบริการตามที่มีกำหนดไว้ใน CPC จะต้องยึดถือตามเสมอประเภทสมาชิกจะกำหนดขอบเขตบริการของตนที่ต้องการเปิดตลาดไว้ใน Schedule of Commitment ให้แตกต่างไปจาก CPC ก็ย่อมจะกระทำได้เช่นกัน แต่ถ้าประเภทใดต้องการรับเอาและจะยึดถือตาม CPC ก็ย่อมเป็นการสะดวก

ลักษณะการให้บริการในการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องของไทย เปรียบเทียบกับลักษณะการให้บริการในการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ใน CPC*

บริการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องของไทย	บริการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องตาม CPC	ความสัมพันธ์และความสอดคล้องระหว่างบริการขนส่งทางทะเลของไทยกับ CPC**
1) การขนส่งทางทะเลโดยสายการบินเรือ บริการจัดการขนส่งสินค้า	1) การขนส่งทางทะเล (72121-72129)	√
2) บริการเช่าเรือ (เรือจร)	2) บริการเช่าเรือเดินทะเลพร้อมคนประจำเรือ (72130)	⊕
3) บริการจัดการเกี่ยวกับเรือ	3) บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (74590)	X
4) บริการเครื่องช่วยเดินเรือ	4) บริการเครื่องช่วยเดินเรือ (74530)	⊕
5) บริการนำร่อง	5) บริการนำร่อง (74520)	⊕
6) บริการลากจูงเรือ	6) บริการลากจูงเรือ	X
7) บริการท่าเทียบเรือ	7) บริการท่าเทียบเรือ (74520) บริการท่าเรือและการให้บริการทางน้ำ (74510)	⊕ ⊕
8) บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ	8) บริการจัดการสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ (74110) บริการจัดการสินค้าด้านอื่น (74190)	√ √
	9) บริการกู้เรือ	X

* CPC = Central Products Classifications เป็นประมวลประเภทของบริการต่าง ๆ โดยกำหนดความหมายและขอบเขตของการให้บริการไว้เพื่อวางมาตรฐานกลางของธุรกิจการให้บริการต่าง ๆ ที่แต่ละประเทศจะใช้เป็นแนวทางการเจรจาเปิดตลาดของตน

** เครื่องหมาย √ หมายถึง ลักษณะการให้บริการของไทยสอดคล้องกับลักษณะการให้บริการตามที่ CPC กำหนดไว้

เครื่องหมาย X หมายถึง ลักษณะการให้บริการของไทยไม่สอดคล้องกับลักษณะการให้บริการตามที่ CPC กำหนดไว้

เครื่องหมาย ⊕ หมายถึง ลักษณะการให้บริการของไทยที่ไม่สามารถเปรียบเทียบกับลักษณะการให้บริการของ CPC เนื่องจากไม่ได้มีกำหนดไว้ใน CPC หรือกำหนดไว้แต่ไม่ได้ให้ความหมายไว้

บริการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้อง ของไทย	บริการขนส่งทางทะเลและบริการที่ เกี่ยวข้องตาม CPC	ความสัมพันธ์และความสอดคล้อง ระหว่างบริการขนส่งทาง ทะเลของไทยกับ CPC*
9) บริการคลังสินค้า 10) บริการพิธีการศุลกากร 11) บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ 12) บริการตรวจเรือ 13) บริการอู่ต่อเรือและตรวจซ่อม บำรุงรักษาเรือ	10) บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (74590)	⊕

2.1 บริการขนส่งทางทะเล

ขอบเขตของการให้บริการในการขนส่งทางทะเลตาม CPC กำหนดไว้ใน
ข้อ 7212 การขนส่งทางทะเล** (Freight transportation) ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 4 ลักษณะของการให้
บริการดังนี้

"ก) ข้อย่อยที่ 72121 การขนส่งสินค้าแช่ตู้หรือแช่แข็ง (Transportation of
frozen or refrigerated goods)

หมายถึง การขนส่งสินค้าแช่ตู้หรือแช่แข็งโดยเรือเดินทะเลที่มีตู้แช่แข็ง

ข) ข้อย่อยที่ 72122 การขนส่งแก๊สหรือของเหลว (Transportation of bulk
liquids or gases)

หมายถึงการขนส่งแก๊สหรือของเหลวโดยเรือเดินทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือแท้งก์เกอร์ ซึ่งเรือเหล่านี้อาจมีเครื่องทำความเย็นด้วย

ค) ข้อย่อยที่ 72123 การขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ (Transportation
of containerized freight)

* เครื่องหมาย ⊕ หมายถึง ลักษณะการให้บริการของไทยที่ไม่สามารถเปรียบเทียบ
กับลักษณะการให้บริการของ CPC เนื่องจากไม่ได้มีกำหนดไว้ใน CPC หรือกำหนดไว้แต่ไม่ได้ให้
ความหมายไว้

** ลักษณะของการให้บริการการขนส่งตามที่กำหนดไว้ใน CPC เป็นบริการที่มีการ
ดำเนินการอยู่แล้วในประเทศไทย จึงเป็นบริการที่ประเทศไทยสามารถกำหนดอ้าง CPC 7212 ไว้
ในตารางข้อเสนอคำมั่นเฉพาะในการเปิดตลาดที่ประเทศไทยได้ให้ไว้ ตามข้อตกลง GATS ได้
โดยไม่จำเป็นต้องกำหนดขอบเขตอย่างไรในการให้คำมั่นเฉพาะดังกล่าว

หมายถึงการขนส่งโดยเรือทะเลสำหรับสิ่งของและหีบห่อของบุคคลใด ๆ อันมีลักษณะที่สามารถบรรจุลงในตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งออกแบบมาเพื่อความสะดวกในการขนส่งโดยเฉพาะ

ง) ข้อย่อยที่ 72129 การขนส่งทางทะเลอื่น (Transportation of other freight)

หมายถึงการขนส่งโดยเรือเดินทะเลนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ข้างต้น"

การให้บริการขนส่งทางทะเลตามขอบเขตของ CPC ที่กล่าวข้างต้น จะเป็นไปในความหมายของบริการขนส่งทางทะเลในลักษณะของสายการเดินเรือ ซึ่งเป็นการให้บริการที่มีตลอดเวลาเป็นกิจลักษณะแบบถาวร กล่าวคือ บริการการขนส่งทางทะเลมีตารางเวลาการเดินเรือและเมืองท่าที่จะเข้าเทียบ (Port of Call) รวมทั้งอัตราค่าระวาง (Freight) กำหนดไว้แน่นอนไม่ว่าจะมีสินค้าเต็มลำเรือในเที่ยว (voyage) นั้น ๆ หรือไม่ก็ตาม

เรือของสายการเดินเรือประจำจะวิ่งประจำเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง โดยแะรับขนส่งสินค้าไปมาระหว่างท่าเรือ 2 ท่า หรือมากกว่า 2 ท่า ในเส้นทางเดินเรือ นั้น โดยมีกำหนดการเรือออกและกำหนดการเรือจะถึงท่าเรือต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้า โดยปกติบริการสายการเดินเรือจะมีเรือหลายลำให้บริการ เพื่อให้ความถี่ของบริการสอดคล้องกับความต้องการของตลาดมากที่สุด เช่น สัปดาห์ละเที่ยว หรือสองสัปดาห์ต่อเที่ยว ลักษณะของบริการสายการเดินเรือเป็นการให้บริการทั่วไป สินค้าที่เรือเดินประจำจะประกอบด้วยสินค้าทั่วไป ซึ่งมีหีบห่อ รูปร่าง และขนาดแตกต่างกันเป็นร้อยประเภท และมีผู้ส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก บางประเทศมีกฎหมายห้ามไม่ให้กิจการสายการเดินเรือเลือกปฏิบัติต่อผู้ส่งสินค้าโดยไม่เท่าเทียมกัน หลักปฏิบัติทั่วไปจึงปฏิบัติโดยใครมาก่อนจะได้รับบริการก่อน

เมื่อผู้ส่งสินค้านำสินค้ามาส่งมอบลงเรือ บริษัทสายการเดินเรือจะออกเอกสารที่เรียกว่าใบตราส่ง* (Bill of Lading = B/L) ให้แก่ผู้ส่งสินค้านั้น ๆ ซึ่งใบตราส่งจะระบุรายละเอียดของสินค้า ชื่อผู้ส่งสินค้า ชื่อผู้รับสินค้า ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือปลายทางของสินค้าค่าระวางเรือออก

* B/L คือ เอกสารที่บริษัทเรือผู้รับขนส่งออกให้แก่ผู้จัดส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานการรับบรรจุสินค้าลงเรือ และจะนำสินค้าไปส่งให้แก่ผู้รับปลายทาง ณ เมืองท่าปลายทาง (สุวรรณสินเที่ยง, ความรู้เกี่ยวกับการทำธุรกิจนำเข้า-ส่งออก, ตุลาคม 2534, สำนักพิมพ์บีบีซี)

จากนี้ใบตราส่งยังระบุข้อความเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทสายการบินเรือ ซึ่งจะเหมือนกันทุกใบ แต่อาจมีการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ ในใบตราส่งระหว่างผู้ส่งสินค้ากับบริษัทสายการบินเรือได้ และถ้ามีการตกลงกันเรียบร้อยแล้วผู้ส่งสินค้าจะขอเรียกเรื่องแก้ไขไม่ได้ ใบตราส่งจะเป็นเอกสารแสดงสิทธิเมื่อเรือถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ผู้รับมอบสินค้าจะต้องนำใบตราส่งมาแสดงก่อนรับสินค้าไป ค่าระวางของบริการสายการบินเรือจะมีการกำหนดล่วงหน้าอาจมีการพิมพ์บัญชีอัตราค่าระวางเผยแพร่โดยบริษัทสายการบินเรือจะเก็บในอัตราเดียวกันสำหรับสินค้าประเภทเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทุกราย หรืออาจกำหนดอัตราพิเศษซึ่งต่ำกว่าให้สำหรับลูกค้าประจำของบริษัทก็ได้²

นอกจากนี้การให้บริการขนส่งทางทะเล โดยผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของเรือแล้วยังมีบริการที่ใกล้เคียงกันอีกประเภทหนึ่งนั่นคือบริการของผู้รับจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริการรับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลที่จัดการโดยผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ซึ่งไม่ได้ประกอบกิจการเดินเรือเองแต่จะเป็นลักษณะ ทำการแทนผู้ประกอบการ (Carrier) ในการให้บริการของสายเดินเรือประจำในทางกฎหมายเรียกว่า NVOCC หรือ Non - Vessel Owning Common Carrier

คำจำกัดความผู้รับจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศมีกำหนดขึ้นโดยนักวิชาการและนักกฎหมายในต่างประเทศ ซึ่งจะมีลักษณะที่แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ทั้งนี้เพราะในแต่ละประเทศจะมีสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันออกไป แต่โดยเนื้อหาหลักก็มีลักษณะที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ

"ผู้รับจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่ให้ บริการรับจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีกิจกรรมการจัดหาหรือให้บริการขนส่งสินค้าเป็น

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

² วีระ ภูริปัญญาวงศ์ และไชยยศ ไชยมั่นคง, การประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 1-7 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช : หน้า 200.

* ลักษณะของการให้บริการในลักษณะนี้สามารถพิจารณาได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่เป็นผู้รับจัดการขนส่งเอง กับอีกกรณีหนึ่งคือให้บริการในลักษณะของตัวแทนในการรับจัดการขนส่งด้วย ซึ่งทั้ง 2 กรณีมีความแตกต่างกันในแง่ของการอนุญาตให้ประกอบการตามกฎหมายไทย

หลัก และอาจให้บริการกิจกรรมอื่น ๆ ในขั้นตอนที่เกี่ยวกับการส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น การจัดหีบห่อ การจัดเตรียมเอกสาร การจัดการกับสินค้า เป็นต้น^{*}

สำหรับการจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งมีกิจกรรมหลายขั้นตอน และจำเป็นที่จะต้องติดต่อกับหน่วยงานหลายแห่ง บริการต่าง ๆ ที่มีอยู่ในวิสัยที่ผู้รับจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศมักจะให้บริการในส่วนของ การส่งออกพื่อที่จะสรุปได้ดังนี้

1. ให้คำแนะนำและจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ เช่น ใบส่งของ (invoice) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) ใบตราส่ง (Bill of Lading) เป็นต้น
2. ให้คำแนะนำ และจัดเตรียมหีบห่อสินค้าให้เหมาะสมกับระเบียบทางการค้า และศุลกากรของประเทศที่ทำการค้า
3. ให้คำแนะนำและจัดการการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตหรือคลังสินค้าของผู้ส่งออกไปยังสถานที่รับสินค้าของกิจการขนส่ง ซึ่งอาจจะเป็นสถานีบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์หรืออาจจะเป็นท่าเรือ ท่าอากาศยานก็ได้ (ในทางตรงข้ามสำหรับสินค้าขาเข้าก็จะทำการรับสินค้าจากผู้ขนส่งมามอบให้ผู้รับสินค้า)
4. ให้คำแนะนำและจัดการพิธีการศุลกากรในการส่งสินค้าออกหรือนำสินค้าเข้า
5. ให้คำแนะนำและจัดการเลือกและจองระวางการขนส่งสินค้ากับบริษัทขนส่งสินค้า โดยเลือกให้บริการบริษัทขนส่งที่ประหยัด รวดเร็วและปลอดภัยที่สุด
6. ให้คำแนะนำและจัดการติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการชำระเงินค่าสินค้า เช่น ธนาคารพาณิชย์ ธนาคารแห่งประเทศไทย ให้แก่ผู้ใช้บริการ
7. สอดส่อง ควบคุมดูแล การขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางและแจ้งให้แก่ผู้ใช้บริการทราบ³

^{*} นอกจากนี้ยังมีบริการในลักษณะคล้ายกันคือ บริการของตัวแทนสายการเดินเรือซึ่งเป็นบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลที่จัดการโดยตัวแทนสายการเดินเรือ (Shipping Agent)

³ ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ, "ธุรกิจรับจัดการส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย : บทบาทในการค้าระหว่างประเทศ", วารสารการพาณิชย์นาวิ. ปีที่ 9 (3 กันยายน 2533) หน้า 35-44.

2.2 บริการของเรือจร

การประกอบกรให้บริการที่เรียกว่า "เรือจร" นั้น ตาม CPC จะเป็นการกำหนดขอบเขตความหมายไว้ในเรื่องของการเช่าเรือเดินทะเลโดยกำหนดไว้ในข้อ 72130 บริการเช่าเรือเดินทะเลพร้อมคนประจำเรือ (Rental services of Seagoing vessels with operator) ดังนี้

บริการเช่าเรือเดินทะเลพร้อมคนประจำเรือ หมายถึง "บริการให้เช่าเรือเดินทะเลทุกประเภทพร้อมคนประจำเรือเช่นเรือโดยสาร เรือแท็กซี่ เรือสินค้าแห่งเทกอง เรือขนส่งสินค้า เรือลากจูง และเรือประมง"^{*}

การให้บริการของเรือจรหรือที่ให้บริการเช่าเรือ^{**} เป็นบริการการขนส่งทางทะเลที่ไม่มีทั้งตารางเวลากำหนดการเดินทางและจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้อย่างแน่นอน แต่ขึ้นอยู่กับผู้ว่าจ้างว่าจะจ้างให้ไปส่งสินค้า ณ จุดใด มักจะเกี่ยวข้องกับประเทศตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไป⁴ ส่วนใหญ่เป็นการจ้างเหมาลำ และค่าระวางจะขึ้นอยู่กับภาระจากรถบรรทุกและสภาพของตลาดคืออุปสงค์และอุปทานเป็นหลัก

การให้บริการขนส่งสินค้าแบบเรือจรนั้นผู้ใช้บริการของเรือบรรทุกสินค้าโดยการเช่าเหมาเรือทั้งลำ หรืออาจจะเช่าเหมาเป็นบางส่วน (Partial Charter) ผู้เช่าเหมาเรือจะใช้บริการของเรือจรในการขนส่งสินค้าชนิดเทกอง (Bulk Cargoes) เช่น สินค้าการเกษตร เหล็ก ถ่านหิน น้ำมัน ซึ่งมีการขนส่งกันคราวละมาก ๆ เป็นพันหรือเป็นหมื่นตันขึ้นไป สินค้าเหล่านี้เป็นสินค้าขั้นปฐม (Primary Product) มีราคาต่อหน่วยต่ำและวัตถุดิบซึ่งจะถูกนำไปผลิตต่ออีกครั้งหนึ่ง จึงพอสรุปได้ว่าการเช่าเหมาเรือคือวิธีการอย่างหนึ่งในการว่าจ้างเรือบรรทุกสินค้าเพื่อ

^{*} การให้บริการเช่าเหมาเรือนี้ตามตารางข้อเสนอคำมั่นเฉพาะในการเปิดตลาดของประเทศไทยไม่ได้ระบุไว้ซึ่งหมายความว่ากรให้บริการในลักษณะดังกล่าวยังคงเป็นไปตามขอบเขตและสภาพที่ประเทศไทยกำหนดโดยไม่จำเป็นต้องอ้างอิง CPC แต่อย่างไรก็ตามการไม่กำหนดไว้ในคำมั่นเฉพาะนี้มีความหมายว่าผู้ประกอบการต่างชาติต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีอยู่สำหรับบริการประเภทนี้อีกด้วย

^{**} การเช่าเรือหรือกรที่ผู้ให้เช่าเรือตกลงให้ผู้เช่าเรือได้เข้าใช้ประโยชน์ในเรือที่ให้เช่า โดยได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าเช่าหรือค่าระวาง ทั้งนี้อาจจะเป็นกรณีที่เจ้าของเรือนำเรือของตนออกให้เช่าหรืออาจเป็นกรณีที่ผู้เช่าเรือนำเรือที่ตนเช่ามานั้นออกให้เช่าอีกทอดหนึ่งก็ได้

⁴ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, ธุรกิจพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2534, สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยผู้ว่าจ้าง หรือที่เรียกกันว่า ผู้เช่าเหมาเรือ จะให้ผลตอบแทนแก่เจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่งและมีการทำสัญญาการขนส่งกันเป็นลายลักษณ์อักษร

การเช่าเรือจอร์นั้นจะต้องมีการทำสัญญาเช่ากันซึ่งมีอยู่หลายรูปแบบแตกต่างกันออกไปตามวัตถุประสงค์และประโยชน์ของผู้เช่า และก่อนที่การทำสัญญาเช่าเรือจะเกิดขึ้น ผู้ส่งสินค้าต้องการเช่าเรือจะไปหาเจ้าของเรือได้อย่างไร วิธีการก็คือ ผ่านทางนายหน้า เจ้าของสินค้าที่ต้องการเรือขนส่งสินค้าหรือเจ้าของเรือที่หาสินค้าลงเรืออาจติดต่อกับนายหน้า เพราะนายหน้าจะสามารถให้ข้อมูลว่าใครมีเรือให้เช่าและใครที่ต้องการเช่าเรือบ้าง นายหน้าจะให้ข้อมูลสองฝ่ายและจะเป็นผู้ประสานให้เจ้าของเรือและผู้เช่าเจรจาและบรรลุข้อตกลงการเช่าเรือในที่สุดนายหน้าฝ่ายที่แทนผู้เช่าเรือเรียกว่า "Chartering Agent" หรือ "charter's broker" ฝ่ายที่แทนเจ้าของเรือเรียกว่า "owner's broker" เมื่อนายหน้าสามารถทำให้มีการตกลงเช่าเรือได้สำเร็จก็จะได้ค่านายหน้าเป็นค่าตอบแทน ผู้เช่าและผู้ให้เช่าจะตกลงกันก่อนว่าใครจะรับภาระจ่ายค่านายหน้า ถ้าหากเจรจากันไม่บรรลุผลไม่อาจตกลงเช่าเรือได้ นายหน้าอาจไม่ได้ค่าตอบแทนใด ๆ เลย (no cure no pay) ตลาดการเช่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในโลกอยู่ในประเทศอังกฤษคือ The Baltic Exchange นอกจากนี้ยังมีตลาดระดับรองๆ กระจายอยู่ตามภูมิภาคต่างๆ เช่นที่นิวยอร์ก ประเทศนอร์เวย์ โดเกียว ปารีสและฮัมบูร์ก ซึ่งข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับการเช่าเรือส่วนใหญ่ของโลกจะหมุนเวียนผ่านเข้ามาในตลาดใหญ่ ๆ เหล่านี้⁵

การเช่าเหมาเรือมีอยู่ด้วยกันหลายชนิด สามารถที่จะแบ่งออกได้ 2 อย่าง กว้าง ๆ คือ การเช่าเหมาเรือแบบ Demise Charter และ Non-demise Charter การเช่าเหมาเรือแบบ Demise Charter หมายถึง การเช่าเหมาเรือเพียงตัวเรือเปล่า ๆ หรือที่รู้จักกันอีกอย่างหนึ่งว่า Bareboat Charter ผู้เช่าเหมาเรือจะต้องจัดหาลูกเรือขึ้นประจำเรือเพื่อทำงานบนเรือเอง ส่วนการเช่าเหมาเรือแบบ Non-Demise หมายถึง การเช่าเหมาเรือที่ผู้ให้เช่าจัดเตรียมลูกเรือประจำเรือให้ด้วย ซึ่งการเช่าเหมาแบบนี้สามารถแบ่งออกได้เป็นการเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว (Voyage Chartering) และการเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Chartering)

⁵ วีระ ภูริปัญญาวงศ์ และไชยยศ ไชยมั่นคง, การประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 1-7 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช : หน้า 208.

