

กรุงเทพธุรกิจ  
กฎหมาย 4.0

● นิชชา สุวะวิธกุล

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

# 'ก.ม.ท่าเรือ4.0'ภายใต้โจทย์ท่าเรืออัจฉริยะ

ในปัจจุบันพื้นที่ทางทะเลของไทยถูกใช้งานเพื่อกิจกรรมทางทะเลในรูปแบบต่างๆ เช่น การเดินเรือ ซึ่งเป็นหนึ่งในธุรกิจที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยอย่างมีนัยสำคัญ อันอาจสังเกตได้จากรูปแบบวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปของผู้คน การสั่งซื้อสินค้าออนไลน์เป็นพฤติกรรมที่ส่งผลต่อบัจจายที่ขับเคลื่อนการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

เนื่องจากเป็นรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ตอบโจทย์ทั้งในแง่ระยะเวลา ปริมาณ และราคา นอกเหนือจากเทคโนโลยีและความเป็นเลิศของตัวเอง ซึ่งสนับสนุนการขนส่งทางทะเลที่มีคุณภาพแล้ว การบริหารจัดการและความล้ำสมัยของท่าเรือยังเป็นหนึ่งในจุดยุทธศาสตร์ของการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลที่มีความสำคัญ และเชื่อมโยงกับประเด็นทางกฎหมายที่หลากหลาย

ในยุค 4.0 นี้ประเทศไทยได้ต่อยอดนโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ควบคู่ไปกับการส่งเสริมยุทธศาสตร์ชาติเพื่อสนับสนุนการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อความเติบโตทางเศรษฐกิจ ประเด็นการจัดการพื้นที่ใหม่ในการพัฒนาเศรษฐกิจจึงกลับมาได้รับความนิยมน้อยลง เนื่องจาก การประชาสัมพันธ์แนวความคิดนี้ของธนาคารโลกที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจไปพร้อมกับ การพัฒนาจากระบบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ Maritime Logistic ได้ ซึ่งรวมถึงการพัฒนากระบวนการท่าเรือให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ลดการทำงานโดยมนุษย์ นำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ รวมถึงตอบสนองต่อแนวโน้มนโยบายสากลในด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมนั้นมีความสำคัญอย่างมากศาลในด้านความมั่นคงและอาณาเขตทางทะเลรวมถึงการสะท้อนแนวคิดเศรษฐกิจสีน้ำเงินอีกด้วย

สำหรับประเทศไทย ในขณะนี้เริ่มแนวโน้มในการผลักดันสายการบินเรือแห่งชาติและการพัฒนาระบบขนส่งทางทะเลอัจฉริยะ

หรือเรือขนส่งสินค้าที่ไม่ใช้การควบคุมโดยมนุษย์ ซึ่งถือเป็นแนวโน้มทางเศรษฐกิจที่ดี ในด้านการจัดการเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้สนับสนุนการค้าการลงทุระหว่างประเทศ คำถามที่เกิดขึ้นคือ ความจำเป็นในการพัฒนางานท่าเรือให้ถูกขับเคลื่อนโดยเทคโนโลยีอัจฉริยะ จะมีความเป็นไปได้หรือไม่

ในปัจจุบันงานการทำเรืออยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีท่าเรือที่รองรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอยู่หลายแห่งในภูมิภาคที่แตกต่างกันไป เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือระนอง

กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่ใช้บังคับต่อการทำงานและระบบขับเคลื่อนท่าเรือในประเทศไทยในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2543 เป็นหลัก ประกาศและระเบียบที่เกี่ยวข้องได้แก่ พระราชกฤษฎีกากำหนดอาณาบริเวณของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง วิธีดำเนินการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเรือเดินทะเลต่างประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้ การจัดการการทำเรือในประเทศไทยยังดำเนินการร่วมกับกรมเจ้าท่าและสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งหากในอนาคตประเทศไทยจะพัฒนางานท่าเรือไปสู่ระบบอัจฉริยะ หรือการควบคุมงานโดยปัญญาประดิษฐ์รูปแบบต่างๆ กฎหมายและแนวโน้มนโยบายที่สนับสนุนงานท่าเรือจำเป็นต้องมีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงและแก้ไขให้สอดคล้องกัน

