

บทที่ 1

บทนำ

ตั้งแต่อดีต มนุษย์มักใช้เส้นทางคมนาคมที่หลากหลาย อันได้แก่ ทางบก ทางน้ำ การเดินทางไปยังที่หมายโดยอาศัยทางเรือได้เริ่มมีบทบาทสำคัญมาตั้งแต่สมัยอียิปต์ โรมันและกรีก โดยมีการพัฒนาปรับปรุง โครงสร้างรูปแบบของเรือให้มีความแข็งแรงทนต่อกระแสน้ำมากขึ้น เพื่อให้สามารถเดินทางไปในสถานที่ที่ไกลออกไป วัตถุประสงค์ของการโดยสารทางเรือในช่วงแรกเป็นไปเพื่อประโยชน์ทางการค้าของเมืองนั้นกระทำโดยบรรดาพ่อค้าแลกเปลี่ยนซื้อขายกับพ่อค้าอีกเมืองหนึ่ง

ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่สอง อุตสาหกรรมการเดินเรือเริ่มมีบทบาทมากยิ่งขึ้น การขนส่งสินค้าและการให้บริการบรรทุกคนโดยสารจากจุดหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่งเริ่มได้รับความสนใจจากบรรดานักลงทุนเนื่องจากต้นทุนการให้บริการทางเรือต่ำกว่ารูปแบบการขนส่งทางอื่นเพราะการขนส่งทางบกมีข้อจำกัดจากปัญหาสภาพจราจรที่ติดขัดและข้อจำกัดจากสภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ซึ่งอาจเป็นภูเขา หุบเขา อันส่งผลทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปด้วยความยากลำบากและอาจใช้ระยะเวลาในการขนส่งมากกว่าการขนส่งทางน้ำ

วัตถุประสงค์ของการให้บริการทางเรือในช่วงแรกเป็นการอำนวยความสะดวกแก่คนโดยสารจากท่าเรือข้ามมหาสมุทรไปยังเมืองต่างๆ ซึ่งอาจใช้เวลาหลายวัน หรือเป็นเดือน ความต้องการด้านปัจจัยสี่เกี่ยวกับการดำรงชีพจึงเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ ไม่ว่าจะเป็นอาหาร ที่นอน ห้องน้ำ ยารักษาโรค ระหว่างอยู่บนเรือโดยสารนั้นส่งผลทำให้บรรดาผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการเรือโดยสารต้องพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ให้แก่คนโดยสารเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าซึ่งส่งผลดีต่อบรรดาคนโดยสารมีโอกาสได้รับการบริการที่มีคุณภาพโดยพัฒนาเรือดังกล่าวให้มีความหรูหราและมีความเป็นส่วนตัวระหว่างเจ้าของเรือ เพื่อน ญาติสนิทของบุคคลนั้นมากยิ่งขึ้น เรือประเภทดังกล่าวเรียกว่า “เรือสำราญ” หรือชื่อในทางภาษาอังกฤษว่า “Pleasure Vessel” “Pleasure Craft” หรือ “Recreational Boat” ตามแต่ละบุคคลจะเรียกขานสำหรับเรือประเภทนี้

เมื่ออุตสาหกรรมการเดินเรือได้รับความนิยมเพิ่มสูงขึ้น บรรดานักลงทุนจึงแสวงหาช่องทางการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับเรือเช่นกันก่อให้เกิดธุรกิจท่องเที่ยวทางน้ำในรูปแบบต่างๆ ซึ่งรวมถึงธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญ ธุรกิจดังกล่าวทำให้บรรดานักท่องเที่ยวได้เที่ยวชม

ทัศนียภาพความสวยงามของชายฝั่งทะเลและหมู่เกาะ เช่น เกาะคอสูเมล (Cozumel) เป็นเกาะตั้งอยู่ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐเม็กซิโก มีชื่อเสียงอยู่ที่ชายหาดสีขาวสะอาดและแนวปะการังที่งดงาม และใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกรองจากเครือรัฐออสเตรเลีย¹ หรือบริเวณคาบสมุทรไอบีเรียเป็นคาบสมุทรที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของทวีปยุโรปรองจากคาบสมุทรสแกนดิเนเวีย “ไอบีเรีย” แปลว่าดินแดนแห่งแม่น้ำ เป็นคาบสมุทรที่มีประวัติศาสตร์มาอย่างยาวนานตั้งแต่สมัยโรมัน บรรดานักท่องเที่ยวที่ล่องเรือสำราญผ่านบริเวณคาบสมุทรดังกล่าวจะได้สัมผัสถึงความเก่าแก่และความขลังของโบราณสถานที่ตั้งอยู่รายล้อมคาบสมุทรแห่งนี้² เป็นต้น