ดังนั้น เราสามารถแบ่งชนิดของการเช่าเหมาเรือออกเป็น 3 ชนิด⁶ ใหญ่ ๆ คือ

- ก) การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว (Voyage Chartering)
- ข) การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Chartering)
- ค) การเช่าเหมาเรือแบบเช่าตัวเรือเปล่า (Bareboat Chartering)

ก) การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว (Voyage Chartering)

การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียวคือ การเช่าเหมาเรือซึ่งผู้เช่าเหมาเรือได้ทำสัญญาตกลงว่าจ้างเจ้าของเรือให้นำเรือมาขนสินค้าจากเมืองท่าแห่งหนึ่งหรือมากกว่าไปส่งยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งหรือมากกว่า โดยที่ผู้เช่าเหมาเรือจะให้ผลตอบแทนแก่การให้บริการของเจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่งเรียกว่า ค่าระวาง (Freight) ค่าระวางนี้อาจจะจ่ายเป็นเงินจำนวนหนึ่งสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งหมด (Lumpsum Freight) หรืออาจจะคิดเป็นอัตราค่าระวางต่อหน่วยน้ำหนักหรือปริมาตรของสินค้าที่ขนส่ง เช่น หน่วยเมตริกตัน หน่วย long ton หรือลูกบาศก์เมตร ตัวอย่างเช่น บริษัทธรรมศาสตร์ค้าพืชผล จำกัด ได้เช่าเหมาเรือพาณิชย์ 1 ลำ ขนมันสำปะหลังอัดเม็ดแข็งจำนวน 10,000 เมตริกตัน จากท่าเรือกรุงเทพ ไปยังเมืองลิสบอน และโอปอโต ประเทศปอร์ตุเกส เมืองท่าละ 5,000 เมตริกตัน โดยชำระค่าระวางให้เมตริกตันละ 30 เหรียญสหรัฐ เป็นต้น

การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว ผู้เช่าเหมาเรือจะตกลงกับ เจ้าของเรือว่า ต้องการได้รับบริการครอบคลุมถึงการขนถ่ายสินค้าลงเรือหรือขึ้นจากเรือหรือไม่เพียงใด ทั้งนี้ เพราะผู้เช่าเหมาเรืออาจจะคิดว่าตนเองสามารถที่จะทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือได้ถูกกว่าเจ้าของเรือหรือเจ้าของเรืออาจจะไม่ต้องการรับผิดชอบในการขนถ่ายสินค้าก็ได้ ดังนั้น ข้อตกลงในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเหมาเรือในเรื่องการขนถ่ายสินค้าลงและ/หรือขึ้นจากเรือจึงเป็นไปตามความประสงค์ของผู้เช่าเหมาเรือกับเจ้าของเรือจะตกลงกัน

ข) การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา (Time Chartering)

การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา หมายถึงการที่ผู้เช่าเหมาเรือได้ทำสัญญาตกลงว่าจ้างเรือจากเจ้าของเรือเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าเป็นระยะเวลาหนึ่ง อาจจะเป็น

⁶ ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ, "การเช่าเหมาเรือ", วารสารพาณิชย์นาวี, (กันยายน-ธันวาคม 2531) หน้า 48-58.

ระยะเวลา 3 เดือน 6 เดือน 1 ปี หรือมากกว่านั้น โดยที่ผู้เช่าเหมาเรือจะให้ผลตอบแทนแก่เจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่งเรียกว่าค่าเช่า Hire หรือ Charter Hire

การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา เจ้าของเรือจะรับผิดชอบและดูแลการดำเนินงานของเรือและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (Running)

การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลามีความรับผิดชอบมากขึ้นกว่าผู้เช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียวเพราะนอกจากค่าเช่าที่จะต้องจ่ายให้แก่เจ้าของเรือแล้วยังต้องรับผิดชอบดูแลการจัดหาสินค้าเพื่อบรรทุกในเรือ การจัดหาน้ำมัน และอื่น ๆ ดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น ดังนั้นผู้เช่าเหมาเรือจึงมีสิทธิในการจัดการเรือมากขึ้นมีสิทธิที่จะตัดสินใจกำหนดว่าจะรับสินค้าจากเมืองท่าใดไปส่งยังเมืองท่าใดก็ได้ แต่ต้องอยู่ในขอบเขตของสัญญาเช่าเหมาเรือที่ได้ตกลงกันไว้ สถานภาพของผู้เช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลาจึงคล้ายคลึงกับเจ้าของเรือ จึงเรียกผู้เช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลาว่า Disponent Owners เท่านั้น ส่วนการจัดการและค่าใช้จ่ายในเรื่องการรับขนสินค้า (Voyage Cost) ผู้เช่าเหมาเรือจะเป็นผู้ดูแลเอง

ค) การเช่าเหมาเรือแบบเช่าตัวเรือเปล่า (Bareboat Chartering)

การเช่าเหมาเรือแบบเช่าตัวเรือเปล่าหมายถึง การที่ผู้เช่าเหมาเรือได้ทำสัญญาตกลงเช่าเหมาเรือเพียงตัวเรืออย่างเดียวจากเจ้าของเรือ โดยผู้เช่าเหมาเรือจ่ายค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่งเรียกว่า ค่าเช่า Hire

การเช่าเหมาเรือชนิดนี้ ผู้เช่าเหมาเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรับขนสินค้าของเรือ (Voyage Cost) และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (Running Cost) การเช่าเรือประเภทนี้มักจะทำการเช่ากันเป็นระยะยาว บางครั้งก็อาจมีการทำสัญญาซื้อขายเรือหลังจากระยะเวลาการเช่าสิ้นสุดลงด้วย

การเช่าเหมาเรือชนิดนี้มักจะเป็นการเช่าระหว่างบริษัทเรือด้วยกันเองและในประเทศไทยมีไม่มากนัก

2.3 บริการจัดการเกี่ยวกับเรือ (Port's captain)

การให้บริการจัดการเกี่ยวกับเรือนี้ ตาม CPC มิได้กำหนดไว้ ฉะนั้นในการเจรจาจึงไม่มีมาตรฐานกลางกำหนดเป็นแนวทาง ในการเจรจាកำหนดขอบเขตก็เป็นไปตามที่ประเทศไทยเสนอไว้ โดยประเทศไทยจะให้การเปิดเสรีแก่บริการประเภทนี้เฉพาะแต่ที่เป็นการให้บริการจัดการเกี่ยวกับเรือของเรือต่างประเทศเท่านั้น

การบริการประเภทนี้โดยลักษณะของการดำเนินงานนั้น port's captain จะเป็นผู้กำกับดูแลเรือซึ่งรับผิดชอบในเรื่องการดูแลรักษาเรือ ซ่อมแซมเรือหากคนประจำเรือ การเข้า

เทียบท่า และออกจากท่าเทียบเรือ การบรรทุกสินค้าลงเรือการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ โดยปกติ บริษัทเรือจะทำหน้าที่นี้เองอยู่แล้ว

2.4 บริการเครื่องช่วยการเดินเรือ (Navigation Aids)

การให้บริการเครื่องช่วยการเดินเรือ เป็นบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลอย่างหนึ่ง ซึ่งตาม CPC ได้ให้นิยามไว้ในข้อย่อยที่ 74530 บริการเครื่องช่วยเดินเรือ (Navigation aid services) ดังนี้

“บริการเครื่องช่วยการเดินเรือ หมายถึงบริการจัดให้มีประภาคาร เรือส่งไฟฟ้าหุ่นลอยน้ำการสร้างทางเดินเรือ และการให้ความช่วยเหลือแก่การเดินเรือในลักษณะทำนองเดียวกัน* ”

ตามความหมายของบริการเครื่องช่วยเดินเรือที่กำหนดไว้ใน CPC ดังกล่าวข้างต้นนี้ โดยทั่วไปแล้วในเรื่องของการเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้านั้น เมื่อเรือดังกล่าวเข้ามาใกล้บริเวณท่าของประเทศจุดหมายปลายทาง โดยปกติรัฐเจ้าของท่าจะต้องจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกแก่เรือต่างประเทศหรือเรือใด ๆ ที่ประสงค์จะเข้าเทียบท่า ทั้งนี้ เนื่องจากบริเวณใกล้ท่าลักษณะภูมิประเทศทางน้ำจะเป็นอย่างไร ตรงไหนมีหินโสโครก ตรงไหนร่องน้ำตื้น ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการบอกหรือสัญลักษณ์ต่าง ๆ หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นมาเป็นที่สังเกตแก่นายเรือที่จะเดินเรือไปในทิศทางที่ถูกต้องและปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือที่เรียกว่าเครื่องช่วยเดินเรือนี้เป็นหลักสำคัญ ๆ จะต้องมีกันทุกประเทศนั้น ได้แก่

1. ประภาคาร

หมายถึงสิ่งก่อสร้างที่ตั้งอยู่ในทะเลไม่ห่างจากฝั่งมากนัก ใช้เป็นจุดสังเกตในการเดินเรือและกำหนดตำแหน่งที่เรือและแนวฝั่งเพื่อบอกตำแหน่งเรือว่าอยู่ใกล้ไกลจากฝั่งเท่าไร และเรือควรจะมุ่งไปในทิศทางใด

2. หุ่นหมายร่องน้ำ

หมายถึง วัตถุลอยน้ำที่ใช้แสดงถึงร่องน้ำทางเดินเรือ

* การบริการประเภทนี้ก็เป็นอีกลักษณะหนึ่งที่ประเทศไทยไม่ได้เสนอในการเปิดตลาดเอาไว้ ยังคงเป็นไปตามกฎระเบียบภายในและทางปฏิบัติของผู้ประกอบการในขณะนี้ ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการอยู่

3. โคมไฟ

หมายถึง ดวงไฟที่เปิดสว่างเพื่อใช้เป็นจุดสังเกตทางเดินเรือในเวลา กลางคืน

4. ป้ายเครื่องหมายบนฝั่ง

หมายถึง ป้ายสัญลักษณ์ที่ใช้เป็นจุดสังเกตทางเดินเรือที่ติดตั้งไว้บนฝั่ง เป็นสัญญาณจราจรทางน้ำ

5. เรดาร์

หมายถึง อุปกรณ์ที่ช่วยเหลือในการเดินเรือการจัดการจราจรทางน้ำ การ หลบหลีกเรือ โดยปกติเรดาร์จะมีทั้งที่สถานีชายฝั่งและบนเรือ

เครื่องช่วยเดินเรือที่กล่าวมานี้ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ขึ้นพื้นฐานและการจัดให้มีเครื่องช่วยเดินเรือนี้รัฐมักจะเก็บค่าบริการเพราะจะต้องมีค่าใช้จ่ายใน การบำรุงรักษาซ่อมแซมเครื่องช่วยเดินเรือเหล่านี้อยู่ตลอดเวลา*

2.5 บริการนำร่อง

การให้บริการนำร่องตาม CPC จะกำหนดรวมกับบริการท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ ตามข้อ้อยที่ 74520 บริการท่าเทียบเรือและนำร่อง (Pilotage and berthing services) ซึ่งได้ กำหนดขอบเขตและนิยามไว้ดังนี้

“การให้บริการท่าเทียบเรือและนำร่อง หมายถึง บริการลากจูงเรือทุก ประเภทในการเข้าท่าและที่ไม่ได้เข้าท่า และบริการนำร่อง”

การให้บริการนำร่องตาม CPC ที่กล่าวข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่าไม่ได้มีการให้ คำนิยามกำหนดขอบเขตของการให้บริการนำร่องไว้แต่อย่างใด** ฉะนั้นในการเจรจาเพื่อเปิด ตลาดบริการประเภทนี้ผู้เข้าร่วมเจรจาแต่ละประเทศจึงต้องกำหนดลักษณะของการให้บริการเท่าที่

* สำหรับประเทศไทยเองก็มีกฎหมายกำหนดไว้ในเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมเครื่องช่วยเดิน เรือเหล่านี้ ตามกฎกระทรวงเศรษฐกิจ ออกตามความใน ม.3 และม.4 แห่ง พรบ.การเดินเรือใน น่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477 กำหนดให้เรือลำใดก็ตามที่เข้ามาหรือออกไป ณ ท่า ใด ๆ ในราชอาณาจักร ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคารทุนหมายร่องน้ำ และโคมไฟ โดยให้เจ้า พนักงานศุลกากรประจำท่าเป็นผู้เก็บ และให้เก็บขณะที่ออกใบอนุญาตปล่อยเรือ

** ประเทศไทยไม่ได้ยื่นข้อเสนอในการเปิดตลาดบริการประเภทนี้ไว้ ดังนั้น การ ประกอบการจึงยังคงเป็นไปตามกฎหมายและขอบเขตที่ประเทศไทยกำหนดไว้

กฎหมายภายใน สถานะทางเศรษฐกิจและความได้เปรียบเสียเปรียบในเชิงธุรกิจของประเทศตน จะเอื้ออำนวย

โดยปกติทั่วไปการนำร่องคือการให้คำแนะนำและความช่วยเหลือแก่นายเรือ ในการนำเรือผ่านร่องน้ำเข้าไปยังบริเวณท่าเรือ และการนำเรือเข้าเทียบตลอดจนการย้ายที่จอดเรือ ปัจจุบันบริการประเภทนี้จะดำเนินการโดยกรมเจ้าท่าแต่เพียงผู้เดียว*

การให้บริการนำร่องภายในน่านน้ำไทย**

‘ฐานะในการนำร่องจะเป็นของ “เจ้าพนักงานนำร่อง” ข้าราชการสังกัดกองนำร่อง กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม กิจกรรม “นำร่อง” ไม่มีเรือนำ แต่มี “เจ้าพนักงานนำร่อง” ขึ้นไป บนเรือใหญ่รับมอบหน้าที่จากกัปตันทำหน้าที่แทน “กัปตัน” เรือลำมหิমানั้น ควบคุมสั่งการการเดินเรือเข้าสู่ร่องน้ำจนกระทั่งนำเรือเข้าเทียบท่า กิจกรรมนำร่องไม่ได้มีเฉพาะในแม่น้ำเท่านั้น ในทะเลบริเวณชายฝั่งก็ต้องมีนำร่องเพราะน้ำตื้น มีแต่นำร่องเท่านั้นที่รู้ว่าร่องน้ำลึกอยู่ตรงไหน ลักษณะเป็นอย่างไร

** การนำร่องนั้นตามกฎหมายบังคับให้มีการนำร่องเมื่อเรือใหญ่เดินทางเข้ามาสู่น่านน้ำภายในเพื่อเทียบท่าถ่ายขนสินค้า ดังนั้น การนำร่องจึงมีขึ้นเมื่อ

(1) เรือต่างประเทศที่มีความยาวตลอดลำหัวจรดท้ายตั้งแต่ 175 ฟุตขึ้นไป ยกเว้นเขตท่าเรือศรีราชาบังคับว่าเรือขนาดตั้งแต่ 400 ฟุตขึ้นไปต้องใช้ “นำร่อง” กรมเจ้าท่า

(2) เรือไทยที่มีขนาดตาม (1) แต่นายเรือหรือกัปตันไม่มีใบอนุญาต “นำร่องพิเศษ” ต้องใช้การนำร่องของกองนำร่อง กรมเจ้าท่า

(3) เรือที่นายเรือประสงค์จะใช้บริการนำร่องของกรมเจ้าท่า

การนำร่องดังกล่าวจะมีเฉพาะแต่ในเขตบังคับการนำร่อง ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 6 จุด คือ

1) ท่าเรือกรุงเทพ

2) ท่าเรือศรีราชาและแหลมฉบัง

3) ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ

4) ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสงขลา

5) ท่าเรือน้ำลึกจังหวัดภูเก็ต

6) ท่าเรือนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

เขตบังคับการนำร่องทั้ง 6 จุดในประเทศไทยมีที่พิเศษอยู่แห่งหนึ่ง คือการนำร่องเข้าท่าเรือกรุงเทพ เพราะท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือในแม่น้ำและปากแม่น้ำเจ้าพระยาของเราแต่เงิน