สำหรับประเทศที่มีความก้าวหน้าในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะอย่างมีนัยสำคัญในระยะ 5-10 ปีนี้ ซึ่งจะได้ขอหยิบยกมาเป็นกรณีศึกษาเปรียบเทียบคือ สหพันธ์รัฐเยอรมนี โดยจะกล่าวถึงเมืองแห่งท่าเรือคือ ท่าเรือแห่งเมืองฮัมบวร์ก (The Port

of Hamburg) สภาพภูมิศาสตร์ที่ตั้งของท่าเรือฮัมบวร์กได้เปรียบในด้านการเป็นจุดยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นท่าเรือระหว่างประเทศแห่งทะเลบอลติก (Baltic Sea) ซึ่งมีส่วนต่อขยายกับท่าเรือภายในประเทศมากมาย ส่งผลให้ได้รับความนิยมมาก มีสายการบินเรือเข้ามาให้บริการและเป็นจุดแลกเปลี่ยนสินค้าจากแต่ละภูมิภาคมากมายเป็นเวลาหลายร้อยปีแล้ว

ท่าเรือแห่งนี้ก้าวสู่การเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Port Digitalization) มาเป็นเวลากว่า 17 ปีแล้ว ข้อกฎหมายประการแรกที่กำกับระบบงานท่าเรือท่าเรือฮัมบวร์กคือ Hamburg Port Authority Law ซึ่งเมื่อเยอรมนีเป็นประเทศที่เริ่มมีการสนับสนุนเศรษฐกิจทางทะเลอย่างจริงจัง จึงได้จัดให้มีทั้งข้อบังคับในระดับกฎหมายระดับรัฐสมาชิก และกฎหมายระดับสหพันธ์ (German Government และ Federal State Government) เพื่อสนับสนุนแนวนโยบายท่าเรืออัจฉริยะดังต่อไปนี้

หลักการท่าเรือสีเขียวของท่าเรือฮัมบวร์ก (Green Port of Hamburg) ที่บทบัญญัติทางกฎหมายจากหลัก EU Directive 2014/94/EU กำหนดให้เทคโนโลยีแห่งท่าเรือนั้นๆ จะต้องถูกพัฒนาอย่างเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศจากของเสียบริเวณท่าเรือ การรักษาความปลอดภัยและระบบนิเวศที่ยั่งยืน

นอกจากกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศซึ่งบังคับในเรื่องการปล่อยควันพิษมลพิษทางเสียงและน้ำเสียบริเวณท่าเรือแล้ว ยังมีการกำกับดูแลด้วย Energy and Electricity Taxation Acts เพื่อให้การบริหารงานในท่าเรือครบถ้วนสมบูรณ์ โดยบังคับใช้ในเมือง Hamburg และ Lubeck

ประการต่อมา ความจำเป็นด้านการใช้ประโยชน์และการก่อสร้างท่าเรืออัจฉริยะ จะอยู่ภายใต้กรอบของรัฐธรรมนุญเยอรมัน และการกำกับดูแลอื่นๆ ตามแผนการพัฒนาท่าเรือ Digitalizing Hamburg Port 2021-2025 ซึ่งจะดำเนินการภายใต้กฎหมายระดับสหพันธ์อย่างกฎหมายการจัดการน้ำ, บทบัญญัติเพื่อการปกป้องธรรมชาติและ การก่อสร้างท่าเรือ

ในด้านระบบการเงินในท่าเรือขณะนี้ อาศัยหลัก Privatization, Public-Private Partnerships (PPP) ซึ่งถูกกำกับโดย หลักกฎหมายแพ่งและกฎหมายมหาชน ของเยอรมนีเพื่อกำหนดทิศทางในด้านการเงิน การลงทุน และการบริหารงบประมาณ ในท่าเรือที่อาศัยการทำงานของเทคโนโลยี และปัญญาประดิษฐ์

ประการสุดท้ายการจัดการด้านแรงงาน จะอาศัยหลัก EU Trade Union และ Regulation (EU) 2017/352 ซึ่งวางระบบ ในด้านความโปร่งใสทางการเงินและการจัดการแรงงานที่ให้บริการในท่าเรือ ซึ่งมีการวางแนวทางเอาไว้อย่างชัดเจน อีกทั้งกฎหมายยังครอบคลุมไปถึงการชดเชย ความเสียหายจากการทำงานในท่าเรือระบบอัจฉริยะอีกด้วย

จะเห็นได้ว่าการจะพัฒนาระบบท่าเรืออัจฉริยะ ซึ่งอาจเป็นส่วนหนึ่งที่ส่งเสริม นโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินยังมีประเด็นที่ต้องหันกลับมามองกฎหมายและนโยบาย ที่มีอยู่อีกหลายส่วนด้วยกัน ในการเตรียมความพร้อมหากจะพัฒนาส่งเสริมในด้านนี้ จึงควรต้องมีการพิจารณาถึงการบังคับใช้ และการกำหนดบทลงโทษจากกฎหมายโดย อาจศึกษาจากต้นแบบที่มีความเกี่ยวข้อง และรากฐานทางกฎหมายที่คล้ายคลึงกัน ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นได้