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โดยสภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเป็นประเทศที่มีชายฝั่งทางทะเลสวยงาม มีหมู่เกาะที่ถูกจัดอันดับให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวระดับโลกมากมาย อันได้แก่ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน ตั้งอยู่ในจังหวัดพังงาถือเป็นดินแดนแห่งสวรรค์ของเหล่าสัตว์น้ำมากมายที่ดำรงชีวิตอยู่ แวดล้อมไปด้วยสัตว์สันตระการตาของปะการังอ่อนและอุทยานดอกไม้ใต้ทะเล เช่น เกาะหอยงเป็นเกาะที่มีชื่อเสียงของอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน มีหาดทรายขาวสะอาด เงียบสงบเหมาะสำหรับใช้เป็นสถานที่วางไข่ของเต่าทะเลบางชนิด ได้แก่ เต่ามะเฟืองเป็นเต่าทะเลที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลกมักวางไข่บริเวณหมู่เกาะสิมิลันในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม³ นอกจากนี้ ยังมีเกาะหินปูชาร์ หรืออีกชื่อเรียกหนึ่งว่า “เกาะห้วกะโหลก” เป็นกองหินขนาดใหญ่ที่มีความลาดชันสูงจนถึงระดับความลึกประมาณ 80 ฟุต เป็นแหล่งดำน้ำลึกสวยงามแห่งหนึ่งของหมู่เกาะสิมิลันเช่นกัน⁴ ตลอดจนอุทยานแห่งชาติแหลมสนและหมู่เกาะกำ ตั้งอยู่อำเภอเกาะเปอร์จังหวัดระนอง เป็นอุทยานที่ประกอบไปด้วยหาดทรายและป่าชายเลนสมบูรณ์ด้วยพันธุ์ไม้และสรรพสัตว์โดยบริเวณหมู่เกาะกำที่อยู่ห่างจากชายฝั่งไม่มาก มีสิ่งมีชีวิตใต้น้ำที่มีเอกลักษณ์เฉพาะอาศัยอยู่

¹ นิสาร์ตัน สีตะสุวรรณ. (2545). *เที่ยวรอบโลกชุดดินแดนในฝัน ล่องเรือสำราญ*. กรุงเทพฯ: อทิตตาพรีนติ้ง. หน้า 105.

² วราห์ วรเวช. (2552). *ล่องเรือล่องใจไปกับเรือสำราญ*. กรุงเทพฯ: สหธรรมิก. หน้า 86.

³ สำนักพิมพ์ธารบัวแก้ว. (2544). *อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน*. นนทบุรี: ธารบัวแก้ว. หน้า 150,152.

⁴ ส่วนอุทยานแห่งชาติทางทะเล สำนักอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและกรมป่าไม้. (2544). *หมู่เกาะสิมิลัน คู่มือท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลัน จังหวัดพังงา*. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์. หน้า 68.

อันได้แก่ ปูแมงมุมแดงหลังขาว (Depressed Gorgonian Crab) อาศัยอยู่ตามกัลปังหาหินปูนขนาดใหญ่ เมื่อมีศัตรูเข้าไปใกล้ ปูชนิดนี้จะทำตัวแข็ง หรือซุกเข้าเพื่อให้กลมกลืนกับกัลปังหา^๕

เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบและเห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอ เรื่อง แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ (Yacht) และท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) เพื่อรับทราบความก้าวหน้าในการพิจารณาแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ ของประเทศไทย โดยศึกษาการกำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือสำราญ ตลอดจนพัฒนาท่าเรือเดิม ไม่ว่าจะเป็นท่าเรื่อน้ำลึกภูเก็ต ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ตลอดจน ท่าเทียบเรือแห่งใหม่ที่จังหวัดกระบี่และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ให้มีศักยภาพ เพื่อรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Super Yacht) อันเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นท่าเรือ ศูนย์กลางของธุรกิจเรือสำราญในภูมิภาคอาเซียน (Thailand: Marina Hub of ASEAN)^๖