การนำร่องจึงต้องเริ่มต้นกันทะเลบริเวณปากน้ำเจ้าพระยา

เมื่อเรือสินค้าขนาดใหญ่ประสงค์จะเข้ามายังท่าเทียบเรือภายในประเทศจะต้องทำการแจ้งไปยังเจ้าพนักงานนำร่องเพื่อเข้ามาทำหน้าที่ดังกล่าว ในกรณีเมื่อเรือใหญ่เข้ามาถึงน่านน้ำภายในบริเวณใกล้สถานีนำร่องจะชลเรือผ่านสถานีนำร่องช้า ๆ เจ้าพนักงานนำร่องจะลงจากสถานีขึ้นเรือยนต์เล็กไปไต่ขึ้นเรือใหญ่ รับหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่กัปตันเรือในการเดินเรือเข้าร่องน้ำในทะเลมุ่งหน้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาระหว่างนำเรือผ่านร่องน้ำเข้าไปนั้นหากมีเรือสินค้าขนาดใหญ่สวนออกมาต้องระมัดระวังหลบหลีกกัน ระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน เนื่องจากลำที่สวนมาต้องใช้ร่องน้ำเดียวกันนั้นด้วย และเนื่องจากร่องน้ำแคบมากส่วนกั้นร่องน้ำกว้างเพียง 100 เมตรในขณะที่เรือสินค้าแต่ละลำมีความกว้างใหญ่ (เรือที่จะเข้าเทียบท่าเรือกรุงเทพจึงถูกจำกัดไม่ให้มีขนาดกว้างเกิน 32 เมตร) ถึงเวลาสวนกันต้องระมัดระวังทั้งยังมีเรือเล็ก ๆ สัตว์จรป่า ยังมีโพงพางของชาวประมงย่านชายฝั่งที่ออกมาปกรุกล้าร่องน้ำอยู่อีก เข้าไปในแม่น้ำยังมีเรือสินค้าขนาดใหญ่จอดอยู่รอท่าเทียบบ้าง จอดรอสินค้าบ้าง ยังมีเรือโยงบรรทุกสินค้าและเรืออื่นๆ อีกจำนวนมาก เมื่อเจ้าพนักงานนำร่องนำเรือสินค้านั้นเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือเรียบร้อยแล้ว ก็ถือว่าเป็นอันเสร็จสิ้นภารกิจของเจ้าพนักงานนำร่องผู้นั้น

การนำเรือออกจากท่าก็เช่นกัน พนักงานนำร่องจะถูกรับตัวจากบ้านมาส่งที่ท่าเรือก่อนเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง เพื่อรับหน้าที่เป็นผู้ชี้ทางในการเดินเรือให้แก่กัปตันเรือลำนั้น หลังจากรับหน้าที่ก็จะนำเรือดังกล่าวออกแล่นมาตามร่องน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาออกร่องน้ำปากแม่น้ำจนถึงสถานีนำร่อง เรือสินค้าจะชะลอให้เรือยนต์เล็กแล่นเทียบเพื่อให้พนักงานนำร่องไต่บันไดมาลงเรือยนต์เล็กซึ่งจะนำส่งพนักงานนำร่องไปยังสถานีนำร่องเป็นอันเสร็จสิ้นภารกิจการนำร่อง

2.6 บริการลากจูงเรือ (Towage)

การให้บริการลากจูงเรือตาม CPC จะกำหนดไว้ในข้อ 72140 บริการลากจูงเรือ* (Towing and pushing services) โดยให้ความหมายของลักษณะการให้บริการไว้ดังนี้

* สำหรับบริการลากจูงเรือ ประเทศไทยได้มีการเปิดตลาดในส่วนนี้ด้วย โดยกำหนดไว้ในตารางข้อเสนอคำมั่นเฉพาะในการเปิดตลาด แต่การเปิดตลาดสำหรับบริการประเภทนี้ ประเทศไทยกำหนดไว้แต่เฉพาะที่เป็น International Towing คือ การลากจูงเรือระหว่างประเทศ ฉะนั้น ความหมายที่กำหนดไว้ใน CPC จึงต้องหมายถึงเฉพาะ on the high sea เท่านั้น กล่าวคือ การให้บริการประเภทนี้ภายใต้ข้อเสนอของประเทศไทยจะต้องเป็นการลากจูงจากประเทศหนึ่งมายังประเทศไทย มิใช่การลากจูงที่เกิดขึ้นระหว่างที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งอยู่ภายในน่านน้ำอาณา

“บริการลากจูงเรือ หมายถึงการให้บริการลากจูงเรือในทะเลหลวงและน่านน้ำชายฝั่งโดยปกติบริการเหล่านี้จะใช้เรือที่ไม่ได้มีไว้สำหรับบรรทุกคนโดยสารหรือสินค้านอกจากนี้การให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการลากจูงแท่นขุดเจาะน้ำมันปั้นจั่นขุดลอยน้ำเรือขุดลอกทูน และเรือที่อยู่ในสภาพใช้การไม่ได้”

จากคำจำกัดความตามที่ CPC กำหนดไว้สามารถแบ่งการให้บริการลากจูงออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

2.6.1 บริการลากจูงระหว่างประเทศ

2.6.2 บริการลากจูงภายในประเทศ

2.6.1 บริการลากจูงระหว่างประเทศ

เป็นการให้บริการลากจูงทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังประเทศหนึ่ง โดยปกติจะเป็นการลากจูงเรือบรรทุกขนาดใหญ่ หรือวัตถุที่ขนย้ายทางทะเลที่มีขนาดใหญ่ เช่น ปั้นจั่นขุดลอยน้ำที่อาจลากจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง การให้บริการลากจูงในลักษณะนี้ ผู้เป็นเจ้าของเรือจะรับจ้างในลักษณะของสัญญาจ้างทำของและเรือที่ใช้ในการลากจูงจะเป็นเรือที่สร้างขึ้นมาเพื่อการลากจูงโดยเฉพาะคือจะเป็นเรือที่มีขนาดเล็กแต่กำลังแรงม้าสูง

2.6.2 บริการลากจูงภายในประเทศ

เป็นการให้บริการลากจูงจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย ซึ่งถือเป็นการค้าภายในน่านน้ำไทย และจะต้องใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย โดยปกติบริการลากจูงนี้จะมีมากในบริเวณท่าเรือ ซึ่งท่าเรือจะเป็นผู้ให้บริการเองหรือให้เอกชนเข้ามารับสัมปทานก็ได้ ที่ว่ามีมากในบริเวณท่าเรือก็เพราะการนำเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้า-ออกจากท่าจะต้องใช้เรือลากจูง เพราะการเดินเครื่องในบริเวณท่าเรือ แรงของเครื่องจะทำให้น้ำกระเพื่อมซึ่งอาจทำให้เรือที่จอดอยู่ข้าง ๆ กระทบกันได้ จึงต้องลากจูงเรือออกไปจากท่าจนถึงบริเวณร่องน้ำที่เรือจะเดินเครื่องได้

2.7 บริการท่าเรือ

การให้บริการที่เกี่ยวข้องในอีกลักษณะหนึ่งที่จำเป็นต้องมีเมื่อเรือเดินทะเล

(เชิงอรรดต่อ)

เขตของประเทศไทย ซึ่งการให้บริการลากจูงเรือถ้าเป็นการให้บริการภายในอาณาเขตน่านน้ำไทยแล้ว ประเทศไทยยังไม่เปิดเสรีด้านนี้ จึงต้องเป็นไปตามกฎหมายไทยที่มีอยู่แก่บริการประเภทนี้

แผ่นดินเข้ามายังน่านน้ำภายในของประเทศหนึ่งและมีจุดประสงค์ที่จะขนถ่ายสินค้าหรือผู้โดยสารขึ้นจากเรือ นั่นคือ การให้บริการท่าเรือตาม CPC นี้จะกำหนดขอบเขตของการให้บริการในลักษณะนี้ไว้ในข้อย่อยที่ 74510 บริการท่าเรือและการให้บริการทางน้ำ (Port and waterway operation services) ดังนี้

“บริการท่าเรือและบริการทางน้ำ* หมายถึง การให้บริการท่าเรือชนิดต่าง ๆ และการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการนี้”

จากคำจำกัดความข้างต้นเป็นการกล่าวในลักษณะกว้าง ๆ ไม่ได้กำหนดชัดเจนลงไปว่าบริการของท่าเรือจะต้องมีอะไรบ้าง เมื่อพิจารณาโดยหลักทั่วไปท่าเรือ** ในฐานะเป็นสถานที่ที่มีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าไม่ว่าจะเป็นการขนถ่ายขึ้นจากเรือหรือขนถ่ายลงเรือเพื่อส่งไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ แล้ว ท่าเรือยังเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้ผู้ขนส่งนิยมใช้การขนส่งทางทะเลอีกด้วย การที่ท่าเรือจะสามารถให้บริการแก่ผู้ใช้บริการทั้งผู้ส่งและรับสินค้าและบริษัทเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ท่าเรือจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ที่จะใช้ขนถ่ายสินค้าและบริการด้านอื่น ๆ มาให้บริการอย่างเพียงพอ

บริการต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องมีในท่าเรือเพื่อให้บริการแก่การขนถ่ายสินค้า นั้น สิ่งแรกที่จะต้องทำความเข้าใจก่อนนั้นคือภาพรวมของการนำเรือเข้าเทียบท่าและทำการขนถ่ายสินค้า โดยการอธิบายเพื่อให้เห็นภาพรวมดังกล่าวนี้จะนำกรณีตัวอย่างของการนำเรือเพื่อเข้าเทียบท่าและขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ มาอธิบาย ดังนี้

ก่อนที่เรือสินค้าจะเข้าถึงปากแม่น้ำเจ้าพระยา โดยทั่วไปแล้วนายเรือหรือเจ้าของเรือจะแจ้งแก่ตัวแทนของตนเพื่อที่จะทำการจัดเตรียม และแจ้งแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใน

* สำหรับบริการประเภทนี้ ประเทศไทยมิได้จัดให้อยู่ในข้อเสนอการเปิดตลาดเอาไว้ ซึ่งก็จะต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีอยู่สำหรับบริการดังกล่าว

** ท่าเรือ หรือ port มีรากศัพท์มาจากคำว่า porta ในภาษาละติน ซึ่งแปลว่า ประตู (gateway)

ตามประกาศกระทรวงคมนาคมเรื่องกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ได้ให้ความหมายของ "ท่าเรือ" ไว้ว่า "เป็นสถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 50 ตันกรอส ขึ้นไป ในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของและให้หมายความรวมถึงสิ่งลอยน้ำอื่นใดไม่ว่าจะมีเครื่องจักร สำหรับขับเคลื่อนหรือไม่ก็ตามซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มิได้ใช้เพื่อการขนส่ง"

การนำเรือเข้าเทียบ เช่น การท่าเรือ เพื่อให้เตรียมท่าเทียบเรือ กองตรวจคนเข้าเมืองเพื่อการตรวจเอกสารการเข้าเมืองของคนประจำเรือ กรมศุลกากรเพื่อเตรียมเจ้าหน้าที่ในการตรวจสินค้าขาเข้า และกรมเจ้าท่า เพื่อเตรียมเจ้าหน้าที่นำร่องขึ้นเรือที่บริเวณปากน้ำเจ้าพระยา เมื่อเรือมาถึงปากน้ำเจ้าพระยา ก็จะรับเจ้าหน้าที่นำร่องขึ้นเรือเพื่อจะได้ทำการนำเรือเข้ามาในร่องน้ำเจ้าพระยาตามข้อกำหนดทางกฎหมายซึ่งมีเหตุผลมาจากการที่นายเรือซึ่งโดยทั่วไปเป็นคนต่างชาติอาจจะไม่มีความชำนาญและคุ้นเคยกับการเดินเรือในเขตพื้นที่เฉพาะเช่น บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาเมื่อเจ้าหน้าที่นำร่องนำเรือมาถึง บริเวณท่าเรือแล้วก็จะนำเรือเข้าเทียบท่า แต่เนื่องจากเรือมีขนาดใหญ่การที่จะนำเรือเข้าเทียบท่าจึงไม่ค่อยจะสะดวกเท่าไรนักดังนั้น ท่าเรือโดยทั่วไปจะมีเรือลากจูง (tug boat) เพื่อช่วยให้เรือเข้าเทียบท่าได้โดยสะดวกและรวดเร็วหลังจากที่เรือเทียบท่าเรียบร้อยแล้วก็จะทำการทักสมอและผูกเรือเข้าไว้กับท่าเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าต่อ การผูกเรือเข้าไว้กับหลักบริเวณหน้าท่าก็ต้องการเจ้าหน้าที่ช่วยในการผูกเชือกเช่นกัน⁷

การที่จะขนถ่ายสินค้าลงจากเรือนั้นจำเป็นที่จะต้องอาศัยกรรมกรขนถ่ายสินค้าหน้าท่า (stevedore) และอุปกรณ์ช่วยในการขนถ่ายสินค้า เช่น ปั้นจั่นเป็นต้น กรรมกรขนถ่ายสินค้าหน้าท่าจะใช้อุปกรณ์และเครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ เมื่อสินค้าถูกขนถ่ายลงจากเรือสู่บริเวณหน้าท่าเรียบร้อยแล้วก็จะถูกนำไปเก็บยังบริเวณที่พักสินค้า ซึ่งที่พักสินค้าที่อาจจะเป็นโรงพักสินค้า (transit shed) สำหรับการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (bulk) หรืออาจจะเป็นลานตู้สินค้า (container yard) สำหรับการขนส่งสินค้าแบบตู้คอนเทนเนอร์ เหตุที่ต้องมีบริเวณพักสินค้าเช่นนี้ก็เพราะโดยปกติผู้รับสินค้าจะยังไม่มารับสินค้าโดยทันทีที่เรือมาถึง

เนื่องจากสินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือจะต้องถูกนำไปบริโภคในพื้นที่อื่น ๆ ที่เรียกว่าดินแดนหลังเมืองท่า ดังนั้นท่าเรือจึงจำเป็นที่จะต้องมียุโรปกรอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งภายในประเทศ ซึ่งอาจจะเป็นการขนส่งทางบกหรือทางน้ำก็ได้

นอกจากนี้เมื่อเรือเดินทางมาถึงท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่ง เสมียงของลูกเรือและน้ำมันที่ใช้ในเรืออาจจะร่อยหรอหรือหมดลงได้ ดังนั้นท่าเรือจึงควรอย่างยิ่งที่จะมีบริการจัดหา เสมียงและน้ำมันแก่เรือ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วบริการในลักษณะนี้จะมีเอกชนเป็นผู้ให้บริการ

จากที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดนี้ สามารถแบ่งแยกบริการต่าง ๆ ที่ท่าเรือควรจะให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มได้ดังนี้

⁷ ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยศิริ, ท่าเรือและการปฏิบัติการหน้าท่า, สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการในท่าเรือ, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 8-15 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

1. บริการที่เกี่ยวข้องกับเรือ ได้แก่
 - การนำเรือผ่านร่องน้ำเข้าเทียบท่า
 - การผูกเรือเข้ากับหลัก
 - จัดหาเสบียงเรือ, น้ำมันสำหรับเรือ
 - ซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือ
2. บริการที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ได้แก่
 - การขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือสู่ฝั่ง
 - การตรวจสอบสภาพและจำนวนสินค้า
 - การเก็บรักษาสินค้า/โรงพักสินค้า
 - การประมินอากร
 - การขนถ่ายสินค้าไปยังยานพาหนะทางบกหรือเรือลลอม
3. บริการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าต่อไปยังผู้ซื้อสินค้า ได้แก่
 - การขนส่งจากบริเวณเก็บรักษาในท่าเรือไปยังเครือข่าย การขนส่งภายในประเทศ
 - จัดให้มีพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าขึ้นรถบรรทุก
 - จัดหาลานพักตู้สินค้า⁸

2.8 บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

สำหรับการให้บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือตาม CPC จะกำหนดไว้ตาม ข้อย่อยที่ 74110 บริการจัดการสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ (Container Handling services) และข้อย่อยที่ 74190 บริการจัดการสินค้าด้านอื่น ๆ (other cargo handling services)*

“บริการจัดการสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ หมายถึง การให้บริการจัดการสินค้าที่ขนส่งโดยบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงบริการอำนวยความสะดวกที่ที่หมายปลายทาง

⁸ เรือเดียวกัน

* สำหรับบริการประเภทนี้ประเทศไทยในส่วนของภาระขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องไม่ได้กำหนดเอาไว้ ในการยื่นข้อเสนอตามคำมั่นเฉพาะเพื่อเปิดตลาดบริการของไทย ดังนั้นผู้ประกอบการที่จะประกอบธุรกิจประเภทนี้ในประเทศไทยก็คงจะกระทำได้เพียงเท่าที่ขอบเขตและกฎหมายภายในของประเทศไทยจะเอื้ออำนวย

สำหรับการขนส่งทุกรูปแบบ ตามสัญญาหรือค่าจ้างที่ตกลงกันไว้ รวมทั้งบริการยกขนสินค้า เช่น ที่ท่าเรือ เป็นต้น”

“บริการจัดการสินค้าด้านอื่น ๆ หมายถึง การจัดการขนส่งสินค้าที่ไม่ใช่เป็นการขนส่งโดยบรรจุตู้คอนเทนเนอร์หรือเป็นการขนส่งสัมภาระของผู้โดยสาร รวมถึงบริการอำนวยความสะดวกที่หมายปลายทางสำหรับการขนส่งทุกรูปแบบตามสัญญาหรือค่าจ้างที่ตกลงกันไว้ รวมทั้งบริการยกขนสินค้า และบริการจัดการสินค้าที่อาจเกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าที่หนักก็ตามที่ไม่ได้ระบุไว้ใน CPC นี้ นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการจัดการสัมภาระที่ท่าปลายทาง ไม่ว่าจะเป็นที่ท่าอากาศยานและท่ารถ สถานีรถไฟหรือท่ารถที่วิ่งบนทางหลวง”

บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเป็นการให้บริการอย่างหนึ่งเมื่อเรือเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแล้ว บริการดังกล่าวจะเป็นบริการที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำเรือจะต้องจัดเตรียมไว้หลังจากที่พนักงานนำร่องได้นำเรือเข้าเทียบท่าเพราะวัตถุประสงค์หลักของการนำเรือเข้าเทียบท่าก็เพื่อขนถ่ายสินค้าที่บรรทุกมานั้นขึ้นจากเรือ ซึ่งการบริการนี้จะเกิดขึ้นบริเวณหน้าท่าหรือเป็นการปฏิบัติการหน้าท่า ฉะนั้น ท่าเรือที่สร้างขึ้นก็จะออกมาเพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าแต่ละประเภทแตกต่างกันไป (โดยทั่วไปแล้วท่าเรือที่ใช้ขนถ่ายสินค้าจะเป็นท่าเรือสำหรับขนถ่ายสินค้าทั่วไปและสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์) ซึ่งตาม CPC ที่ได้ให้นิยามไว้ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าเป็นการรวมการบรรทุก และขนถ่ายสินค้าทั้งประเภททั่วไปและแบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้น ในที่นี้จะกล่าวถึงการปฏิบัติการหน้าท่าสำหรับสินค้าทั่วไป และสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ว่ามีลักษณะของการให้บริการอย่างไร