สำหรับความสำคัญของการท่องเที่ยวทางทะเล หากประเทศไทยสามารถผลักดันตนเอง เป็นประเทศศูนย์กลางธุรกิจเรือสำราญในภูมิภาคอาเซียนย่อมสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ให้กับพื้นที่ซึ่งถูกใช้เป็นที่ท่าเทียบเรือ รวมไปถึงบริเวณข้างเคียงอันเป็นการกระจายรายได้ให้แก่ ประชาชนทุกระดับอย่างทั่วถึง ทั้งการค้าระดับชุมชน ธุรกิจการท่องเที่ยว ร้านอาหารและภัตตาคาร โรงแรมที่พักอันเป็นการสร้างรายได้ให้แก่บรรดาคนในชุมชนเหล่านั้นและเป็นการตอบสนองต่อ นโยบายของรัฐบาลและกิจกรรมความร่วมมือในกรอบการพัฒนาสามเหลี่ยมทางเศรษฐกิจด้วย

การที่ประเทศไทยจะสามารถพัฒนาตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกิจเรือสำราญของภูมิภาค อาเซียนได้ จำต้องพัฒนาความต้องการพื้นฐานในการเป็นเมืองท่าศูนย์กลางในด้านต่างๆ อันได้แก่ การพัฒนาท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐานในระดับสากล มีระบบการซ่อมแซมเรือที่ทันสมัย มีระบบการขนส่ง เชื่อมต่อที่สะดวก รวดเร็วแก่บรรดานักท่องเที่ยวระหว่างท่าเรือ สนามบิน โรงแรมและสถานที่ ท่องเที่ยว ตลอดจนการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับเรือสำราญเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่บรรดานักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศสามารถท่องเที่ยวทางเรือสำราญ ได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า สภาพปัญหาส่วนใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาธุรกิจ ท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขมีดังต่อไปนี้

^๕ ธรณ์ ชำรงนาวาสวัสดิ์. (2542). *คู่มือการท่องเที่ยวเชิงนิเวศทางทะเล สมุทรสาคร ภูเก็ต เกาะฝั่งอันดามันเหนือ ระนอง พังงา ภูเก็ต*. กรุงเทพฯ: กองอนุรักษ์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. หน้า 45.

^๖ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2558, 28 กรกฎาคม). *มติคณะรัฐมนตรีเรื่อง แนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือสำราญ (Yacht) และท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise)*.

ประการแรก บทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ ตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 ให้ยกเลิกความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 50 ลงวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2515 บัญญัติไว้ว่า “เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้ สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ และไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ซึ่งตามความในข้อ 2 แห่งประกาศกระทรวงคมนาคมที่ 296/2558 เรื่อง กำหนดเงื่อนไขการอนุญาตให้เรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) ของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วย ลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บัญญัติไว้ว่า เรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) หมายถึง เรือสำราญและกีฬา ที่มีขนาดความยาวตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป บรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 12 คน และตามความในข้อ 6 ของประกาศดังกล่าว วางหลักไว้ว่า การอนุญาตให้เรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) ของบุคคล ผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้เพียงไม่เกิน 1 ปี

ตามประกาศกระทรวงคมนาคมข้างต้นกำหนดให้เรือสำราญและกีฬาขนาดใหญ่ (Super Yacht) ที่ไม่ใช่เรือไทยของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทย สามารถ ทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ซึ่งตามความในมาตรา 5 ของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 วางหลักไว้ว่า การค้าในน่านน้ำไทย หมายความว่า การขนส่งคนโดยสาร หรือของ หรือลากจูง เพื่อหากำไร จากเมืองท่า หรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่า หรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่ง หรือหลายแห่ง ภายในน่านน้ำไทย โดยปกติ การนำเข้าเรือสำราญมายังประเทศไทย หากไม่ได้นำเข้ามาใช้งานเพื่อ การส่วนตัว (Private Use) แต่นำเข้ามาเพื่อขาย หรือให้บริการชาร์เตอร์เรือ⁸ แก่ผู้อื่นย่อมถือได้ว่าเป็น

⁷ “บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทย” หมายถึง คนต่างด้าวเนื่องจากตามความในมาตรา 7 ของ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540 กำหนดให้ ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย

⁸ สัญญาชาร์เตอร์เรือ (Contract of Affreightment) คือ สัญญาระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ชาร์เตอร์เรือ (Charterer) โดยตกลงให้ ประโยชน์จากเรือสำหรับการขนส่งสินค้า หากตกลงกันให้ใช้ประโยชน์เพื่อช่วงระยะเวลาหนึ่งเรียกว่า “Time Charter” หากตกลง ให้ใช้ประโยชน์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวเรียกว่า “Voyage Charter” หรือหากตกลงกันให้ผู้ชาร์เตอร์เรือมีอำนาจจัดการ ความคุมเรือเรียกว่า “Bareboat” หรือ “Demise Charter” อ้างถึงใน สุรพิศ เพ็ชรคง. (2548). *การชาร์เตอร์เรือ: วิเคราะห์แนวทางใน การร่างกฎหมายของไทย* วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 6. สาเหตุที่ผู้เขียนเลือกใช้คำว่า “ชาร์เตอร์เรือ” แทนคำว่า “เช่าเรือ” เนื่องจากการศึกษา พบว่า เคยมี รัชพระราชบัญญัติส่งเสริม การพาณิชย์ พ.ศ. ได้นิยามศัพท์เกี่ยวกับสัญญาชาร์เตอร์เรือไว้ตลอดจนผู้เขียนเห็นว่า สัญญาเช่า กับสัญญาชาร์เตอร์ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ ตามกฎหมายลักษณะ 4 แห่งทรัพย์แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์ (Commercial Use) เนื่องจากเป็นการแสวงหากำไร การที่ประกาศกระทรวงคมนาคมข้างต้น กำหนดให้ บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์ เรือไทยสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ย่อมหมายความรวมถึง การอนุญาตให้บุคคลข้างต้น สามารถนำเรือสำราญขนาดใหญ่เข้ามาในน่านน้ำไทยเพื่อขาย หรือให้บริการชาร์เตอร์เรือ แก่ผู้อื่น ได้ อันเป็นการขัดต่อเจตนารมณ์ของ ‘เรือสำราญและกีฬา’ ตามพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทยฉบับข้างต้นเนื่องจากตามกฎหมายดังกล่าว วางหลักไว้ว่า เรือสำราญและกีฬา หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญ หรือเรือที่ใช้เพื่อการกีฬาโดยเฉพาะและไม่ได้ใช้เพื่อ การค้า ทั้งนี้ หากตีความว่า ตามกฎหมายของประเทศไทยอนุญาตให้เฉพาะเรือสำราญขนาดใหญ่เท่านั้น ที่สามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ แต่เรือสำราญและกีฬาที่ไม่ใช่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถ ทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ย่อมเป็นการตีความที่ไม่สอดคล้องกับการใช้งานเรือสำราญในทางปฏิบัติ เนื่องจากปัจจุบัน ได้มีการนำเรือยอชต์อันถือเป็นเรือสำราญประเภทหนึ่ง โดยนำมาใช้งานเพื่อประกอบ ธุรกิจการให้บริการชาร์เตอร์เรือ หรือขายแก่นักท่องเที่ยวที่สนใจภายในราชอาณาจักรไทยมาเป็น ระยะเวลาหลายปีแล้วก่อนที่จะมีการพัฒนาด้านการออกแบบเรือสำราญที่มีความยาวตั้งแต่ 30 เมตรขึ้นไป บรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 12 คน อันมีลักษณะเป็นเรือสำราญขนาดใหญ่ที่ได้รับความนิยมในภายหลัง

เนื่องด้วยความไม่สอดคล้องกันของกฎหมายไทยแต่ละฉบับข้างต้นอาจส่งผลทำให้ บุคคลทั่วไปที่มีความสนใจเกี่ยวกับธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญเกิดความสับสนได้ว่า การนำเข้าเรือสำราญ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขาย หรือให้บริการชาร์เตอร์เรือแก่ผู้อื่นสำหรับใช้เดินเรือในน่านน้ำไทย เรือลำดังกล่าวยังมีสภาพตามกฎหมายเป็นเรือสำราญหรือไม่ เพราะการขาย หรือให้บริการชาร์เตอร์เรือ ย่อมเป็นการนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อการค้าอันถือเป็นการใช้งานเพื่อการพาณิชย์รูปแบบหนึ่ง ตลอดจนการที่บุคคลใดนำเรือสำราญของตนเองบรรทุกบรรดานักท่องเที่ยวเพื่อขับพาเที่ยวชม ตามหมู่เกาะต่างๆ ในน่านน้ำไทยโดยนักท่องเที่ยวแต่ละรายจะถูกเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายบุคคล กรณีเช่นนี้ แม้เป็นการใช้งานเพื่อความสำราญของบรรดานักท่องเที่ยว แต่ทำให้เจ้าของเรือสำราญ มีรายได้จากการให้บริการข้างต้น เรือลำดังกล่าวจะถือเป็นเรือสำราญหรือไม่ หรือมีสภาพเป็นเรือโดยสาร