2.8.1 การปฏิบัติการหน้าท่าสำหรับสินค้าทั่วไป

การออกแบบท่าสินค้าทั่วไปจะออกแบบมาเพื่อใช้ขนถ่ายสินค้านิตที่มีการบรรจุหีบห่อเป็นหน่วย เช่น เป็นกล่อง เป็นกระสอบ เป็นต้น ท่าในลักษณะนี้มีมาเป็นเวลานานแล้วและมีการพัฒนากันมาอย่างต่อเนื่อง บริเวณหน้าท่าจะมีการสร้างคลังสินค้าขนาดใหญ่หรือโรงพักสินค้า เพื่อที่จะเก็บรักษาสินค้าที่รอเวลาการขนถ่ายขึ้นหรือลงจากเรือนอกจากนี้แล้วบริเวณท่าเรือยังมีพื้นที่สำหรับติดตั้งปั้นจั่นหน้าท่า (และรางรถไฟ) ลักษณะของท่าเรือชนิดนี้ยังคงมีใช้กันอยู่ทั่วโลก

โดยทั่วไปสินค้าสำหรับการส่งออกจะถูกขนมาเก็บไว้ที่คลังสินค้าหน้าท่าก่อนเวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่า 2 หรือ 3 วัน หรือเป็นสัปดาห์ เมื่อเรือเข้าเทียบท่าบางส่วนของสินค้าขาเข้าหรืออาจจะเป็นทั้งหมดจะถูกขนขึ้นจากเรือ และนำมาเก็บไว้ในคลังสินค้าก่อน หลังจากนั้นสินค้าขาออกจึงจะได้รับการขนขึ้นเรือ เมื่อเรือออกจากท่าไปแล้วสินค้าขาเข้าก็จะถูก

ทยอยส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้าต่อไป ในขณะที่เดียวกันสินค้าขาออกก็จะถูกนำเข้ามาเก็บในคลังสินค้าเพื่อรอเรือลำใหม่ต่อไป

จากที่กล่าวมาข้างต้นนี้ ระบบการขนย้ายสินค้าผ่านท่าสำหรับสินค้าทั่วไปจะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

- (1) ระบบการขนส่งสินค้าขาออกผ่านท่าของสินค้าทั่วไป
- (2) ระบบการขนส่งสินค้าขาเข้าผ่านท่าของสินค้าทั่วไป

(1) ระบบการขนส่งสินค้าขาออกผ่านท่าของสินค้าทั่วไป

เมื่อผู้ส่งสินค้าได้ทำการตกลงจองระวางเรือและนัดหมายเวลาที่จะส่งมอบสินค้ากับบริษัทสายการเดินเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งสินค้าจะทำการจัดเตรียมสินค้าเพื่อขนส่งโดยการบรรจุสินค้าลงในหีบห่อ หีบห่อเหล่านี้อาจเป็นลัง เป็นกล่องหรือเป็นกระสอบแล้วแต่ชนิดของสินค้า ตามธรรมเนียมการค้าและข้อตกลงกับผู้ซื้อสินค้าไม่ว่าหีบห่อจะถูกจัดทำขึ้นโดยกระดาษ ไม้ หรือวัสดุใด ๆ ก็ตาม หีบห่อหรือบรรจุภัณฑ์จะต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะป้องกันสินค้าในขณะทำการขนส่งได้ มิฉะนั้นความเสียหายจะเกิดแก่สินค้า ผู้ส่งสินค้าบางรายอาจจะนำสินค้ามาวางไว้บนแผ่นไม้ที่จัดทำไว้เป็นฐาน เพื่อที่จะรวมสินค้าไว้เป็นกลุ่มก้อนจะได้สะดวกและเกิดประสิทธิภาพในการขนย้ายแผ่นไม้ที่จัดทำขึ้นเป็นฐานรองนี้เรียกว่า (pallet) และการจัดสินค้าให้เป็นกลุ่มก้อนนี้เรียกว่าการจัดรวมหน่วยสินค้า (unitization)

ครั้งผู้ส่งสินค้าจัดทำหีบห่อสินค้าเรียบร้อยแล้วก็จะขนสินค้าขึ้นบนรถบรรทุกเพื่อนำสินค้าไปส่งมอบให้แก่บริษัทเรือที่สถานที่รับมอบของสายการเดินเรือนั้น ในบริเวณท่าเรือค่าใช้จ่ายในการขนส่งตั้งแต่โรงงานจนถึงโรงพักสินค้าในบริเวณท่าเรือนี้ผู้ส่งสินค้าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น

ภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ของบริษัทเรือรับสินค้าจากผู้ส่งสินค้าแล้วก็จะนำสินค้าไปเก็บไว้ในโรงพักสินค้า โดยจะทำการจัดบันทึกสถานที่ที่นำสินค้าไปเก็บ ซึ่งมักจะต้องการจัดทำสินค้าให้เป็นกลุ่มก้อนและวางไว้บนแพลเล็ตให้เรียบร้อยเสียก่อน

เมื่อเรือสินค้าเข้ามาเทียบท่า เจ้าหน้าที่บริษัทเรือจะนำสินค้าออกจากโรงพักสินค้าไปวางไว้ที่บริเวณท่าเทียบเรือ เพื่อให้กรรมกรขนถ่ายสินค้าจัดการขนถ่ายสินค้าลงในระวางเรือ การขนถ่ายสินค้าลงเรือจะใช้ปั้นจั่น ซึ่งปั้นจั่นนี้อาจจะเป็นปั้นจั่นของเรือหรือปั้นจั่นหน้าท่าก็ได้ ปั้นจั่นหน้าท่าเรียกว่า jib crane และเมื่อสินค้าถูกยกกลงไปในระวางเรือ กรรมกรขนถ่ายสินค้าจะทำการจัดวางสินค้าไว้ในระวางเรือตามแผนการจัดระวาง (stowage plan) ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นตั้งแต่ขนสินค้าเข้าโรงพักสินค้าจนถึงการขนสินค้าและจัดสินค้า

ในระวางเรือ เจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด จากกระบวนการการขนส่งสินค้าขาออกผ่านท่าของสินค้าทั่วไปตั้งแต่การบรรจุหีบห่อสินค้าออกจากโรงงานไปจนถึงการนำสินค้าลงเรือสามารถสรุปเป็นขั้นตอนได้ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ทำการบรรจุสินค้าที่จะส่งทางทะเลให้เป็นกลุ่มก้อน

ขั้นตอนที่ 2 นำสินค้าที่รวมหน่วยสินค้าเรียบร้อยแล้วออกจาก

โรงงานของผู้ส่งสินค้าไปยังท่าเรือ

ขั้นตอนที่ 3 เมื่อสินค้าดังกล่าวมาถึงท่าเรือนำเข้าเก็บในโรงพักสินค้าชั่วคราว เพื่อรอเรือมารับสินค้า

ขั้นตอนที่ 4 เคลื่อนย้ายสินค้าจากคลังสินค้าไปยังท่าเทียบเรือ

ขั้นตอนที่ 5 ยกสินค้าขึ้นจากท่าลงไปในระวางเรือ

ขั้นตอนที่ 6 เมื่อนำสินค้าลงไปในระวางเรือแล้วทำการจัดสินค้าภายในระวางเรือ หลังจากนั้นเรือจึงออกจากท่าไปยังจุดหมาย (เมืองท่าปลายทาง) ที่ผู้ส่งสินค้าประสงค์

(2) ระบบการขนส่งสินค้าขาเข้าผ่านท่าของสินค้าทั่วไป

เมื่อเรือบรรทุกสินค้าถึงเมืองท่าปลายทางและเทียบท่าเรียบร้อยแล้วกรรมกรขนถ่ายสินค้าจะใช้ปั้นจั่นยกสินค้าขึ้นจากเรือมาวางไว้หน้าท่าเทียบเรือ ในบางเมืองท่าอาจจะขนสินค้าขึ้นบนรถไฟทันทีก็ได้ เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าจะใช้รถฟอร์คลิฟท์มาขนสินค้าที่วางไว้เข้าไปเก็บยังโรงพักสินค้า ภายในโรงพักสินค้าเจ้าหน้าที่จะนำสินค้าไปจัดวางไว้ให้เป็นระเบียบ เพื่อที่จะค้นหาได้สะดวกเมื่อผู้รับสินค้ามาขอรับ หลังจากนั้นผู้รับสินค้าจะนำรถบรรทุกมารับสินค้าจากเจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าเพื่อนำสินค้าไปยังคลังสินค้าของตน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนย้ายสินค้าจากเรือไปยังคลังสินค้า บริษัทเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนย้ายสินค้าจากโรงพักสินค้า ผู้ส่งสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบ

ระบบการขนส่งสินค้าขาเข้าผ่านท่าของสินค้าทั่วไปสามารถสรุปเป็นขั้นตอนได้ดังนี้

⁹ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยศิริ, การปฏิบัติการหน้าท่าสำหรับสินค้าทั่วไป, ท่าเรือและการปฏิบัติการหน้าท่า, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 8-15 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ขั้นตอนที่ 1 เมื่อเรือเข้าเทียบท่า กรรมกรจะทำการยกขนสินค้าขึ้นจากระวางเรือและวางไว้หน้าท่าเทียบเรือ

ขั้นตอนที่ 2 หลังจากนั้นก็จะต้องทำการเคลื่อนย้ายสินค้าจากหน้าท่าเข้าไปเก็บในโรงพักสินค้า

ขั้นตอนที่ 3 สินค้าดังกล่าวจะเก็บไว้ในโรงพักสินค้าชั่วคราวเพื่อรอผู้รับสินค้ามารับ

ขั้นตอนที่ 4 เมื่อผู้รับสินค้ามารับสินค้าก็จะทำการขนย้ายสินค้าออกจากโรงพักสินค้าขึ้นรถบรรทุกของผู้รับสินค้าต่อไป¹⁰

2.8.2 การปฏิบัติการหน้าท่าสำหรับผู้คอนเทนเนอร์

การปฏิบัติการหน้าท่าสำหรับผู้คอนเทนเนอร์ มีลักษณะที่แตกต่างออกไปจากการปฏิบัติการหน้าท่าสินค้าทั่วไปมาก ทั้งนี้เพราะลักษณะของหีบห่อ น้ำหนัก ซึ่งทำให้สินค้าและอุปกรณ์ที่ใช้ขนถ่ายแตกต่างกัน ระบบการขนส่งสินค้าผ่านท่าสินค้าคอนเทนเนอร์แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

- (1) ระบบการขนส่งสินค้าขาออกผ่านท่าสินค้าคอนเทนเนอร์
- (2) ระบบการขนส่งสินค้าขาเข้าผ่านท่าสินค้าคอนเทนเนอร์

- (1) ระบบการขนส่งสินค้าขาออกผ่านท่าสินค้าคอนเทนเนอร์

ระบบการขนส่งสินค้าด้วยผู้คอนเทนเนอร์จะใช้ผู้สินค้าเป็นหน่วยมาตรฐานในการขนส่ง ดังนั้น การขนส่งสินค้าในลักษณะนี้จึงจำแนกได้ออกเป็น 2 ชนิดคือ

1) การขนส่งชนิดที่มีผู้ส่งของรายเดียว และ/หรือผู้รับรายเดียวในตู้เดียวกัน (Full Container Load) ซึ่งเรียกย่อ ๆ ว่า FCL การขนส่งแบบ FCL ในบางครั้งอาจเรียกว่าแบบลานวางตู้สินค้า (Container Yard หรือ CY) เพราะการส่งมอบสินค้าจะส่งมอบกันที่ลานวางตู้สินค้า

เมื่อผู้ส่งสินค้าได้ตกลงจองระวางกับบริษัทสายการเดินเรือเหมือนเช่นการจองระวางเรือแบบสินค้าทั่วไปแล้ว ผู้ส่งออกที่จะส่งสินค้าแบบ FCL จะทำการนำตู้สินค้าจากบริษัทเรือไปยังโรงงานหรือคลังสินค้าของตน เพื่อทำการบรรจุสินค้า หลังจากนั้นก็จะนำตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วมาส่งมอบให้กับบริษัทเรือยังลานวางตู้สินค้า ณ บริเวณ

¹⁰ เรืองเดียวกัน

ท่าเรือ เพื่อเตรียมบรรจุลงเรือสินค้าต่อไป ดังนั้น ทางบริษัทเรือจึงไม่ต้องกังวลกับการจัดการโรงพักสินค้าเหมือนสินค้าทั่วไป แต่ต้องจัดการกับลานวางตู้คอนเทนเนอร์แทน

2) การขนส่งแบบมีผู้ส่งของหลายราย และ/หรือผู้รับหลายรายในตู้เดียวกัน (Less Than Container Load) ซึ่งเรียกย่อ ๆ ว่า LCL

การขนส่งแบบ LCL นั้นมีขั้นตอนที่แตกต่างไปจาก FCL และซับซ้อนกว่ามาก การขนส่งแบบ LCL เมื่อผู้ขนส่งทำการจองระวางเรือกับบริษัทเดินเรือเรียบร้อยแล้วก็จะดำเนินการในขั้นตอนต่อไปดังนี้

ก) ผู้ส่งสินค้าจะนำสินค้าออกจากโรงงานไปส่งมอบแก่บริษัทเรือที่บริเวณบรรจุสินค้าเข้าตู้ที่ทำเรือ หรือสถานีคอนเทนเนอร์ (CFS = Container Freight Station) หรือที่ Inland Clearance Depot (ICD) ณ ที่ CFS นี้ สินค้าที่สามารถบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันและมีจุดหมายปลายทางเดียวกันจะถูกบรรจุไว้ในตู้เดียวกันจนเต็มตู้ เจ้าหน้าที่ผู้ทำการบรรจุสินค้าลงตู้จะทำการจดบันทึกรายละเอียดของสินค้าที่บรรจุลงในตู้ หลังจากนั้นสินค้าจะถูกนำไปยังท่า

ข) เมื่อตู้คอนเทนเนอร์มาถึงท่าเรือจะถูกเคลื่อนย้ายไปยังลานวางตู้คอนเทนเนอร์ในบริเวณที่ระบุไว้ บริเวณที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์จะได้รับการติดรางไว้เป็นช่องเรียกว่า slot การติดรางและระบุหมายเลขเพื่อสามารถบันทึกที่ตั้งของตู้คอนเทนเนอร์ไว้ใช้ในการอ้างอิงและเก็บรักษา ลานวางตู้คอนเทนเนอร์จะถูกแบ่งตามเรือที่จะมาขนตู้คอนเทนเนอร์ ท่าเรือปลายทาง และตามขนาดของตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อรอเรือมาขนต่อไป

ค) เมื่อเรือมาถึงที่ท่าเรือแล้ว เจ้าหน้าที่จะจัดการขนตู้คอนเทนเนอร์ที่เก็บไว้ในลานขึ้นบนรถลาก (trailer หรือ chassis) และทยอยขนไปยังบริเวณหน้าท่าตามลำดับที่จัดไว้ เพื่อรอการขนของไปบนเรือ ในขณะเดียวกันผู้รับผิดชอบด้านสินค้าจะติดต่อบริษัทรับจ้างขนถ่ายสินค้าให้เตรียมคนไว้ขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยปกติจะทำการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือในทันทีที่เรือจอดเทียบท่าเพื่อเป็นการประหยัดเวลาของเรือที่ท่า¹¹

¹¹ ไชยยศ ไชยมั่นคง และประพันธ์ โลหะวิริยศิริ, การปฏิบัติการหน้าท่าสำหรับสินค้าทั่วไป, ท่าเรือและการปฏิบัติการหน้าท่า, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 8-15 มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

(2) กระบวนการขนส่งสินค้าเข้าผ่านท่าสินค้าคอนเทนเนอร์

เมื่อเรือเข้าเทียบท่า ตู้คอนเทนเนอร์ก็จะถูกขนขึ้นมาจากเรือ เจ้าหน้าที่ประจำท่าก็จะทำการแบ่งตู้สินค้าออกตามชนิด FCL หรือ LCL

การขนส่งสินค้าที่ขนโดยระบบคอนเทนเนอร์ชนิด FCL จะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าโดยตรง โดยจะนำไปยังลานเก็บตู้สินค้าเพื่อรอผู้รับสินค้านำพาหนะมารับ หรือถ้าผู้รับสินค้าจะไม่มารับก็จะถูกเก็บไว้ในลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์

ส่วนการขนส่งชนิด LCL เมื่อสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ถูกขนขึ้นจากเรือแล้วจะทำการขนสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์แล้วนำไปเก็บไว้ในโรงพักสินค้าหรือสถานีคอนเทนเนอร์ จากนั้นก็จะแยกส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้าภายหลัง ถ้าจำนวน LCL มีมาก บางส่วนอาจจะถูกเก็บไว้ที่ลานเก็บตู้สินค้าก่อนแล้วค่อย ๆ ทอยไปเก็บไว้ในโรงพักสินค้าในภายหลัง

ในประเทศไทยเนื่องจากผู้รับสินค้าไม่นิยมที่จะนำตู้สินค้าออกไปยังคลังสินค้าของตน จึงมักที่จะขอให้เปลี่ยนเงื่อนไขจาก FCL เป็น LCL แม้ว่าตู้สินค้านั้นจะส่งแบบ FCL มาตั้งแต่ต้นทางก็ตาม เพราะมีปัญหาเรื่องการขนส่งพิธีการศุลกากร และความไม่สะดวกอื่น ๆ เมื่อเปลี่ยนเงื่อนไขมาเป็น LCL แล้วสินค้าจะถูกนำออกจากตู้ จากนั้นพ่อค้าจะขนสินค้าออกจากท่าโดยวิธีการขนส่งแบบสินค้าทั่วไป¹²

2.9 บริการคลังสินค้า

สำหรับบริการคลังสินค้า ตาม CPC มิได้กำหนดให้คำจำกัดความของบริการประเภทนี้ไว้โดยตรง แต่จะกำหนดไว้ในข้อ้อยที่ 74590 บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (Other supporting services for water transport) ซึ่งเป็นการกำหนดประเภทบริการต่าง ๆ ที่ไม่ได้กล่าวไว้เป็นการเฉพาะเอาไว้ในหัวข้อนี้ ทั้งนี้เพื่อให้ครอบคลุมบริการของการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้องทุกประเภทโดยให้ความหมายไว้ดังนี้

“บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ หมายถึง บริการทำความสะอาด ช่างเชื่อม ไรศรรม ห้องด้วยควันทัน และบริการอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมกับการปฏิบัติการของเรือที่ไม่ได้กำหนดไว้ใน CPC นี้ อาทิเช่นบริการเจาะน้ำแข็ง บริการจัดทะเบียนเรือ และบริการที่พักสินค้า เป็นต้น”