กำหนดให้กรณีเกิดความเสียหายเพียงเล็กน้อย ผู้เช่ามีความรับผิดชอบเสียค่าใช้จ่ายเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งชำนั้น แต่ หากได้ความว่าความเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่เช่าเป็นความเสียหายที่ไม่ใช่เพียงเล็กน้อยย่อมเป็นความรับผิดชอบของผู้ให้เช่า หากนำกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินมาใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรือย่อมไม่เหมาะสมเนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์เรือมีหลากหลาย ประเภทส่งผลทำให้สิทธิหน้าที่ของคู่สัญญามีความแตกต่างกัน เช่น สัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า (Demise Charter) เป็นสัญญา ที่เจ้าของเรือตกลงสละการครอบครองและควบคุมสั่งการเรือให้แก่ผู้ชาร์เตอร์เรือส่งผลทำให้สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบ ที่เกิดขึ้นทั้งหมดแก่เรือดังกล่าว ย่อมตกเป็นของผู้ชาร์เตอร์เรือแม้ได้ความว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหาย เพียงเล็กน้อยก็ตมอันมีลักษณะแตกต่างจากสัญญาเช่าตามปกติ

การพิจารณาว่าเรือใดมีลักษณะเป็นเรือสำราญควรคำนึงจากวัตถุประสงค์การใช้งานของเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือเรือเป็นสาระสำคัญตลอดจนการนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์สามารถกระทำ ได้หรือไม่ และหากนำเรือประเภทดังกล่าวมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์จะมีความแตกต่างจากการนำเรือ ประเภทอื่นมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์อย่างไร บทนิยามศัพท์เกี่ยวกับเรือสำราญตามกฎหมาย ของประเทศไทย ณ ปัจจุบัน จึงยังไม่มี ความชัดเจนเพียงพอแต่อย่างใด

ประการที่สอง การกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้า เรือสำราญเป็นการชั่วคราว

กรณีการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราว ผู้นำเข้าย่อมได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามภาค 4 ประเภท 3(ค) แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามความในมาตรา 81(2)(ค) แห่งประมวลรัษฎากร วางหลักไว้ว่า ให้ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการประกอบกิจการประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ (2) การนำเข้าสินค้าดังต่อไปนี้ (ค) สินค้าที่จำแนก ประเภทไว้ในภาคว่าด้วยของที่ได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร

ตามความในข้อ 2.4.1 ของประกาศกรมศุลกากรที่ 209/2557 เรื่อง พิธีการศุลกากรสำหรับ เรือสำราญและกีฬา หรือเรือประมง บัญญัติไว้ว่า การทำสัญญาประกันให้กำหนดระยะเวลาเท่าที่ จำเป็นแก่กรณี โดยไม่เกิน 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้า เว้นแต่กรณีเจ้าของเรือ หรือผู้เดินทางมาพร้อม กับเรือที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือให้อยู่เกินกำหนด 6 เดือนนับแต่วันที่นำเข้า และประสงค์ จะต่ออายุสัญญาประกันซึ่งจะต้องแสดงเหตุผลถึงความจำเป็นพร้อมมีหนังสือรับรองว่า เรือลำดังกล่าวได้จอดอยู่ หรือซ่อมแซมอยู่ ณ ที่เข้าจอดเรือ หรือที่ซ่อมแซมเรือของผู้ประกอบการ ที่เกี่ยวข้องนั้น ทั้งนี้ ต้องไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่นำเข้า หากมีเหตุอันสมควรจะขยายกำหนด ระยะเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีก็ได้ แม้การต่ออายุสัญญาประกันต่อกรมศุลกากรว่า จะนำเรือสำราญที่นำเข้ามาชั่วคราวกลับออกไปนอกราชอาณาจักรภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน สัญญาดังกล่าวจะไม่มีค่าใช้จ่าย แต่การที่ประกาศข้างต้น กำหนดให้ ผู้นำเข้าเรือสำราญมีหน้าที่ต้อง เตรียมเอกสารที่ใช้ประกอบการพิจารณาขอต่ออายุสัญญานั้น อันได้แก่ คำร้องขอต่ออายุสัญญา ประกัน ต้นฉบับใบขนสินค้าพิเศษ หนังสือรับรองการจอดเรือ หรือซ่อมแซมเรือ เป็นต้น ตลอดจน การนำเอกสารดังกล่าวมาขึ้นขอต่ออายุสัญญาข้างต้นทุก 6 เดือนย่อมเป็นการสร้างภาระค่าใช้จ่าย สำหรับการเดินทางมาติดต่อที่ด่านศุลกากรและทำให้เสียเวลาแก่ผู้นำเข้าสำหรับการใช้งานเรือ สำราญเพื่อการท่องเที่ยวภายในน่านน้ำของประเทศไทยเนื่องจากบางครั้งขณะที่กำหนดระยะเวลา