จากคำจำกัดความข้างต้น ไม่ได้ให้ความหมายทางบริการคลังสินค้าหรือที่พักสินค้าเอาไว้แต่โดยทั่วไป เมื่อเรือเข้าเทียบท่าจะต้องมีการนำเอาสินค้าที่บรรทุกมากับเรือขึ้นขึ้น

¹² เรื่องเดียวกัน

จากเรือหรือนำสินค้าที่จะส่งไปยังที่อื่น ๆ นั้นลงเรือ การนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือจำเป็นต้องเก็บของนั้นไว้ในบริเวณคลังสินค้าที่ทางราชการจัดให้มีไว้หรือที่เอกชนจัดไว้เพื่อให้บริการ ทั้งนี้เพื่อรอการตรวจสอบจากทางราชการก่อนปล่อยของนั้นออกไปจากท่าเรือ

คลังสินค้าที่เอกชนเป็นผู้ให้บริการนั้น เป็นการจัดตั้งขึ้นตามที่กฎหมายกำหนดโดยหลักของการขออนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากร การให้บริการของผู้ประกอบการคลังสินค้านั้นจะเป็นลักษณะจัดเตรียมสถานที่ไว้เก็บสินค้าต่าง ๆ ที่นำเข้ามาเพื่อรอการตรวจมอบและเรียกเก็บค่าบริการนั้นจากผู้เป็นเจ้าของสินค้านั้นหรือผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการนำสินค้านั้นมาฝาก นอกจากนี้แล้วการนำเข้ามาฝากจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการศุลกากร (พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469) และระเบียบต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดขึ้น

การประกอบการคลังสินค้า

ตามมาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ได้ให้นิยามของคำว่า "คลังสินค้า" หมายถึง โรงพักสินค้า ที่มั่นคงและคลังสินค้าทัณฑ์บน จากคำนิยามนี้คำว่าคลังสินค้าเป็นคำเรียกชื่อทั่วไป หมายความว่าถึงสถานที่ที่ระบุไว้โดยไม่เจาะจงว่าเป็นสถานที่ชนิดใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ ดังนั้น คลังสินค้าจึงแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะคือ

- 1) โรงพักสินค้าหรือที่มั่นคง
- 2) คลังสินค้าทัณฑ์บน

1) โรงพักสินค้าหรือที่มั่นคง

โรงพักสินค้าหรือที่มั่นคงตามความหมายของกฎหมายศุลกากรคือสถานที่ตรวจและเก็บสินค้าที่ยังมิได้ตรวจมอบ คือยังอยู่ในอารักขาหรือความควบคุมของศุลกากร ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และมาตรา 6 (2) บัญญัติว่า "อธิบดีอาจคำสั่งได้ว่าการตรวจสินค้าเข้าและออกนั้น จะพึงกระทำ ณ ที่ใด และโดยวิธีใดและจะบังคับให้สร้างและอนุมัติการสร้างโรงพักสินค้าหรือที่มั่นคง สำหรับเป็นที่ตรวจและเก็บสินค้าที่ยังมิได้ตรวจมอบก็ได้" ดังนั้น โรงพักสินค้าหรือที่มั่นคงจึงเกิดขึ้นได้ด้วยเหตุ 2 ประการ คือ

(ก) อธิบดีบังคับให้สร้าง ได้แก่ กรณีที่มีการนำเข้าและตรวจสินค้าที่ยังมิได้มีการส่งมอบที่ใดที่หนึ่งแล้วอธิบดีเห็นว่ามีความจำเป็นจะต้องมีโรงเก็บสินค้าหรือที่มั่นคงสำหรับเก็บสินค้าที่ยังมิได้ตรวจมอบจึงบังคับให้สร้างขึ้นประการหนึ่ง

(ข) อธิบดีอนุมัติการสร้าง คือบุคคลภายนอกเห็นสมควรสร้างขึ้นหรือสร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ในทางการค้า

เมื่อสร้างขึ้นหรือได้รับอนุมัติดังกล่าวแล้ว สถานที่นั้นก็เป็นที่ตั้งโรงพักสินค้าหรือที่มั่นคงตามกฎหมายศุลกากร

2) คลังสินค้าทัณฑ์บน

คลังสินค้าทัณฑ์บน เป็นที่ตรวจและเก็บสินค้าเช่นเดียวกับโรงพักสินค้าและที่มั่นคง แต่การอนุมัติให้กระทำเป็นพิเศษโดยระบุว่าให้เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บน และมีแต่เฉพาะเพื่อการตรวจและเก็บของซึ่งมีผู้นำเข้ามาในราชอาณาจักร คือของขาเข้าเท่านั้น

2.10 บริการพิธีการศุลกากร (custom clearance)

ตาม CPC กำหนดในเรื่องของการให้บริการพิธีการศุลกากร^{*} ไว้ในข้อย่อยที่ 74590 บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (Other supporting services for water transport) ดังนี้

“บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ หมายถึง บริการทำความสะอาด ฉ่าเชื้อโรครวมห้องด้วยควันทยา และบริการอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมกับการปฏิบัติการของเรือที่ไม่ได้กำหนดไว้ใน CPC นี้ อาทิเช่น บริการเจาะน้ำแข็ง บริการจดทะเบียนเรือ และบริการที่พักรับสินค้าเป็นต้น”

สำหรับบริการประเภทนี้ที่อีกเช่นกันที่มีได้กำหนดไว้ใน CPC โดยตรง แต่อย่างไรก็ตามในเรื่องของพิธีการศุลกากรนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ

2.10.1 พิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า

2.10.2 พิธีการศุลกากรในการส่งสินค้าออก

2.10.1 พิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า

เมื่อเรือสินค้าลำที่นำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรจะต้องทำการขนถ่ายสินค้าและเก็บรักษาสินค้าไว้ในโรงพักสินค้าที่ได้รับอนุมัติหรือในคลังสินค้าทัณฑ์บนของการท่าเรือแห่งประเทศไทย สินค้าเหล่านั้นถือได้ว่าอยู่ในอารักขาของศุลกากรในการนำของออกจากศุลกากรจะต้องผ่านพิธีการต่าง ๆ ซึ่งมีหลายขั้นตอน โดยปกติผู้ขนสินค้ามักจะให้บริษัทตัวแทนออกของ หรือที่เรียกว่า shipping เป็นผู้ดำเนินการให้ ซึ่งการให้บริการของบริษัท shipping นี้ถือได้ว่าตามกฎหมายแล้วเป็นตัวแทนของผู้นำเข้าสินค้าในการผ่านพิธีการออกของศุลกากร ทั้งนี้เพราะการนำของออกไปศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 มาตรา 40 บัญญัติว่า

^{*} สำหรับบริการประเภทนี้ประเทศไทยไม่ได้กำหนดไว้ในการเปิดตลาดบริการ ดังนั้นผู้ประกอบการจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของไทยที่มีอยู่แก่บริการประเภทนี้

"ก่อนที่จะนำของใด ๆ ไปจากอารักขาของศุลกากรผู้นำของเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามพระราชบัญญัตินี้ และตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับศุลกากรกับต้องยื่นใบขนสินค้าโดยถูกต้องและเสียภาษีอากรจนครบถ้วนหรือวางเงินไว้เป็นประกัน..."

จากตัวบทกฎหมายดังกล่าวกำหนดให้ผู้นำของเข้าเป็นผู้มีหน้าที่ในการเสียภาษีและนำของนั้นออกไปจากอารักขาของศุลกากร แต่ทั้งนี้ ตามที่กล่าวมาแล้วผู้นำเข้าอาจจะจ้างบริษัทตัวแทนออกของหรือ customs clearance ซึ่งมีหน้าที่ในการเป็นตัวแทนออกของผ่านพิธีการต่าง ๆ เป็นทางค้าปกติอยู่แล้วให้เป็นตัวแทนของตนในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในการนำของออกจากศุลกากรก็ได้ ดังนั้น เมื่อพิจารณากฎหมายดังกล่าวการนำสินค้าออกจากอารักขาของศุลกากรจะต้องปฏิบัติดังนี้

1. ผู้นำเข้าต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กฎหมายศุลกากรบัญญัติไว้ และรวมตลอดถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร เช่น กฎหมายว่าด้วยการกักตักการนำเข้า ผู้นำเข้าซึ่งของต้องกักตักในการนำเข้าจะต้องขออนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่เสียก่อนจึงจะนำเข้ามาได้ ของที่มีกฎหมายห้ามนำเข้าไว้ซึ่งเรียกว่า "ของต้องห้าม" จะนำเข้ามาไม่ได้เด็ดขาด กฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรภายใน เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสินค้า เป็นต้น

2. จะต้องยื่นใบขนสินค้าอันถูกต้อง

3. ต้องชำระค่าภาษีจนครบถ้วน หรือวางประกันเงินสดหรือหนังสือ

ค้ำประกันของธนาคาร

การนำสินค้าออกไปจากโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้าทัณฑ์บนโดยผู้นำของเข้าจะต้องนำใบขนสินค้าขาเข้าที่ผ่านพิธีการครบถ้วนแล้ว พร้อมทั้งเอกสารต่าง ๆ ไปแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่กองควบคุมขนและสินค้าเพื่อตัดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ เพื่อเตรียมของสำหรับการตรวจปล่อยของเจ้าพนักงานศุลกากรของกองตรวจสินค้าขาเข้า ซึ่งประจำอยู่ ณ โรงพักสินค้านั้น ๆ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณการทำเรือแห่งประเทศไทย เมื่อสารวัตรกองตรวจสินค้าขาเข้าเห็นว่าใบขนสินค้านั้นผ่านพิธีการศุลกากรมาโดยถูกต้องครบถ้วนแล้ว ก็จะสั่งการให้ผู้นำของเข้าไปติดต่อกับหัวหน้าโรงพักสินค้า เพื่อให้ผู้นำสินค้าออกจากโรงพักสินค้า รอการตรวจโดยจะประทับตรา"เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าให้เตรียมของเพื่อตรวจ" ในใบสั่งปล่อยกรมศุลกากร แล้วสารวัตรจะเซ็นสั่งในใบสลีปขาวของการทำเรือในการอนุมัติให้ขนสินค้าออกมาเพื่อทำการตรวจสอบ

ผู้นำของเข้าเป็นผู้นำใบสั่งปล่อยของกรมศุลกากรและใบสลีปขาวของการทำเรือฯ ไปให้เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้า หลังจากเตรียมของแล้วเจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าก็จะประทับตราแจ้งกลับมาว่า "เจ้าพนักงานศุลกากร เจ้าหน้าที่โรงพักสินค้าได้เตรียมของแล้วเพื่อ

ตรวจ" จากนั้นกองตรวจสินค้าขาเข้าจะจัดสารวัตรและนายตรวจไปทำการตรวจปล่อยสินค้าตามใบขนสินค้าขาเข้าต่อไป

หลังจากเจ้าหน้าที่กองตรวจสินค้าขาเข้าได้ตรวจสินค้าเป็นการถูกต้องเรียบร้อยแล้วก็จะสลักรายการตรวจปล่อยไป หรือกรณีมีความผิดแต่ได้วางเงินประกันเพิ่มแล้วซึ่งกองพิธีการและประเมินอากรจะสั่งการไว้ในใบขนสินค้าขาเข้า โดยประทับตรา "ปล่อยได้" พร้อมจะนั้นก็ให้ทำใบขนสินค้าขาเข้าใหม่และชำระอากรใหม่ก่อนที่ผู้นำของเข้าจะรับของไปจากโรงพักสินค้าได้ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมขนย้ายสินค้า ค่ายกของหรือเปิดหีบห่อ ค่าเช่าโรงพักสินค้า ค่าการทำเรื่อง โดยนำใบอนุญาตปล่อยสินค้า (Delivery Order) ที่ได้รับมาจากบริษัทตัวแทนเรือไปเสียค่าธรรมเนียม เสร็จแล้วจึงไปขอใบรับของจากโรงพักสินค้า (Wharf Receipt) แล้วจึงขนของขึ้นบรรทุกยานพาหนะได้ ก่อนที่รถบรรทุกสินค้าจะพ้นบริเวณการทำเรื่อง จะต้องหยุด ณ สถานตรวจสอบ (Checking Post) แล้วมอบใบรับของจากโรงพักสินค้าให้แก่เจ้าหน้าที่สถานี เมื่อเจ้าหน้าที่เห็นเป็นการถูกต้องแล้วก็จะอนุญาตให้นำของออกจากท่าเรือไปได้เป็นอันว่าการดำเนินการพิธีการและนำของออกจากอารักขาของศุลกากรเสร็จสิ้นลงแล้ว¹³

2.10.2 พิธีการศุลกากรในการส่งสินค้าออก

สำหรับการส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักรนั้น ในทางปฏิบัติหลังจากผู้ส่งของออกได้ติดต่อและตกลงซื้อขายสินค้ากับพ่อค้าผู้รับซื้อในต่างประเทศแล้วผู้ส่งของออกก็จะมาติดต่อกับบริษัทตัวแทนเรือเพื่อขอระวางบรรทุกสินค้าเพื่อส่งไปให้ผู้รับซื้อ บริษัทตัวแทนเรือจะออกใบส่งของขึ้นเรือ (shipping order) ให้ หลังจากที่เจ้าหน้าที่เรือรับสินค้าบรรทุก ในระวางเรือแล้วจะเก็บเอา Shipping Order ไว้ และออกใบ Bill of Lading ให้เจ้าของสินค้าเพื่อแสดงว่าของนั้นได้บรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งของออกก็จะนำเอา B/L ไปขอรับเงินจากธนาคารพร้อมทั้งส่งสำเนา B/L ไปให้ผู้รับสินค้าในต่างประเทศไว้เป็นหลักฐานในการแสดงว่าเป็นผู้มีสิทธิที่จะรับของต่อไป

ในการนำสินค้าบรรทุกขึ้นเรือออกไปนอกประเทศนั้นผู้ส่งของออกซึ่งของทุกชนิดจะต้องนำใบขนสินค้าขาออกไปยังกองตรวจสินค้าขาออกเพื่อให้ผู้มีอำนาจสั่งการให้นายตรวจและ/หรือสารวัตรทำการตรวจสินค้า การตรวจสินค้านอกจากนายตรวจและ/หรือ

¹³ ไชยยศ ไชยมั่นคง, พิบูล ภัทรโรคม และสมพร ไพลิน, พิธีการศุลกากรในการนำสินค้าเข้า, เอกสารทางเรือ พิธีการ และอนุสัญญาระหว่างประเทศ, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 8-15, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

สารวัตรซึ่งผู้ส่งการระบุชื่อไว้ในใบขนแล้วในกรณีที่มีเหตุสงสัยอาจมีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในกรมศุลกากรเป็นผู้ร่วมตรวจด้วย

สำหรับท่ากรุงเทพฯ ผู้ส่งออกจะต้องนำสินค้าทุกชนิดไปปรับการตรวจที่ทำศุลกากร (คือที่กองตรวจสินค้าขาออก) ที่โรงงานหรือสถานที่ของผู้ส่งออกและที่เขตตรวจสินค้าคอนเทนเนอร์รวม 5 เขต (เรียกว่าท่ารัฐบาล) ซึ่งตั้งอยู่ ณ บริเวณการทำเรือฯ การขอรับเจ้าหน้าที่ไปตรวจ ณ ที่อื่น เช่น โรงงานหรือสถานที่ของผู้ส่งออก ก็ต้องขออนุมัติเป็นพิเศษจากอธิบดีกรมศุลกากรเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนเป็นราย ๆ ไป ในทางปฏิบัติจะอนุมัติเฉพาะกรณีที่มีสินค้าจำนวนมาก ๆ ไม่สะดวกที่จะนำมาตรวจที่ทำศุลกากรหรือท่ารัฐบาล เมื่อผ่านการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งของจะทำการบรรทุกของลงเรือได้โดยเรือจะรับบรรทุกสินค้าออกได้เฉพาะสถานที่บรรทุกสินค้าส่งออกดังต่อไปนี้

1. กลางน้ำภายในเขตท่า หรือ
2. ณ ท่าเทียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำของออก หรือ
3. ณ ที่ซึ่งอธิบดีได้อนุมัติพิเศษเป็นลายลักษณ์อักษร (ท่าเรือเอกชน)

การบรรทุกสินค้าขาออกลงเรือ ปกติอนุญาตให้ทำได้ในวันเปิดศุลกากร ตั้งแต่เวลา 06.00-18.00 น. เช่นเดียวกับของขาเข้า หากจะทำในเวลาอื่นซึ่งกรมศุลกากรจะมีเจ้าหน้าที่คอยรับบริการตลอด 24 ชั่วโมง แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าโดยเสียค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย¹⁴

2.11 บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ

ใน CPC บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ* ไม่ได้กำหนดขึ้นเป็นหัวข้อเฉพาะ แต่รวมไว้ในหัวข้อบริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ โดยกำหนดไว้ในข้อ้อยที่ 74590 บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (Other supporting services for water transport) ซึ่งได้ให้นิยามไว้ดังนี้

“บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ หมายถึง บริการทำความสะอาด ซ้ำเชื้อโรค รมห้องด้วยควันยา และบริการอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องไม่ว่า

¹⁴ ไชยยศ ไชยมั่นคง, พิบูล ภัทรโรคม และสมพร ไพลิน, พิธีการศุลกากรในการส่งสินค้าออก, เอกสารทางเรือ พิธีการ และอนุสัญญาระหว่างประเทศ, การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน่วย 8-15, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

* สำหรับบริการประเภทนี้ประเทศไทยได้กำหนดไว้ในคำมั่นเฉพาะของการเปิดเสรีไว้ด้วย ซึ่งการเข้าสู่ตลาดบริการประเภทนี้ให้เป็นไปตามที่กฎหมายไทยควบคุมอยู่ และตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน การให้คำมั่นเฉพาะดังกล่าว

จะโดยตรงหรือโดยอ้อมกับการปฏิบัติการของเรือที่ไม่ได้กำหนดไว้ใน CPC นี้ อาทิเช่น บริการ เจาะน้ำแข็ง บริการจดทะเบียนเรือ และบริการที่พักรีสสินค้า เป็นต้น”

จากคำนิยามข้างต้นจะเห็นได้ว่าไม่มีการกำหนดไว้ในเรื่องของการให้บริการ รับน้ำสกปรกจากเรืออย่างชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาแล้วถือได้ว่าการให้บริการประเภทนี้เป็นบริการ ที่เกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติการของเรือโดยอ้อมประเภทหนึ่งด้วย บริการรับน้ำสกปรกจากเรือเป็น บริการที่มีความสำคัญประเภทหนึ่งเพราะเรือบรรทุกสินค้าเมื่อเทียบท่าขนถ่ายสินค้าเรียบร้อยแล้ว จะต้องมีการทำความสะอาดเรือและแน่นอนจะต้องมีการปล่อยของสกปรกต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจาก การทำความสะอาดเรือลงทะเล จึงเกิดมีบริการรับสิ่งสกปรกเหล่านี้จากเรือเพื่อมิให้ปล่อยลงทะเล และเป็น การป้องกันมลภาวะในทะเลเป็นพิษ อีกทั้งกฎหมายของแต่ละประเทศยังห้ามมิ ให้เรือปล่อยสิ่งสกปรก ขยะ น้ำเสีย ต่าง ๆ ลงทะเลอาณาเขตของประเทศที่เรือนั้นแวะเข้าเทียบท่า อีกด้วย*

บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ โดยเฉพาะการรับน้ำสกปรกจากเรือน้ำมัน สามารถทำรายได้ที่ดีให้แก่ผู้ประกอบการเพราะสามารถเอาน้ำมันที่ปนมากับน้ำอับเฉาไปขาย ได้ นอกจากนี้แล้วบริการนี้ยังเป็นการช่วยลดภาวะมลภาวะเป็นพิษในทะเลได้อีกด้วย

2.12 บริการตรวจเรือ

การให้บริการตรวจเรือ** ตาม CPC จะกล่าวถึงไว้ในเรื่องของการจดทะเบียนเรือในข้อย่อยที่ 74590 บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (Other supporting services for water transport)

* สำหรับประเทศไทยได้มีการกำหนดไว้เป็นกฎหมายในเรื่องของการทิ้งน้ำอับเฉา หรือสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ลงในทะเล ดังความที่ว่า "ห้ามมิให้ผู้ใดทิ้งหิน กรวด ทราย ดินโคลน อับเฉา สิ่งของหรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ รวมทั้งน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงใน... ทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงินหรือตกตระกอน.....หรือทำให้ทะเลภายในน่านน้ำไทยสกปรก เป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ.....”

** การให้บริการตรวจเรือนี้ประเทศไทยกำหนดไว้ในคำมั่นเฉพาะการเปิดเสรีการค้า บริการประเภทการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือ ซึ่งการให้คำมั่นเฉพาะแก่บริการประเภทนี้ของ ไทยให้เป็นไปตามเท่าที่กฎหมายไทยควบคุมอยู่

“บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ หมายถึง บริการทำความสะอาด ฆ่าเชื้อโรค รมห้องด้วยควันยา และบริการอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมกับการปฏิบัติการของเรือที่ไม่ได้กำหนดไว้ใน CPC นี้ อาทิเช่น บริการเจาะน้ำแข็ง บริการจดทะเบียนเรือ และบริการที่พักลินค้า เป็นต้น”

การให้บริการตรวจเรือเป็นบริการอีกประเภทหนึ่งที่ CPC จัดให้อยู่ในหัวข้อบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยไม่ได้แยกให้ความหมายไว้เป็นการเฉพาะ อย่างไรก็ตาม การตรวจเรือนั้นเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับเรือเดินทะเล ไม่ว่าจะเพื่อการพาณิชย์หรือเพื่อการใด เพราะการตรวจเรือมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงความปลอดภัยของเรือ ความทนทะเลของเรือ ก่อนการนำเรือขึ้นลงทะเลเพื่อการใช้งานตามปกติของเรือ การตรวจเรือนี้มีทั้งตรวจเพราะกฎหมายบังคับ อาทิเช่น การจดทะเบียนเรือ การต่ออายุเรือ การอนุญาตใช้เรือ ฯลฯ และตามความประสงค์ของเจ้าของเรือเพื่อการใช้ประโยชน์ของเจ้าของเรือ เช่น เพื่อการใช้เป็นหลักประกันในการกู้ยืมเงิน ฯลฯ สำหรับการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญโดยกรมเจ้าท่าของไทยจะทำการตรวจและออกหนังสือสำคัญเฉพาะใบสำคัญประเภทดังต่อไปนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ*
- (2) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย**

* (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ

โดยปกติเรือทุกลำที่จะนำไปใช้ในทะเลเพื่อการพาณิชย์ใด ๆ แล้วจะต้องขอใบอนุญาตใช้เรือต่อกรมเจ้าท่าก่อน ทั้งนี้เพื่อเป็นการรับรองว่าเรือลำนั้นอยู่ในสภาพปลอดภัยและเหมาะสมสำหรับการใช้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง (โดยทั่วไปประมาณ 12 เดือน หรือน้อยกว่านั้น เพราะเรือจะต้องทำการตรวจประจำปี) การที่กรมเจ้าท่าจะออกใบอนุญาตใช้เรือให้จะต้องปรากฏว่าเรือลำนั้นได้รับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และใบสำคัญจะต้องยังไม่หมดอายุ การที่กำหนดให้ต้องมีใบสำคัญฯ ก็เพื่อเป็นการแสดงว่าเรือลำนั้นได้รับการตรวจเรือตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเรียบร้อยแล้ว

** (2) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย

เรือเดินทะเลทุกลำจะต้องมีการจดทะเบียนเรือในประเทศใดประเทศหนึ่ง จึงจะสามารถออกทำการค้าได้ และเรือที่จดทะเบียนแล้วก็จะมีสัญชาติตามประเทศที่รับจดทะเบียนเรือที่ไม่จดทะเบียนหรือเรือที่ไม่มีสัญชาติจะถือว่าเป็นเรือเถื่อนและไม่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ เรือที่จดทะเบียนแล้วจะได้รับเอกสารคือใบทะเบียนเรือ (certificate of registry) ไว้เป็นหลักฐานซึ่งต้องเก็บไว้ประจำในเรือเพื่อเจ้าหน้าที่รัฐจะขอเรียกตรวจได้เสมอ ใบทะเบียนเรือจะ

(3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล*

(เชิงอรรถต่อ)

แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับเรือ ชื่อเรือ ขนาดเรือ หมายเลขทะเบียนเรือ ท่าเรือที่เรือจดทะเบียน และวันที่จดทะเบียน รวมทั้งชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ

การจดทะเบียนเรือไทยจะต้องมีสภาพเรือได้มาตรฐานตามที่กฎหมายของไทยว่าด้วยการตรวจเรือกำหนดไว้ นั่นหมายความว่า เรือที่จะมาจดทะเบียนเรือไทยได้นอกจากจะต้องมีคุณสมบัติครบตามที่ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2471 กำหนดไว้แล้ว จะต้องมีความปลอดภัยอีกด้วย และการที่จะรับจดทะเบียนให้ก็ต้องมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทยมาแสดงประกอบการขอจดทะเบียนด้วย

สำหรับการจดทะเบียนเรือไทยนั้น เป็นประเภทการจดทะเบียนเรือปิด คือการจดทะเบียนมีการกำหนดเงื่อนไขให้เรือซึ่งผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือลำนั้นมีผู้ถือหุ้นข้างมากเป็นบุคคลผู้ถือสัญชาติเดียวกับสัญชาติเรือที่จดทะเบียน

* (3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย กำหนดให้เรือที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศจะต้องมีใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลนั้นก็เพราะเหตุว่าในขณะที่เรือออกเดินทางในทะเลจะต้องเผชิญกับคลื่นลมร่อนน้ำที่แคบหรือทางสัญจรที่คับคั่งในสภาพเช่นนี้อุบัติเหตุหรือภัยพิบัติอาจเกิดขึ้นกับเรือ ชีวิตและสินค้ายานเรือได้เสมอ ดังนั้นเรือจะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้โดยปลอดภัย (seaworthiness) คือ เรือจะต้องแข็งแรงพอ มีเครื่องยนต์รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องมือช่วยการเดินเรือที่สมบูรณ์ ทั้งนี้ ก็เพื่อป้องกันและเตรียมพร้อมกับการรับมือจากภัยต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งมีทั้งภัยธรรมชาติภัย จากสภาพเส้นทางเดินเรือและความรู้เกี่ยวกับการเดินเรือที่ไม่เพียงพอ ภัยจากสภาพของ ตัวเรือเอาภัยจากสภาพการจราจร เป็นต้น

ดังนั้น การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลก็เพื่อเป็นการรับรองถึงสมรรถภาพขั้นต้นว่าเรือมีความพร้อมและปลอดภัยเพียงพอที่จะออกทะเลได้ ตามที่ได้ทำการตรวจเรือลำนั้นแล้ว

สำหรับเรือที่ไม่จำเป็นจะต้องมีใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลนั้น ได้แก่

ก. เรือของทางราชการทหารไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ หรือเรือลำเลียงทหารไม่ว่าจะเป็นเรือไทยหรือเรือต่างประเทศ

(4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก*

(5) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ**

(เชิงอรรถต่อ)

ข. เรือสินค้าขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์

ค. เรือที่มีไซ้เรือกล

ง. เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ

จ. เรือสำราญและกีฬา

ฉ. เรือประมง

* (4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก

เรือทุกลำจะต้องมีใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกก็เพื่อเป็นการกำหนดความสามารถของเรือในการรับน้ำหนักบรรทุกหรือแนวน้ำบรรทุกของเรือลำนั้น ๆ ซึ่งจะมีการกำหนดระดับของเรือที่จะจมลงในน้ำหลังจากที่รับสินค้าหรือคนโดยสารลงเรือแล้วจะต้องไม่เกินกว่าระดับที่กำหนดไว้ กล่าวคือความสูงของกอบเรือส่วนที่พื้นเหนือน้ำต้องไม่น้อยกว่าความสูงขั้นต่ำที่กำหนดไว้ จึงจะมีความปลอดภัยในการเดินเรือ อย่างไรก็ตาม เรือดังต่อไปนี้กฎหมายกำหนดยกเว้นให้ไม่น้อยมีใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก คือ

ก. เรือของทางราชการทหาร ไม่ว่าจะเป็นของประเทศไทยหรือของต่างประเทศ

ข. เรือที่วางกระดูกงูในวันหรือหลังวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีขนาดความยาวถากน้อยกว่า 20 เมตร

ค. เรือที่วางกระดูกงูก่อนวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2511 ที่มีขนาดต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์

ง. เรือสำราญและเรือกีฬา

จ. เรือประมง

** (5) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ

นอกจากใบสำคัญต่าง ๆ ดังกล่าวมาในข้อ (1) - (4) แล้ว ทางกรมเจ้าท่ายังรับตรวจเรือเพื่อการอื่นใด ๆ อีกด้วย อาทิเช่น การตรวจเรือเพื่อจัดลำดับชั้นเรือ เพื่อนำไปเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินจากธนาคาร การตรวจเรือเพื่อต่ออายุใบอนุญาตให้ใช้เรือ การตรวจเรือภายหลังจากซ่อมแซมเสร็จเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุการตรวจเรือหลังจกมีการดัดแปลงต่อเติมเรือ ฯลฯ เมื่อตรวจเสร็จแล้วก็จะมีการออกใบสำคัญเพื่อรับรองสภาพเรือให้ตามวัตถุประสงค์ที่ขอให้มีการตรวจเรือ

2.13 บริการอู่เรือและตรวจซ่อมบำรุงรักษาเรือ

การให้บริการอู่เรือและซ่อมบำรุงรักษาเรือ* ตาม CPC ได้กำหนดไว้ใน ข้อ้อยที่ 74590 บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ (Other supporting services for water transport)

“บริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ หมายถึง บริการทำความสะอาด หน้าเชื้อโรครวม ห้องด้วยควันทยา และบริการอื่น ๆ ในทำนองเดียวกัน นอกจากนี้ยังรวมถึงบริการที่เกี่ยวข้องไม่ว่า จะโดยตรงหรือโดยอ้อมกับการปฏิบัติการของเรือที่ไม่ได้กำหนดไว้ใน CPC นี้ อาทิเช่น บริการ เจาะน้ำแข็ง บริการจดทะเบียนเรือ และบริการที่พกสินค้า เป็นต้น”

จากคำจำกัดความข้างต้น จะเห็นได้ว่าการให้บริการประเภทนี้ไม่ได้มี กำหนดไว้โดยตรง แต่เป็นการกำหนดไว้กว้าง ๆ โดยบริการที่ไม่ได้กล่าวถึงใน CPC แต่เกี่ยวข้อง แล้วก็ให้ถืออยู่ในขอบเขตของการเจรจาเปิดเสรีด้วย

อุตสาหกรรมอู่เรือ นั้นถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานของเรือ เพราะเรือเดิน ทะเลจะเดินทางรอนแรมในทะเลเป็นระยะทางไกล บางครั้งใช้เวลาเป็นเดือนหรือหลายเดือนกว่า จะถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งต้องฝ่าคลื่นลมและภัยอันตรายทางทะเลมากมาย เรือเดินทะเลจึงต้อง สร้างอย่างมั่นคงแข็งแรง มีการออกแบบทดสอบเรือต้นแบบ และผ่านการรับรองจากองค์กรทั้ง ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องจึงจะเป็นเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าได้

เรือเดินทะเลจะต้องมีสภาพที่ทนทะเล (Sea Worthiness) เพื่อความมั่นใจ ในความปลอดภัยของสินค้าและความเชื่อถือได้ว่าสินค้าจะถึงปลายทางตามกำหนดเวลา ฉะนั้น เรือจึงต้องมีการซ่อมทำเป็นประจำ การซ่อมทำเรือต้องใช้บริการอู่เรือโดยเฉพาะการซ่อมทำใน ส่วนใต้น้ำ ซึ่งเรือจะต้องขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) อู่แห้งจะเป็น Graving Dock หรือ Floating Dock ก็ได้ ตามปกติเรือจะต้องขึ้นอู่แห้งทุกสองปี และทำการตรวจซ่อมบนอู่แห้งทุก 4 ปี ที่เรียก ว่า Special Survey

อุตสาหกรรมอู่เรือเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่ใช้ต่อเรือและซ่อมเรือ แต่อู่เรือ ไม่ได้สร้างหรือซ่อมเท่านั้น แต่อู่เรือยังสามารถสร้างและซ่อมสิ่งลอยน้ำและสิ่งก่อสร้างในทะเล เช่น แท่นสำรวจขุดเจาะน้ำมันในทะเล และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การทำโครงสร้างเหล็ก ซึ่งอู่เรือมีเครื่องมือเครื่องจักรที่จะทำงานเหล็กใหญ่ ๆ ได้ อู่เรือได้ช่วยเศรษฐกิจของประเทศใน การทำโครงสร้างเหล็กที่ใช้ในการก่อสร้างสะพาน โรงงานอุตสาหกรรม และส่วนประกอบของ

*ในค่านประเทศไทยเองไม่ได้ให้คำมั่นเฉพาะในเรื่องนี้ไว้ใน การเปิดเสรี ซึ่งเท่ากับว่า ผู้ประกอบการต่างชาติต้องอยู่ภายใต้กฎหมายไทยที่ควบคุมอยู่

เครื่องจักรในโรงงานให้ไม่ต้องทำโครงสร้างเหล็กมาจากต่างประเทศ ซึ่งประหยัดการลงทุนได้
อย่างมาก

อุตสาหกรรมอุ้เรือมีบริการสำคัญ ๆ ที่เป็นหลัก คือ

- (1) การต่อเรือ
- (2) การซ่อมเรือ

(1) การต่อเรือ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา มีการขยายตัวอย่างสูง มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือเป็นจำนวนมาก และเพิ่มขึ้นเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน ช่างฝีมือ วิศวกร สถาปนิกออกแบบเรือ ในสาขาต่าง ๆ จำนวนมาก และบุคลากรเหล่านั้นจะต้องเป็นบุคลากรที่มีความชำนาญสูง การต่อเรือเป็นอุตสาหกรรมหนักที่ทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ จำนวนมาก เช่น อุตสาหกรรมผลิตเหล็กแผ่น และเหล็กโครงสร้าง อุตสาหกรรมกรรมการหล่อหลอม อุตสาหกรรมเกี่ยวกับอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยทางทะเล ฯลฯ ซึ่งอุตสาหกรรมต่อเนื่องนี้หากจะกล่าวโดยละเอียดแล้วมีนับพันชนิด ประเทศต่าง ๆ ทั้งที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา มีความจำเป็นที่จะต้องใช้เรือเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจทั้งสิ้น เราสามารถจำแนกประเภทการใช้งานของเรือได้ดังนี้

1. เรือเดินทะเลระหว่างประเทศ เป็นเรือสินค้าขนาดใหญ่ ใช้สำหรับการพาณิชย์ระหว่างประเทศ เช่น เรือบรรทุกสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าเทกอง เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกแก๊ส ฯลฯ
2. เรือเดินทะเลชายฝั่ง เป็นเรือสินค้าขนาดกลาง ใช้สำหรับการพาณิชย์ภายในประเทศ และระหว่างประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง
3. เรือใช้งานในแม่น้ำ เป็นเรือที่ใช้ในการลำเลียงสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ตามชายฝั่งแม่น้ำ และชายฝั่งทะเลไปส่งต่อยังเรือใหญ่หรือลำเลียงสินค้าจากเรือใหญ่ไปยังโรงงานต่าง ๆ เช่น เรือลำเลียง เรือลากจูง เรือบรรทุกน้ำมัน
4. เรือประมง เป็นเรือที่ใช้ในการทำประมงชายฝั่ง ประมงระหว่างประเทศ เช่นเรืออวนลาก เรืออวนล้อม เรือประมงอื่น ๆ
5. เรือโดยสาร เป็นเรือที่ใช้เป็นพาหนะในการคมนาคมขนส่งทางน้ำ
6. เรือใช้งานทางทหาร เช่น เรือรบ เรือตรวจการ ที่ใช้ในทางทหาร
7. เรือใช้งานพิเศษ เช่น เรือขุดต่าง ๆ เรือเกรน เรือกำจัดคราบน้ำมัน

8. เรือสำราญ เป็นเรือที่ใช้ในการพักผ่อน การกีฬาทางน้ำ เช่นเรือยอร์ท เรือใบ เรือตกปลา ฯลฯ¹⁵

(2) การซ่อมเรือ¹⁶

อุตสาหกรรมการซ่อมเรือหากจะเปรียบเทียบกันแล้ว อยู่ซ่อมเรือก็คล้ายกับอยู่ซ่อมรถนั่นเอง ดังนั้นงานหลักก็คือ

1. งานส่วนของตัวเรือ เช่น การเปลี่ยนแผ่นเหล็ก งานพ่นสี
2. งานด้านเครื่องจักรกลต่าง ๆ เช่น การตรวจซ่อมเพลลาเครื่องจักรใหญ่เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เป็นต้น ที่ต่างกันคือขนาดของเรือซึ่งใหญ่กว่ารถมากและอยู่ซ่อมเรือจำเป็นต้องมีอุปกรณ์ที่สามารถนำเรือขนาดใหญ่ให้พื้นน้ำได้

3. วิธีการเข้าสู่ตลาดค้าบริการด้านการขนส่งทางทะเลตามข้อตกลงว่าด้วยการค้าบริการ

รูปแบบของการเข้าสู่ตลาดบริการ เป็นเรื่องที่ประเทศสมาชิกตกลงให้คนชาติหรือบริการตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 1 เข้ามาสู่ดินแดนอาณาเขตของตนได้ภายใต้เงื่อนไขที่ประเทศสมาชิกจะกำหนดไว้ในตารางการให้คำมั่นการเปิดเสรีแก่การค้าบริการ (Schedule of Specific Commitment)

การค้าบริการที่ระบุอยู่ใน ม.1 ของข้อตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการนี้ จะเป็นลักษณะของการค้าบริการที่มีลักษณะข้ามชาติหรือองค์ประกอบต่างชาติ (International Element) เข้ามาเป็นส่วนประกอบ ถ้าการค้าบริการนั้นอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐเพียงรัฐเดียวก็จะไม่ถือว่าเป็นการค้าบริการที่อยู่ในความหมายของข้อตกลงนี้ จากขอบข่ายและคำจำกัดความของการค้าบริการตาม ม.1 แบ่งออกได้เป็น 4 รูปแบบ คือ

1. Cross border supply หมายถึง กรณีที่ผู้ขายบริการซึ่งอยู่ในประเทศหนึ่งให้บริการแก่ผู้ซื้อซึ่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง* โดยทั้งผู้ซื้อและผู้ขายต่างก็อยู่ในประเทศของตนในขณะที่

¹⁵ ยงยุทธ สุภะกะลิน. "การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง", วารสารการพาณิชย์นาวี (13 มกราคม 2537) : หน้า 43-89.