^๗ ประกาศกรมศุลกากรที่ 209/2557 เรื่อง พิธีการศุลกากรสำหรับเรือสำราญและกีฬา หรือเรือประมง. ข้อ 2.4.1

สัญญาประกันใกล้สิ้นสุดลง ผู้นำเข้าอาจต้องเที่ยวอยู่ตามหมู่เกาะที่อยู่ห่างไกลจากชายฝั่งมาก ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับขึ้นมายังชายฝั่งเพื่อติดต่อขอต่ออายุสัญญาประกันทุก 6 เดือน กำหนดระยะเวลาตามสัญญาข้างต้นถือเป็นระยะเวลาที่น้อยเกินไปสำหรับการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยอันก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่บรรดานักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศที่เป็นเจ้าของเรือสำราญสัญชาติต่างประเทศได้

ประการที่สาม การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญ

โดยปกติ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญถือเป็นมาตรการทางกฎหมายที่สามารถดึงดูดให้บรรดานักธุรกิจเกิดความสนใจอยากนำเรือสำราญของตนเองมาจดทะเบียนภายใต้สัญชาติของประเทศนั้นเพื่อให้ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีแก่เจ้าของเรือสำราญ การที่ผู้ประกอบการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลย่อมส่งผลทำให้นิติบุคคลเหล่านั้นมีโอกาสได้รับผลกำไรที่มากขึ้นกว่าปกติส่งผลทำให้ประเทศใดที่มีมาตรการทางภาษีดังกล่าวย่อมทำให้มีนิติบุคคลมาจดทะเบียนเรือสำราญภายใต้สัญชาตินั้นมากยิ่งขึ้นก่อให้เกิดการยกระดับความน่าเชื่อถือและเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่เรือที่ชักธงของประเทศไทยต่อสายตานักธุรกิจทั่วโลก

จากการศึกษา พบว่า ตามกฎหมายของประเทศไทย ส่วนใหญ่มีแต่การให้สิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับเรือที่มีรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่มี การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกรณีผู้ประกอบการธุรกิจเรือสำราญแต่อย่างใด หากผู้ประกอบการเรือสำราญรายใดมีกำไรจากการประกอบธุรกิจ เช่น ขยายหรือให้บริการชาร์เตอร์เรือสำราญ อันมีลักษณะเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ตามความในมาตรา 3 ของพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 583) พ.ศ. 2558 กำหนดให้ ยกเลิกความในมาตรา 6 แห่งพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 530) พ.ศ. 2554 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตราและยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 564) พ.ศ. 2556 ซึ่งมีสาระสำคัญว่า หากนิติบุคคลใดประกอบธุรกิจโดยมีกำไรไม่เกิน 3 แสนบาท ย่อมได้รับการยกเว้นไม่ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล แต่หากได้ความว่าผู้ประกอบการรายนั้นมีกำไรเกิน 3 แสนบาทแต่ไม่ถึง 3 ล้านบาท ต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตรากำไรร้อยละ 15 ของกำไรในรอบระยะเวลาบัญชีนั้น ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการมีกำไรจากการประกอบธุรกิจเรือสำราญสูงเกินกว่า 3 ล้านบาท ในรอบระยะเวลาบัญชีปีดังกล่าว ผู้ประกอบการรายนั้นต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตรากำไรร้อยละ 20 เว้นแต่ธุรกิจของผู้ประกอบการเรือสำราญไม่มีลักษณะเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

นิติบุคคลรายนั้นต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 20 จากกำไรสุทธิตั้งแต่บาทแรกของบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 42) พ.ศ. 2559

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงแนวคิดในการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญ
2. เพื่อศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทย
3. เพื่อศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ การกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราว และการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบธุรกิจเรือสำราญ โดยเทียบเคียงกับกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ สหราชอาณาจักรและสาธารณรัฐมอลตา

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

กฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 ยังไม่มีความสอดคล้องกับรูปแบบการใช้งานเรือสำราญตลอดจนการกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราวไม่เหมาะสมต่อการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญเท่าที่ควรและการที่ประเทศไทยไม่มีมาตรการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบธุรกิจเรือสำราญอาจกลายเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญ ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรแก้ไขบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญตลอดจนการกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราว และการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวเพื่อดึงดูดให้บรรดานักท่องเที่ยวและผู้ประกอบธุรกิจเกิดความสนใจในการท่องเที่ยวทางเรือสำราญภายในน่านน้ำของประเทศไทยมากขึ้น

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

สารนิพนธ์เล่มนี้มุ่งศึกษาปัญหากฎหมายในการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทย จำกัดเฉพาะประเด็นบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ การกำหนดระยะเวลาและ

การต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราวตลอดจนการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบธุรกิจเรือสำราญ โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบกรณีประเทศไทย สาธารณรัฐสิงคโปร์ สหราชอาณาจักรและสาธารณรัฐมอลตาเพื่อแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจเรือสำราญของภูมิภาคอาเซียน

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้ใช้วิธีการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ โดยมุ่งเน้นศึกษาข้อกำหนด บทความ หนังสือ รายงานวิจัย ตำรากฎหมายและอนุสัญญาของต่างประเทศ เป็นต้น

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวคิดการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญ
2. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทย
3. ทำให้ทราบถึงมาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขบทนิยามศัพท์ของเรือสำราญ การกำหนดระยะเวลาและการต่ออายุสัญญาประกันตามมาตรการนำเข้าเรือสำราญเป็นการชั่วคราว และการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลของผู้ประกอบธุรกิจเรือสำราญ โดยเทียบเคียงกับกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ สหราชอาณาจักรและสาธารณรัฐมอลตา

1.7 นิยามศัพท์¹⁰

“เรือสำราญ” หมายถึง เรือใดที่ใช้เพื่อการกีฬา หรือความบันเทิงของบุคคลนั้นซึ่งมีหลากหลายประเภท อันได้แก่ เรือยอชต์ เรือที่ใช้สำหรับการเล่นกีฬาทางน้ำ เป็นต้น

“เรือยอชต์” หมายถึง เรือสำราญประเภทหนึ่ง¹¹

¹⁰ ภาขในสารนิพนธ์เล่มนี้ ผู้เขียนใช้คำทับศัพท์ภาษาอังกฤษสำหรับชื่อเรียกขานของเรือสำราญบางประเภทเนื่องจากไม่มีการบัญญัติศัพท์เป็นภาษาไทยไว้ในพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถานและการแปลศัพท์ด้วยความรู้ ประสบการณ์ของผู้เขียนอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ผิดพลาดแก่ผู้อ่านได้

¹¹ สาเหตุที่ผู้เขียนจำแนกนิยามศัพท์ “เรือสำราญ” และ “เรือยอชต์” แยกออกจากกันเนื่องจากการศึกษาพบว่า เจตนารมณ์ของกฎหมายต่างประเทศบางฉบับต้องการบังคับใช้กับเรือยอชต์เป็นการเฉพาะ ในขณะที่กฎหมายของต่างประเทศบางฉบับสามารถบังคับใช้กับเรือสำราญได้ทุกประเภทเพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่ผู้อ่าน

“การใช้งานเพื่อการส่วนตัว” (Private Use) หมายถึง การใช้งานเรือสำราญโดยเจ้าของ หรือแขกของบุคคลนั้นเพื่อการกีฬา หรือความบันเทิงอันปราศจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม หรือ ค่าใช้จ่ายใดๆจากแขกของบุคคลดังกล่าว

“การใช้งานเพื่อการพาณิชย์” (Commercial Use) หมายถึง การใช้งานเรือสำราญของบุคคลอื่นใดนอกจากเจ้าของ สำหรับการว่าจ้าง การชาร์เตอร์ หรือกิจการอื่นใดโดยมีการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียม หรือค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในลักษณะเดียวกันจากบุคคลนั้นเพื่อใช้สำหรับการกีฬา หรือ ความบันเทิง เช่น การให้บริการชาร์เตอร์เรือสำราญ เป็นต้น