¹⁶ เรื่องเดียวกัน

* GATS : Article I 2 (a) "... from the territory of one member into the territory of any other member..."

ที่ให้และรับบริการนั้น ซึ่งการให้บริการในลักษณะนี้จะไม่มีการเคลื่อนย้ายทางกายภาพไม่ว่าจะเป็นของผู้ให้บริการหรือผู้รับบริการ¹⁷ เช่น การให้บริการข้ามชาติระหว่างรัฐ A กับรัฐ B

2. Consumption aboard หมายถึง การค้าบริการที่ให้บริการในดินแดนของรัฐสมาชิกหนึ่ง โดยผู้ให้บริการจะเป็นคนชาติหรือนิติบุคคลของรัฐสมาชิกรัฐนั้น และผู้รับบริการจะมาจากรัฐสมาชิกอื่นดังนั้นข้อเท็จจริงจะไม่มีลักษณะข้ามแดนอย่างแท้จริง เช่น คนชาติหรือนิติบุคคลของรัฐ A ประกอบกิจการให้บริการท่องเที่ยวในรัฐ A แต่ผู้บริโภคหรือผู้รับบริการจะมากจากรัฐอื่นเช่นรัฐ B เป็นต้น¹⁸

3. Business/Professional establishment หมายถึง การค้าบริการที่ให้บริการผ่านทางองค์กรที่ให้การบริการของรัฐสมาชิกหนึ่งในดินแดนของรัฐสมาชิกอื่น หมายความว่าผู้ให้บริการจะมาจากรัฐสมาชิกหนึ่งมาประกอบกิจการโดยตั้ง Service Supplying Entities ในรัฐสมาชิกอื่นและให้บริการแก่ผู้รับบริการผ่าน Entities นี้ เช่น กิจการโรงแรมที่ต่างชาติมาลงทุน การตั้งสำนักงานตัวแทน เป็นต้น โดยผู้ให้บริการจากต่างประเทศจะมาตั้งองค์กรธุรกิจดังกล่าวและให้บริการในกิจการนั้น ๆ แก่ผู้มาใช้บริการในประเทศ¹⁹

4. Presence of natural person หมายถึง การค้า บริการที่ให้บริการผ่านบุคคลของรัฐสมาชิกหนึ่งในดินแดนของรัฐสมาชิกอื่น กล่าวคือ ผู้ให้บริการจะมาจากรัฐสมาชิกหนึ่งโดยให้บริการผ่านบุคคลธรรมดาในรัฐสมาชิกอื่นและให้บริการแก่ผู้รับบริการในรัฐสมาชิกรัฐนั้น ซึ่งกรณีนี้จะคล้ายกับ Business establishment เพียงแต่กรณีนี้เป็นบุคคลธรรมดาไม่ใช่องค์กร (Entities) เช่น การให้บริการทางวิชาชีพ เป็นต้น²⁰

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁷ Mary E. Footer, The International Regulation of Trade in Securities Following Completion of the Uruguay Round : The International Lawyer, Summer 1995, Volume 29 Number 2.

¹⁸ เรื่องเดียวกัน

¹⁹ เรื่องเดียวกัน

²⁰ เรื่องเดียวกัน

ตารางแสดงการเข้าสู่ตลาดค้าบริการด้านการขนส่งทางทะเลตามข้อตกลงว่าด้วยการค้าบริการ

ประเภท ของบริการขนส่งทางทะเล	วิธีการเข้าสู่ตลาด	Cross-border supply	consumption aboard	Commercial presence	Natural persons movement
1. การขนส่งทางทะเล					
1.1 บริการสายการบินเรือประจำ		✓	✓	✓	✓ (ลูกเรือ คนประจำเรือ)
1.2 บริการเรือจร		✓	✓	✓	
1.3 บริการรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ		✓	✓	✓	✓ (นายหน้า ตัวแทน)
2. บริการเครื่องช่วยเดินเรือ			✓	✓	
3. บริการนำร่อง			✓	✓	✓ (ผู้นำร่อง)
4. บริการลากจูงเรือ			✓	✓	✓ (คนประจำเรือ)
5. บริการท่าเรือ			✓	✓	
6. บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ			✓	✓	✓ (กรรมกรขน ถ่ายสินค้า ฯลฯ)
7. บริการคลังสินค้า			✓	✓	
8. บริการพิธีการศุลกากร			✓	✓	✓ (ตัวแทน ออกของ)
9. บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ			✓	✓	✓ (คนประจำเรือ)
10. บริการจดทะเบียนเรือ			✓	✓	✓ (คนตรวจเรือ)
11. บริการซ่อมเรือและต่อเรือ			✓	✓	✓ (ช่างซ่อมเรือ, ช่างต่อเรือ)

3.1 การขนส่งทางทะเล

3.1.1 บริการสายการบินเรือประจำ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : ผู้ประกอบการให้บริการโดยเรือของตนจะออกจากประเทศของตนไปยังจุดหมายปลายทางซึ่งอยู่อีกประเทศหนึ่งถือเป็นการให้บริการข้ามชาติโดยแท้โดยผู้รับบริการจะอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการสายการบินเรือจะให้บริการแก่ผู้ขอรับบริการซึ่งเป็นคนชาติอื่น โดยตนยังคงอยู่ในประเทศของตน เช่น บริการเดินเรือขนสินค้าภายในน่านน้ำอาณาเขตของประเทศนั้น ๆ

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : ผู้ประกอบการจะเข้าไปตั้งสถานประกอบเพื่อให้บริการในอีกประเทศหนึ่ง

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : เป็นกรณีของบุคคลธรรมดาที่เข้ามาประกอบอาชีพเป็นลูกเรือ คนประจำเรือ ฯลฯ โดยมากจะเป็นคนชาติเดียวกันกับผู้ประกอบการ

3.1.2 บริการเรือจร

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.1.1 ก)
 ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : เหมือนข้อ 3.1.1 ข)
 ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)
 ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : ขึ้นอยู่กับสัญญาของการเช่าเรือ ในกรณีเช่าเรือพร้อมคนประจำเรือ จะเหมือนข้อ 3.1.1 ง)

3.1.3 บริการรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.1.1 ก) กรณีเป็นผู้ขนส่งโดยมีเรือไว้ประกอบการ
 ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : เหมือนข้อ 3.1.1 ข)
 ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค) ในกรณีที่ไม่ว่าผู้ประกอบการจะมีเรือของตนไว้บริการหรือไม่ก็ตาม
 ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : บุคคลธรรมดาเข้าไปประกอบการเป็นผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศในประเทศอื่น

3.2 บริการเครื่องช่วยเดินเรือ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : ไม่มีบริการในลักษณะนี้
 ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการจัดบริการไว้ให้แก่เรือที่แล่นเข้ามาในน่านน้ำอาณาเขตของตน (ผู้ประกอบการโดยมากเป็นรัฐหรือเอกชนผู้รับสัมปทานจากรัฐ)
 ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)
 ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : ไม่มีบริการในลักษณะนี้

3.3 บริการนำร่อง

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.2 ก)
 ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้รับบริการเข้ามาขอรับบริการนำร่องในประเทศที่ตนกำลังจะแล่นเรือผ่านเข้าไปในประเทศนั้น
 ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : การเข้ามาประกอบ การเป็นผู้จำหน่ายในอีกประเทศหนึ่ง

3.4 บริการลากจูงเรือ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : ไม่มีบริการในลักษณะนี้ เนื่องจากเป็นการให้บริการลากจูงเรือโดยผู้ประกอบการให้บริการลากจูงแก่ผู้รับบริการจาก ประเทศตน ไปยังประเทศอื่นตามที่ได้รับบริการต้องการ

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : เป็นการให้บริการลากจูง เฉพาะในประเทศของผู้ประกอบการเท่านั้น

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : เป็นกรณีของ บุคคลธรรมดาที่เข้ามาประกอบอาชีพเป็นลูกเรือหรือนายเรือประจำเรือลากจูงในประเทศของผู้ ประกอบการ

3.5 บริการท่าเรือ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : ไม่มีบริการในลักษณะนี้

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการจัดให้มี บริการท่าเรือไว้แก่ผู้ขอรับบริการซึ่งมาจากอีกประเทศหนึ่ง

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : การเข้ามาตั้งสถาน ประกอบการเป็นนิติบุคคลเพื่อประกอบการท่าเรือ

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : ไม่มีบริการใน ลักษณะนี้

3.6 บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.5 ก)

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการจัดให้มี บริการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ณ บริเวณท่าเรือโดยผู้ขอรับบริการจะมาจากประเทศอื่น

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : กรณีของบุคคล ธรรมดาเข้ามาประกอบอาชีพเป็นกรรมกรขนถ่ายสินค้า หัวหน้าสาย คนให้สัญญาณปากระวาง คนใช้กว้าน คนปลดข้อหน้าท่า ในอีกประเทศหนึ่ง

3.7 บริการคลังสินค้า

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.5 ก)

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการจัดให้มีบริการที่พักผ่อนท่า คลังสินค้าไว้ให้บริการแก่ผู้ขอรับบริการซึ่งมาจากอีกประเทศหนึ่ง

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : เหมือนข้อ 3.5 ง)

3.8 บริการพิธีศุลกากร

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.5 ก)

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการให้บริการเป็นตัวแทนนายหน้าในการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรแก่ผู้ขอรับบริการซึ่งมาจากอีกประเทศหนึ่ง

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : บุคคลธรรมดาที่ประกอบการเป็นตัวแทนนายหน้าในการดำเนินงานพิธีศุลกากรในอีกประเทศหนึ่ง

3.9 บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : ไม่มีบริการในลักษณะนี้ เนื่องจากผู้ประกอบการส่งบริการเข้าไปในประเทศของผู้ขอรับบริการเพื่อให้บริการรับน้ำสกปรกจากเรือโดยผู้ขอรับบริการยังคงอยู่ที่ประเทศของตน

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการให้บริการรับน้ำสกปรกในประเทศของตนแก่เรือที่มาจากประเทศอื่น

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : บุคคลธรรมดาที่ประกอบการเป็นคนประจำเรือ หรือกรรมกรประจำเรือ ลูกเรือ ของเรือที่ให้บริการดังกล่าวในประเทศอื่น

3.10 บริการจดทะเบียนเรือ

ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.5 ก)

ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการให้บริการตรวจเรือแก่เรือต่างชาติที่เข้ามาขอรับบริการในประเทศของตน

ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)

ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : บุคคลธรรมดาที่ประกอบการเป็นผู้ตรวจเรือในประเทศอื่น

3.11 บริการซ่อมเรือและต่อเรือ

- ก) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Cross-Border Supply : เหมือนข้อ 3.5 ก)
- ข) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Consumption aboard : ผู้ประกอบการที่ให้บริการต่อเรือและซ่อมเรือแก่ผู้ขอรับบริการที่มาจากประเทศอื่น
- ค) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี Commercial Presence : เหมือนข้อ 3.1.1 ค)
- ง) การเข้าสู่ตลาดด้วยวิธี National Persons Movement : บุคคลธรรมดาที่เข้าไปยังประเทศอื่นเพื่อประกอบอาชีพเป็นช่างซ่อมเรือหรือต่อเรือ

4. กฎหมายไทยที่ควบคุมการประกอบการขนส่งทางทะเลและบริการที่เกี่ยวข้อง

4.1 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการเดินเรือ

การประกอบธุรกิจสายการเดินเรือ โดยการเข้ามาตั้งสถานประกอบการในประเทศไทย ในขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายภายในของไทยออกมาควบคุมการประกอบธุรกิจประเภทนี้โดยตรง แต่จะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจประเภทนี้ ดังต่อไปนี้

1) ปว. 281

เป็นกฎหมายที่กำหนดธุรกิจที่ห้ามคนต่างด้าวกระทำหรือกระทำได้แต่ต้องขออนุญาตก่อน กรณีที่เป็นนิติบุคคล กฎหมายฉบับนี้จะกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติเอาไว้ เพื่อวางหลักเกณฑ์ข้อจำกัดในการถือหุ้นในบริษัทไทยของชาวต่างชาติโดยจะมีต่างชาติเกิน 49%* ไม่ได้

สำหรับกรณีการประกอบธุรกิจการเดินเรือ ถ้าเป็นการดำเนินธุรกิจภายในน่านน้ำไทยด้วยแล้วจะเป็นธุรกิจต้องห้ามสำหรับคนต่างด้าว** ส่วนกรณีที่ประกอบธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศอย่างเดียวยังจะไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของกฎหมายไทยจึงมีผลให้ชาวต่างชาติสามารถเป็นเจ้าของนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นในไทยเพื่อประกอบธุรกิจเดินเรือระหว่างประเทศไทยถึง 100%

* ปว. 281 ข้อ 3

** ปว. 281 ข้อ 4 (บัญชี ข. หมวด 5 (1))

2) ประมวลรัษฎากร

ในส่วนของภาษีที่มีประเด็นในการพิจารณาในการประกอบธุรกิจเดินเรือจะเป็นเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่มของการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การจัดเก็บภาษีดังกล่าวจะมีทั้งจัดเก็บในอัตราร้อยละศูนย์^{*} ในกรณีที่เป็นนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย และอัตราร้อยละ 7^{**} ในกรณีที่เป็นนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายต่างประเทศและประเทศนั้นจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราที่ไม่ใช่ร้อยละศูนย์ ในกรณีทั้งสองนี้ทำให้เกิดความเลื่อมล้ำได้เปรียบเทียบเปรียบเทียบและไม่เสมอภาค

3) พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481

ในส่วนของ การประกอบธุรกิจเดินเรือพรบ.เรือไทยจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องของการจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติไทยซึ่งกรณีนี้ผู้ประกอบการประสงค์จะเป็นเจ้าของเรือที่มีสัญชาติไทยจะต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่มีทุนไทยไม่น้อยกว่า 70%^{***} ถ้าประกอบการค้าภายในน่านน้ำไทย ถ้าประกอบการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างเดียวยังต้องมีทุนไทยไม่น้อยกว่า 51%^{****}

4) พรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

กฎหมายฉบับนี้จะเกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการเดินเรือที่ให้บริการขนส่งทางทะเลในเรื่องของการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ของการส่งเสริมและทางสถิติ

4.2 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการเป็นผู้ให้เช่าเรือ

1) ปว. 281

การประกอบธุรกิจของผู้ให้เช่าเรือจะเป็นลักษณะของการนำเรือออกให้เช่าซึ่งกฎหมายไทยที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องหรือควบคุมโดยตรงจะไม่มี แม้แต่การตั้งสถานประกอบการเพื่อให้เช่าก็ไม่อยู่ภายใต้บังคับของ ปว.281 ในเรื่องของการเช่าเรือนี้ สิ่งที่สำคัญคือสิทธิและหน้าที่ของผู้เช่าและผู้ให้เช่า ซึ่งขึ้นอยู่กับสัญญาเช่าเรือว่าจะทำกันใด ความสะดวก

* ประมวลรัษฎากร ม. 80/1 (3)

** พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 238) ข้อ 4 (2) (ค)

*** พรบ. เรือไทย 2481 ม. 7

**** พรบ. เรือไทย 2481 ม. 7 ทวิ

หน้าที่ต่าง ๆ ก็จะเป็นไปตามประเภทของสัญญาเช่าเรือที่ทำกัน ดังนั้นผลในทางกฎหมายก็จะเป็นเรื่องของสัญญา*

2) พรบ. เรือไทย พ.ศ. 2481

ในการประกอบธุรกิจให้เช่าเรือโดยปกติแล้วผู้เช่าและผู้ให้เช่ามักจะอยู่กันคนละประเทศ การเช่าเรือส่วนใหญ่จะกระทำผ่านตัวกลางซึ่งจะเป็นนายหน้าให้กับผู้เช่าและผู้ให้เช่า ในการติดต่อหาเรือที่ต้องการเช่า ซึ่งกรณีอย่างนี้ถ้าประกอบการในประเทศไทยจะต้องอยู่ภายใต้ปว.281ด้วยเพราะการเป็นนายหน้าเป็นธุรกิจที่ห้ามคนต่างด้าวทำ

ในส่วนของตัวเรือ กฎหมายไทยที่ควบคุมจะมีเฉพาะของการจดทะเบียนเรือเป็นเรือสัญชาติไทยเท่านั้น ซึ่งกรณีนี้ก็ต้องเป็นไปตาม พรบ.เรือไทย พ.ศ. 2481 ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

4.3 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการเป็นผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

1) ปว. 281

การประกอบการเป็นผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศโดยลักษณะของการประกอบการแล้ว สามารถแบ่งออกโดยเป็น 2 ลักษณะ คือ การเป็นผู้รับจัดการขนส่งเพียงอย่างเดียว กับการเป็นตัวแทนรับจัดการขนส่ง ซึ่งในการประกอบการของผู้ประกอบการจะมีทั้ง 2 ลักษณะรวมกัน ถ้าเป็นเช่นนั้น การให้บริการที่เข้าลักษณะของนายหน้าจะต้องอยู่ภายใต้ ปว. 281** ด้วย

2) พรบ. พาณิชยนาวี พ.ศ. 2521

นอกจากนี้แล้ว กฎหมายอีกฉบับหนึ่งที่ต้องเกี่ยวข้องกับ คือ พรบ. พาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 ซึ่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมาจดทะเบียนกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี ถ้าเข้าเงื่อนไขตามกฎหมายกำหนดไว้***

* ดูบทที่ 1 เรื่อง บริการของเรือจร หน้า 8.

** ปว. 281 ข้อ 4 (บัญชี ก. หมวด 3 (5))

*** พรบ. พาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 ม. 25

4.4 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการบริการจัดการเกี่ยวกับเรือ

1) ปว. 281

ตามที่กล่าวถึงลักษณะของการให้บริการมาแล้วนั้น โดยทั่วไปบริษัทเรือ มักจะมีหน้าที่เป็นผู้ดูแลจัดการเกี่ยวกับเรือด้วยตนเองอยู่แล้ว และกฎหมายที่ควบคุมในเรื่องนี้เอง ก็ไม่มี เพราะการดูแลจัดการนั้นเป็นเรื่องของการบริหารงานของบริษัทเรือที่เป็นเรื่องภายในและ เป็นไปตามลักษณะของการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเล จึงไม่มีกฎหมายใดเข้ามาควบคุม จะมีก็เฉพาะประเภทบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งก็ไม่ได้มีกฎหมายควบคุมไว้ทุกประเภทของบริการที่มีอยู่เกี่ยวกับการดำเนินการดังกล่าวนี้ด้วย

สำหรับกรณีที่มีผู้ประกอบการที่ให้บริการด้านนี้แก่บริษัทเรืออื่น ๆ นั้น โดยลักษณะของการให้บริการที่เกี่ยวข้องจะเข้าสถานะของการเป็นตัวแทนอันเป็นการประกอบธุรกิจที่อยู่ภายใต้ ปว. 281 บัญชี ก. * ซึ่งคนต่างด้าวหรือนิติบุคคลที่มีสัดส่วนของการถือหุ้นฝ่าย ไทยน้อยกว่า 51% จะถูกห้ามประกอบธุรกิจดังกล่าวอย่างเด็ดขาด

4.5 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการเครื่องช่วยเดินเรือ

การจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องหมายต่าง ๆ ที่ใช้ประโยชน์แก่การเดินเรือของ เรือที่มาจากต่างประเทศเข้ามาภายใต้น่านน้ำอาณาเขตของไทยนั้น มีกฎหมายควบคุมอยู่ฉบับหนึ่ง แต่มิใช่เป็นกฎหมายที่ควบคุมการประกอบการหรือให้ประกอบการแต่อย่างใด เพราะการให้ บริการในลักษณะนี้รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการเองอยู่แล้ว ดังนั้น กฎหมายที่กล่าวถึง ** จึงเป็นกฎหมาย ที่ออกมาในเรื่องของการเก็บค่าธรรมเนียมแก่เรือที่ผ่านเข้ามายังน่านน้ำอาณาเขตของไทย ฉะนั้น การประกอบการจึงออกมาในลักษณะที่รัฐจะเป็นผู้ทำเองหรือให้เอกชนเป็นผู้รับสัมปทานตาม เงื่อนไขที่รัฐกำหนด

* ปว. 281 ข้อ 4 (บัญชี ก. หมวด 3 (5))

** พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำสยาม และกฎกระทรวงเศรษฐกิจการออกตามความใน ม. 3 และ ม. 4 ของ พรบ.ดังกล่าว

4.6 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการนำร่อง

การให้บริการเป็นผู้นำร่อง ซึ่งโดยลักษณะของงานแล้วจะขึ้นอยู่กับความสามารถของบุคคลเป็นการเฉพาะตัว ฉะนั้นผู้ที่ประสงค์จะเป็นผู้นำร่องจึงต้องพิจารณากฎหมายที่กำหนดคุณสมบัติและเงื่อนไขต่าง ๆ ของผู้ที่จะมาประกอบอาชีพนี้ กฎหมายที่ว่านี้ กำหนดให้ผู้ที่จะเป็นพนักงานนำร่องจะต้องเป็นพนักงานนำร่องของรัฐบาล นั่นเท่ากับว่าบุคคลที่จะเป็นผู้นำร่องต้องสอบเข้าเป็นพนักงานนำร่องของรัฐบาลเท่านั้น ฉะนั้นคนต่างชาติจึงไม่อาจที่จะเข้ามาประกอบอาชีพนี้ได้

4.7 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการลากจูงเรือ

การให้บริการลากจูงเรือตามที่กล่าวมาแล้วว่าแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะคือ

1) การลากจูงเรือระหว่างประเทศ ซึ่งกฎหมายภายในของไทยมิได้กำหนดหรือควบคุมการประกอบการประเภทนี้เอาไว้ หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าไม่มีกฎหมายภายในของไทยควบคุมไว้

2) การลากจูงเรือภายในประเทศ การประกอบการในลักษณะจะเห็นว่าเป็นการให้บริการที่เกิดขึ้นภายในน่านน้ำอาณาเขตของไทยนั้น ซึ่งกฎหมายที่ควบคุม** บริการประเภทนี้จะกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยเท่านั้น ดังนั้น จึงถือได้ว่าบริการประเภทนี้เป็นอาชีพที่สงวนไว้สำหรับคนไทยเท่านั้น

4.8 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการท่าเรือ

การมีท่าเรือไว้ให้บริการแก่เรือเพื่อเข้าเทียบและนำสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ นั้น ผู้ประกอบการจะต้องทำการขออนุญาตเสียก่อน*** ทั้งนี้เพราะการประกอบการท่าเรือถือเป็นการประกอบธุรกิจที่กระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ซึ่งในการขอ

* พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และกฎกระทรวงเศรษฐกิจว่าด้วยการนำร่องออกตามความใน ม. 4 ของ พรบ.ดังกล่าว

** ปว. 281 ข้อ 4 (บัญชี ข. หมวด 5 (1))

*** ปว. 58

อนุญาตรัฐมนตรีสามารถจะกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนไว้ด้วยก็ได้ ในการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้เป็นการให้อำนาจรัฐมนตรีอย่างมากในการใช้ดุลพินิจกำหนดเงื่อนไขอย่างใด ๆ ได้ ถึงแม้จะกำหนดว่าจะต้องที่จำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชนก็ตาม แต่การกำหนดไว้อย่างนั้นก็ไม่ได้ให้นิยามหรือขอบเขตที่ชัดเจนว่าอย่างไรจึงถือว่าจำเป็นเพื่อความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ฉะนั้น จึงอาจพิจารณาว่ากฎหมายฉบับนี้โปร่งใสเพียงใด

นอกจากการขออนุญาตดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ประกอบการยังจะต้องมาจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการทำเรื่องกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวีอีกด้วย^{*}

4.9 กฎหมายที่ควบคุมการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

การประกอบการบรรทุกเรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศนั้น นิติบุคคลผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจของตนได้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย ปว. 281 หรือกฎหมายอื่นใด เพราะประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะออกมากควบคุมการประกอบการประเภนี้ แต่สำหรับผู้ประกอบการที่กระทำภายในอาณาเขตบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้น ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขและระเบียบของการท่าเรือฯ ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องทำการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศต่อการท่าเรือฯ^{**}

นอกจากนี้ ผู้ทำหน้าที่บรรทุกและขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศ อันได้แก่หัวหน้าซึ่งชำนาญงาน หัวหน้าสาย คนให้สัญญาณปากระวาง คนใช้กว๊าน คนปลดข้อหน้าท่าและกรรมกรท่าเรือ หากกระทำหน้าที่ให้บริการนี้ภายในเขตอาณาบริเวณของการท่าเรือแล้วก็ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ทำหน้าที่บรรทุกฯ เช่นกัน ทั้งนี้ตามระเบียบของการท่าเรือแห่งประเทศไทยตามที่กล่าวแล้วในวรรคต้น อาชีพกรรมกรก็เป็นอาชีพหนึ่งที่สงวนให้คนไทย^{***} ดังนั้น คนต่างด้าวที่เข้ามาประกอบอาชีพกรรมกรท่าเรือจึงถูกห้ามอย่างเด็ดขาด

* พรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ม. 25

** ระเบียบว่าด้วยการจดทะเบียนผู้ทำหน้าที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศ พ.ศ. 2503 ออกตามความใน ม. 32 (2) แห่ง พรบ.การท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

*** พรบ. การทำงานของคนต่างด้าว

4.10 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการคลังสินค้า

ผู้ประกอบการคลังสินค้าไม่ว่าจะเป็นประเภทโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน จะต้องได้รับอนุมัติการจัดตั้งขึ้นจากอธิบดีกรมศุลกากร ทั้งนี้ตาม พรบ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม 2515 ซึ่งการขออนุมัติตาม พรบ.ฯ ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขของผู้ประกอบการเอาไว้ให้เป็นอำนาจของอธิบดีในการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ แก่ผู้ขอจัดตั้งโดยจะออกเป็นประกาศกรมศุลกากรตามประเภทของคลังสินค้าที่อนุญาตให้เอกชนดำเนินการจัดตั้งได้

ประกาศกรมศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้า มีดังนี้

1) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 13/2534 เรื่อง ระเบียบเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

กำหนดให้ผู้ขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นที่ผลิตสินค้าจากของซึ่งนำเข้ามาจากต่างประเทศ แล้วส่งสินค้าที่ผลิตได้ออกไปนอกราชอาณาจักร สามารถเป็นได้ทั้งนิติบุคคลไทยและนิติบุคคลต่างชาติ เนื่องจากประกาศดังกล่าวไม่ได้กำหนดวงเงื่อนไขในการถือหุ้นของชาวต่างชาติไว้ และ พรบ.ฯ ก็มีได้กำหนดห้ามการประกอบการในลักษณะนี้แก่คนต่างชาติ

2) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 32/2534 เรื่อง ระเบียบเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับเก็บวัตถุดิบพื้นฐานในการผลิต (คสว.)

กำหนดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าประเภทคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับเก็บวัตถุดิบพื้นฐานในการผลิต ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้วัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศเก็บไว้ใน คสว. แล้วนำออกไปผลิตภายในประเทศจะต้องเป็นนิติบุคคลไทยที่มีผู้ถือหุ้นต่างชาติไม่เกิน 40%

3) ประกาศกรมศุลกากร ที่ 15/2534 เรื่อง ระเบียบเกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับบรรจุหรือแบ่งบรรจุของเพื่อการส่งออก (คบส.)

กำหนดให้ผู้ประกอบการคลังสินค้าประเภทคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับบรรจุหรือแบ่งบรรจุของเพื่อการส่งออก ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการนำของเข้ามาบรรจุหรือแบ่งบรรจุแล้วส่งออกไปนอกราชอาณาจักรโดยไม่เปลี่ยนแปลงสภาพเดิมของที่นำเข้า จะต้องเป็นผู้ประกอบการไทยที่จัดตั้งขึ้นในรูปของนิติบุคคลและมีผู้ถือหุ้นต่างชาติได้ไม่เกิน 40%

4.11 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการบริการพิธีการศุลกากร

การให้บริการทำหน้าที่แทนผู้นำสินค้าเข้าหรือส่งสินค้าออกในการผ่านพิธีการศุลกากรนั้น โดยปกติเป็นหน้าที่ของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่จะต้องกระทำตามที่กฎหมายกำหนดอยู่แล้ว การที่มีบุคคลอื่นมาให้บริการแทนนั้นจึงทำให้บุคคลนั้นมีสถานะเป็นตัวแทนของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก ดังนั้นการให้บริการในลักษณะดังกล่าวจึงเป็นการให้บริการในการเป็นตัวแทนจึงตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย* ซึ่งการทำหน้าที่เป็นตัวแทนห้ามคนต่างด้าวทำเด็ดขาด และถ้ากรณีเป็นนิติบุคคลจะต้องมีทุนไทยไม่น้อยกว่า 51% จึงจะประกอบการได้

4.12 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการบริการรับน้ำสกปรกจากเรือ

การให้บริการรับน้ำสกปรกจากเรือ กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการในลักษณะนี้โดยตรงของไทยยังไม่มี แต่หากการเข้ามาตั้งสถานประกอบการในประเทศไทยยังคงต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย** เนื่องจากการประกอบการในลักษณะนี้ถือเป็นการให้บริการอย่างหนึ่ง ซึ่งห้ามคนต่างด้าวทำ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อน ดังนั้น นิติบุคคลผู้ประกอบการที่มีสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกิน 49% ก็สามารถกระทำได้เพราะถือเป็นบริษัทไทย แต่หากเกินเมื่อไรจะถือเป็นบริษัทต่างชาติซึ่งต้องทำการขออนุญาตประกอบการต่อรัฐมนตรีกระทรวงพาณิชย์

4.13 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการเป็นผู้ตรวจเรือ

สำหรับประเทศไทยการตรวจเรือจะเป็นอำนาจหน้าที่เฉพาะของกรมเจ้าท่า*** แต่ก็มีกรมอบอำนาจให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือเป็นผู้ตรวจเรือได้ซึ่งสมาคมจัดชั้นเรือที่กรมเจ้าท่ายอมรับจะต้องเป็นสมาคมจัดชั้นเรือที่มีคุณสมบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย สมาคมจัดชั้นเรือที่ทางกรมเจ้าท่ายอมรับ ได้แก่

* ปว. 281 ข้อ 3, 4 (บัญญัติ ก. หมวด 3 (5))

** ปว. 281 ข้อ 3, 4 (บัญญัติ ค. หมวด 3 (1))

*** พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ก) American Bureau of Shipping แห่งประเทศสหรัฐอเมริกา

ข) Bureau Veritas แห่งประเทศฝรั่งเศส

ค) Det Norske Veritas แห่งประเทศนอร์เวย์

ง) Germanischer Lloyd แห่งประเทศเยอรมันนี

จ) Lloyd Register of Shipping แห่งประเทศอังกฤษ

ฉ) Nippon Kaiji Kyokai แห่งประเทศญี่ปุ่น

และสมาคมจัดชั้นเรือดังกล่าวข้างต้นนี้จะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้จึงสามารถตรวจเรือไทยได้

(1) เป็นสมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society) ที่กรมเจ้าท่ายอมรับ

(2) ต้องมีสำนักงานประจำอยู่ในประเทศไทย และมีเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ (Exclusive Surveyor) อย่างน้อย 1 นาย ประจำอยู่ที่สำนักงานในประเทศไทย

(3) เจ้าหน้าที่ตรวจเรือ (Surveyor) ของ Classification Society ที่ปฏิบัติงานอยู่ในประเทศไทย ต้องแจ้งคุณสมบัติ ประวัติการทำงานโดยละเอียดต่อกองตรวจเรือ กรมเจ้าท่า เพื่อขออนุมัติทำการตรวจเรือไทยต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า เมื่ออธิบดีกรมเจ้าท่าอนุมัติแล้วจึงจะสามารถตรวจเรือไทยได้

(4) Classification Society ใดที่ได้รับมอบอำนาจจากกรมเจ้าท่าให้ตรวจเรือลำใด ต้องส่งรายงานการตรวจเรือ (survey report) ที่ได้ทำการตรวจเรือทั้งหมดและสำเนา certificate ต่าง ๆ ทั้ง short term และ long term ที่ได้ออกให้กับเรื่อนั้นแก่กรมเจ้าท่าภายใน 1 เดือน

(5) ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ตรวจเรือของ classification society ใดที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือไทย ปฏิบัติงานในต่างประเทศให้เจ้าหน้าที่ตรวจเรือของ classification society นั้นที่อยู่ในประเทศไทยรับผิดชอบรวบรวมเอกสารส่งให้กรมเจ้าท่าตาม (4)

(6) เจ้าหน้าที่ตรวจเรือของ classification society ใด ให้ตรวจเรือได้เฉพาะเรือที่ขึ้นอยู่กับ classification นั้น ๆ เท่านั้น

(7) การมอบอำนาจของกรมเจ้าท่าให้ classification society ทำการตรวจเรือลำใดเพื่อออก certificate ชนิดใด จะมอบอำนาจให้กระทำเฉพาะครั้งนั้น ๆ ถ้า certificate หมดอายุต้องทำการขอรับมอบอำนาจใหม่

(8) เรือลำใดที่ขึ้นอยู่ classification society ใด หากต้องการเปลี่ยน classification society ต้องรายงานต่อกรมเจ้าท่าถึงเหตุผลในการเปลี่ยนแปลงนั้น

(9) กรมเจ้าท่าจะไม่มอบอำนาจการตรวจเรือให้แก่ classification society ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ตรวจเรือในสังกัดทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทเรือใดบริษัทหนึ่งในประเทศไทย ที่มีเรือขึ้นอยู่กับ classification society ของตน

จากที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อ classification society ทำการตรวจเรือเสร็จก็จะต้องส่งรายงานการตรวจเรือและสำเนา certificate ต่าง ๆ ที่ออกโดย classification society ให้กรมเจ้าท่าตรวจว่าเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528 หรือไม่ เพื่อที่กรมเจ้าท่าจะได้ออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ(ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 ให้พร้อมทั้งเก็บค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจเช่นเดียวกับค่าธรรมเนียมการตรวจเรือตามปกติ

4.14 กฎหมายที่ควบคุมการประกอบการอู่ต่อเรือและตรวจซ่อมบำรุงรักษาเรือ

ผู้ประกอบการอู่ต่อเรือในขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายภายในของไทยบังคับไว้แต่อย่างใด ฉะนั้นผู้ประกอบการไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือคนต่างชาติสามารถเข้ามามีสถานประกอบการและให้บริการต่อเรือได้โดยเสรี

ส่วนในการให้บริการตรวจซ่อมบำรุงรักษาเรือ นั้น จะแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

1) การให้บริการตรวจซ่อมบำรุงรักษาเรือในส่วนที่เป็นตัวเรือ จะไม่มีกฎหมายไทยควบคุมอย่างใดเพราะถือว่าเป็นส่วนงานให้บริการภายหลังการรับจ้างทำของคือการต่อเรือ ซึ่งเป็นงานบริการที่ต่อเนื่องกัน

2) การให้บริการตรวจซ่อมบำรุงรักษาเรือในส่วนที่เป็นเครื่องจักรนั้น ทางกรมทะเบียนการค้าได้ตีความว่าการให้บริการในลักษณะนี้เป็นบริการที่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมาย ฉะนั้น งานในส่วนนี้โดยหลักแล้วจึงห้ามคนต่างด้าวทำ เว้นแต่จะได้รับอนุญาต

การเข้าสู่ตลาดบริการและลักษณะประเภทของบริการดังที่กล่าวมาข้างต้น เป็นข้อพิจารณาประการแรกของการเปิดเสรีตลาดบริการของแต่ละประเทศในการวางข้อเสนอหรือคำมั่นเฉพาะของตน ซึ่งจะมีผลถึงการเข้าสู่ตลาดบริการของประเทศที่วางข้อเสนอไว้โดยประเทศสมาชิกอื่น ๆ ของ WTO ทั้งหมดโดยเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ตามพันธระของข้อตกลงว่าด้วยการค้า

* ปว. 281 ม. 3, 4 (บัญชี ค. หมวด 3 (1))

บริการ (GATS) ซึ่งกำหนดระเบียบวินัยและรูปแบบของวิธีการเข้าสู่ตลาดไว้เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ที่ประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามดังจะได้อีกกล่าวในบทต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย