

บทที่ 2

ประวัติและแนวคิดของการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญ

2.1 ความหมายของเรือสำราญ

สำหรับความหมายของ “เรือ” ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554¹ หมายถึง (คำนาม) ยานพาหนะที่ใช้สัญจรไปมาในน้ำ มักทำด้วยวัสดุไม้ทั้งต้น หรือนำกระดาน สังกะสี เหล็ก เป็นต้น มาประกอบกันเข้า

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานข้างต้นได้กำหนดนิยามศัพท์ความหมายของ “สำราญ” หมายถึง (คำกริยา) สุขสบาย เช่น วันอาทิตย์จะนอนให้สำราญเลย หรือ (คำวิเศษณ์) ที่ทำให้มีความสุขสบาย เช่น เรือสำราญ²

จากการศึกษา พบว่า ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถานไม่มีการบัญญัติศัพท์ของ “เรือสำราญ” ไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากพิจารณาตามความหมายของคำว่า “เรือ” และ “สำราญ” ย่อมหมายถึง เรือใดที่ใช้สัญจรในทางน้ำเพื่อทำให้เกิดความสุขสบายแก่เจ้าของเรือ หรือผู้ใช้งานเรือดังกล่าว

ตามพจนานุกรม Collins Cobuild Advanced Learner's English Dictionary กำหนดนิยามศัพท์ของเรือสำราญ (Pleasure Craft) หมายถึง เรือใดที่บรรทุกคนโดยสารสำหรับการท่องเที่ยว ทะเลสาบ หรือทะเลเพื่อความสุขของบุคคลนั้น³

เรือสำราญ หมายถึง เรือใดที่มีวัตถุประสงค์การใช้งาน ไม่ว่าจะเป็นการใช้เพื่อการส่วนตัว หรือการใช้เพื่อการพาณิชย์สำหรับการกีฬา หรือความบันเทิง แต่ไม่หมายความรวมถึงเรือใดที่ถูกใช้สำหรับบรรทุกคนโดยสารเพื่อนำเที่ยวชมสถานที่ต่างๆซึ่งคนโดยสารแต่ละรายจะถูกเรียกเก็บ

¹ สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. (2556). *พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554*. กรุงเทพฯ: ศิริวัฒนาอินเตอร์พริ้นท์. หน้า 1015.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 1229.

³ HarperCollins Publishers. (2003). *Collins Cobuild Advanced Learner's English Dictionary*. (4th ed.). Bishophriggs: HarperCollins. p. 1096.

ค่าโดยสารแตกต่างกันไปตามรายบุคคล⁴ นิยามศัพท์ของเรือสำราญดังกล่าวมีที่มาจาก Maritime and Port Authority Of Singapore (Pleasure Craft) Regulations 2000 ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 2010 ของสาธารณรัฐสิงคโปร์อันเป็นกฎหมายที่มีความทันสมัยเนื่องจากสาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นสาธารณรัฐที่มีรายได้หลักส่วนหนึ่งมาจากธุรกิจด้านการเดินเรือจนได้รับรางวัล Best Seaport in Asia ในงาน Asia Freight, Logistics and Supply Chain Awards ประจำปี พ.ศ. 2560 (AFLAS) จัดขึ้นที่สาธารณรัฐสิงคโปร์ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2560 โดยรางวัลดังกล่าวบ่งบอกถึงภาวะผู้นำความน่าเชื่อถือ ตลอดจนความสม่ำเสมอในด้านคุณภาพ การบริหารจัดการและด้านลูกค้าสัมพันธ์⁵

สำหรับการใช้งานเรือสำราญ โดยส่วนใหญ่บรรดาเจ้าของเรือ เพื่อน ญาติสนิทของบุคคลเหล่านั้นมักนิยมนำมาใช้งานเพื่อความบันเทิง หรือความสำราญของบุคคลเหล่านั้นอันเป็นการใช้งานเพื่อการส่วนตัว แม้ได้ความว่ามีการนำเรือสำราญมาใช้เพื่อการพาณิชย์ เรือดังกล่าวยังถือว่าเป็นเรือสำราญเช่นกันเนื่องจากการนำเรือสำราญมาใช้เพื่อความสุขของผู้เช่าเรือ ญาติสนิท หรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าว

สาเหตุส่วนใหญ่ที่การท่องเที่ยวทางเรือสำราญได้รับความนิยมจากบรรดานักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศเนื่องจากรูปแบบการท่องเที่ยวดังกล่าวมีความเป็นส่วนตัว หูหระไม่ต้องรีบเร่งไปยังสถานที่ต่างๆตามที่บริษัทนำเที่ยวกำหนดไว้ส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวมีโอกาสได้ใช้เวลาสัมผัสธรรมชาติและควบของสิ่งมีชีวิตที่มีสีสันหลากหลายได้ทะเลลึกมากขึ้น เช่น ปลาหินสมุทรจักรพรรดิ (Emperor Angelfish) เป็นปลาที่มีสีสันและลวดลายแตกต่างจากปลาชนิดอื่น กล่าวคือ เมื่อวัยอ่อนจะมีสีน้ำเงินลายขาวคล้ายลายกันหอย แต่เมื่อโตขึ้นจะมีสีเหลืองลายน้ำเงินขาวอันมีความแตกต่างจากช่วงวัยอ่อนอย่างสิ้นเชิง⁶ รวมทั้งฉลามวาฬ (Whale Shark) เป็นปลาฉลามขนาดใหญ่ที่สุด กินสัตว์เล็กจำพวกแพลงก์ตอน เคช หรือไข่ปลาที่ลอยมาตามน้ำถือเป็นสัตว์

⁴ Maritime and Port Authority Of Singapore (Pleasure Craft) Regulations 2000.

Definitions

2. (1) In these Regulations, unless the context otherwise requires

“pleasure craft” means any craft which is intended for use (whether such use is for private use or commercial use) within the port exclusively for sport or pleasure purposes, but does not include any craft which is used to carry passengers on sightseeing tours within the port for which each such passenger is charged a separate and distinct fare.

⁵ Maritime and Port Authority of Singapore. (2017). *Singapore is “Best Seaport in Asia” for 29th time.* (Online). Available: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/ea681c5cd653-46d9-9b94-2335dd45201e>. [2018, May 8].

⁶ วินิจ รังผึ้ง. (2544). *อันดามัน ความลับ ... ทะเลลึก*. กรุงเทพฯ: กัดชรธรศ. หน้า 48.

ที่เป็นมิตรกับนักดำน้ำและปลากระเบนราหู (Manta Rays) เป็นปลากระเบนที่มีขนาดใหญ่ มีขนาดสมอง เทียบเท่ากับขนาดร่างกายถูกจัดว่าเป็นปลาที่มีความฉลาดมาก โดยสามารถกระโดดขึ้นมาเหนือผิวน้ำได้เพื่อสกัดพวกปรสิต หรือเหาฉลามออกจากร่างกาย ณ บริเวณเกาะตาชัยซึ่งเป็นเกาะขนาดเล็ก ตั้งอยู่ระหว่างอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสิมิลันและอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ จังหวัดพังงา ได้อีกด้วย

2.2 ประวัติความเป็นมาและประเภทของเรือสำราญ

สำหรับประวัติความเป็นมาของเรือสำราญ จากศึกษาพบว่า หลักฐานที่ชัดเจนเกี่ยวกับการประดิษฐ์เรือสำราญได้เริ่มต้นในช่วงประมาณศตวรรษที่ 14 ชาวดัตช์ได้ประดิษฐ์เรือยอชต์ขึ้นซึ่งเป็นเรือขนาดเล็กและมีความรวดเร็ว โดยมีการใช้งานเพื่อไล่ล่าโจรสลัดและอาชญากร⁸ เรือยอชต์มาจากภาษาดัตช์คำว่า “Jacht” หรือ “Jachten” หมายถึง เร่งรีบ หรือล่า ในอดีตเจ้าของเรือและพ่อค้ามักเริ่มใช้ “Jacht” ขนาดเล็กเหล่านี้เพื่อล่องเรือสำหรับเฉลิมฉลองเรือสินค้าของพวกเขาที่กลับมาได้อย่างปลอดภัยและรวดเร็ว โดยมีการนำเรือยอชต์บรรทุกเพื่อน ญาติสนิทออกไปทางทะเลเพื่อความสุขบนเรือลำดังกล่าว ภายหลังจากการที่พระเจ้าชาร์ลส์ที่ 2 พ่ายแพ้ยุทธการวูสเตอร์ (Battle of Worcester) ซึ่งเป็นสงครามกลางเมืองอังกฤษระหว่างฝ่ายรัฐสภาและฝ่ายนิยมกษัตริย์ (Royalist) เมื่อวันที่ 3 กันยายน ค.ศ. 1651 พระองค์ได้ทรงย้ายสถานที่ประทับเพื่อลี้ภัยไปยังราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ เป็นระยะเวลาเกือบ 10 ปี ต่อมาหลังจากเหตุการณ์บ้านเมืองสงบ ในปี ค.ศ. 1660 ได้มีการเชิญพระเจ้าชาร์ลส์ที่ 2 กลับคืนสู่บัลลังก์ราชวงศ์อังกฤษโดยมีการจัดงานการเฉลิมฉลองที่เมืองอัมสเตอร์ดัม พระองค์ได้รับของขวัญเป็นเรือยอชต์อันหรูหราซึ่งมีชื่อว่า “Mary” รวมถึงลูกเรือจำนวน 20 ราย นำความปลื้มปิติมาสู่พระองค์อย่างมาก¹⁰

ในช่วงปี ค.ศ. 1661 ได้มีการจัดการแข่งขันเรือบริเวณแม่น้ำเทมส์ พระเจ้าชาร์ลส์ที่ 2 กษัตริย์แห่งอังกฤษ สกอตแลนด์และไอร์แลนด์ผู้ชื่นชอบการแล่นเรือใบเป็นอย่างมาก พระองค์ได้รับเรือยอชต์ขนาดเล็กจากบริษัทอินเดียตะวันออกของดัตช์ พระองค์ได้เริ่มมีส่วนร่วมในการแข่ง

⁸ อภินันท์ บัวหภักดี. (2547). *ดำน้ำสู่อัจฉริยะแห่งทะเลลึก* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สร้างสรรค์บุ๊คส์. หน้า 201.

⁸ American Sailing Association. (2017). *History of the Yacht (Part 1)*. (Online). Available: <https://asa.com/news/2017/12/16/history-of-the-yacht/>. [2018, April 13].

⁹ วิยะพรรณ พงศ์เทียบฤทธิ. (2549). *ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับกรพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ในประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 11.

¹⁰ American Sailing Association. *supra note 8*.

เรือใบภายในแม่น้ำทามส์พร้อมกับพี่ชายของตนเอง พระเจ้าชาร์ลส์ที่ 2 มักถูกขนานนามว่าเป็นบิดาแห่งการแล่นเรือใบที่ใช้สำหรับหาความสำราญเนื่องจากพระองค์ได้ทรงอุทิศเวลาสำหรับการศึกษาการเดินทางเรือและสถาปัตยกรรมเรือซึ่งในช่วงชีวิตของท่านเอง พระองค์ได้ทรงสร้างเรือยอชต์ถึงประมาณ 20 ลำ¹¹

โดยปกติ การแล่นเรือยอชต์ถือเป็นกีฬาของบรรดากษัตริย์มายาวนานกว่าศตวรรษ จนในช่วงปี ค.ศ. 1720 ได้มีการก่อตั้งสโมสรเรือยอชต์แห่งแรกของโลกซึ่งเรียกว่า “the Water Club of the Harbour of Cork” ในสาธารณรัฐไอร์แลนด์ ต่อมาในปี ค.ศ. 1773 มีการก่อตั้งสโมสรเรือยอชต์ของสหราชอาณาจักรอีกสองแห่ง กล่าวคือ สโมสร Lough Ree Yacht Club และ Starcross Yacht Club¹²

ในช่วงปี ค.ศ. 1873 การแล่นเรือสำราญส่วนมากเป็นของชนชั้นสูง โดยว่าจ้างลูกเรือให้ขับพาดตนเอง ญาติสนิท หรือคู่ค้าในการประกอบธุรกิจเพื่อเลี้ยงอาหารค่ำระหว่างล่องเรือสำราญเพื่อสัมผัสประสบการณ์ทางธรรมชาติที่แปลกใหม่แตกต่างจากการล่องเรือโดยสาร หรือเรือประเภทอื่นใดจนทำให้ นาย Carl Smith ผู้สร้างเรือและเป็นเจ้าหน้าที่รัฐต้องการเปลี่ยนแปลงไม่ให้เรือสำราญถูกจำกัดผู้ใช้งานอยู่เพียงแต่ชนชั้นสูงเท่านั้น ในปีเดียวกันนี้ เขาได้ตีพิมพ์หนังสือ “Om båtar och båtsegling” หนังสือเล่มนี้ได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการแล่นเรือใบสำหรับระยะทางไกล การซื้อเรือ การดูแลรักษาและการตกแต่งเรือ นาย Carl Smith ต้องการให้ชาวสวีเดนได้รู้จักการนำเรือใบไปใช้งานเพื่อหาความบันเทิง หรือความสุขของตนเอง ญาติสนิท มากยิ่งขึ้น เมื่อหนังสือดังกล่าวถูกตีพิมพ์ออกไปส่งผลทำให้เรือสำราญกลายเป็นยานพาหนะที่ชาวสวีเดนเริ่มเลือกใช้งานสำหรับความบันเทิงในยามว่างอันถือเป็นงานอดิเรกที่ได้รับความนิยมอย่างหนึ่ง¹³

ต่อมาในปี ค.ศ. 1890 นาย Sune Amilon กรรมการผู้จัดการบริษัทแห่งหนึ่งสัญชาติสวีเดนได้ไปเยี่ยมชมงานที่สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีโดยซื้อเรือขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ประกอบอยู่ภายในซึ่งผลิตโดยวิศวกรที่มีชื่อเสียงระดับโลกของนาย Gottlieb Daimler กลับมายังราชอาณาจักรสวีเดนจนกระทั่งเริ่มมีการสร้างเรือยนต์ภายในราชอาณาจักรดังกล่าวและเรือยนต์เหล่านั้นได้ถูกจัดแสดงเป็นครั้งแรกในงานนิทรรศการ Gothenburg ในปี ค.ศ. 1891 แต่เรือยนต์ดังกล่าวไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรจนมีการพัฒนาต่อมาโดยมีการนำมาใช้งานทั้งเพื่อการส่วนตัว

¹¹ Sjöhistoriska Maritime Museum. (2016). *The history of the Pleasure Boat*. (Online). Available: <https://www.sjohistoriska.se/en/ships-boats--networks/the-history-of-the-pleasure-boat>. [2018, April 13].

¹² American Sailing Association. *supra note 8*.

¹³ Sjöhistoriska Maritime Museum. *supra note 11*.

สำหรับความบันเทิงของเจ้าของเรือ เพื่อน ญาติสนิท และการใช้งานเพื่อการพาณิชย์จนในปี ค.ศ. 1900 ได้มีการจดทะเบียนเรือสำราญที่เป็นเรือยนต์ลำแรกกับ Royal Swedish Yacht Club¹⁴

ในช่วงปี ค.ศ. 1929 นาย Erik Jonson นักปรัชญาได้นำเรือสำราญของตนออกจากหมู่เกาะสตอกโฮล์ม ราชอาณาจักรสวีเดนและได้ใช้ระยะเวลาหลายปีในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางที่ดีที่สุดสำหรับการเดินเรือขนาดเล็ก มีการสร้างแผนที่ทางทะเลของหมู่เกาะต่างๆ ที่เรือสำราญลำดังกล่าวได้แล่นผ่านในเวลานั้น นอกจากนี้ ยังได้พบกับผู้คนทีอาศัยอยู่ในหมู่เกาะต่างๆ และรวบรวมความรู้เกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ที่พบเห็น ไม่ว่าจะเป็หมู่เกาะ ท่าเรือและสถานที่ที่จะได้รับประสบการณ์ทางธรรมชาติที่ดีที่สุด ไว้ในหนังสือเล่มของตนเองชื่อว่า “I prickade och oprickade farleder” (ตีพิมพ์ในปี ค.ศ. 1929) หนังสือเล่มดังกล่าว ได้กลายเป็นหนังสือขายดี (Best Seller) ในช่วงเวลานั้นส่งผลทำให้คนทั่วไปเริ่มให้ความสนใจในการใช้งานเรือสำราญสำหรับท่องเที่ยวตามหมู่เกาะต่างๆ มากยิ่งขึ้น¹⁵

ในปีเดียวกันนี้ ผู้สร้างเรือชาวสวีเดนนาย CG Pettersson ได้ออกแบบเรือที่ใช้สำหรับตั้งแคมป์ลำแรกของสวีเดน ต่อมาได้มีการพัฒนารูปแบบเรือสำราญออกเป็อีกหลากหลายลักษณะในช่วงหลายปีที่ผ่านมา เรือที่ใช้สำหรับตั้งแคมป์ (Camping Boats)¹⁶ ถือเป็นเรือสำราญประเภทหนึ่ง มีลักษณะเป็นเรือที่เป็โด่งพร้อมกระจกบังลมหน้าต่างด้านข้างและมักติดเครื่องยนต์ไว้นอกเรือ มีห้องรับรองภายในเรือสามารถนอนพักแรมค้างคืนขณะอยู่บนเรือ ได้โดยกำหนดราคาขายไว้ไม่สูงมาก ทำให้บุคคลที่มีฐานะชนชั้นกลางเริ่มสามารถซื้อเรือสำราญประเภทดังกล่าวได้¹⁷

ในช่วงปี ค.ศ. 1960 เป็นช่วงเวลาในการนำพลาสติกมาใช้งานในกิจการต่างๆ (the Plastic Revolution) ซึ่งรวมถึงการสร้างเรือสำราญพลาสติกด้วย เรือพลาสติกลำแรกถูกผลิตในสหรัฐอเมริกา ในช่วงต้นปี ค.ศ. 1940 ต่อมาเพียงสองทศวรรษจึงได้รับความนิยมขยายมายังภายในราชอาณาจักรสวีเดนมากขึ้น เนื่องจากพลาสติกมีต้นทุนราคาถูก มีความทนทานและต้องการการบำรุงรักษาน้อยมาก หากเทียบกับวัสดุชนิดอื่น ส่งผลทำให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนเรือสำราญจำนวนมากมายังภายในประเทศดังกล่าวเพิ่มขึ้นจากจำนวน 500,000 เป็น 600,000 ชิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งชิ้นส่วนที่ทำมาจากพลาสติก¹⁸

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ โปรดดูรูปภาพที่ ภาคผนวก หน้า 142.

¹⁷ Sjöhistoriska Maritime Museum. *supra note* 11.

¹⁸ *Ibid.*

การจำแนกประเภทของเรือสำราญสามารถจำแนกออกได้เป็นหลากหลายลักษณะ หากจำแนกตามลักษณะการขับเคลื่อนสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ดังนี้¹⁹

2.2.1 เรือสำราญที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ (Motor Boats) เป็นเรือที่สามารถเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลซึ่งมักเรียกว่า “เรือยนต์” โดยสามารถจำแนกประเภทของเรือยนต์ที่ใช้เพื่อความสะดวกได้ดังต่อไปนี้

2.2.1.1 เรือยอชต์ที่ขับเคลื่อนด้วยมอเตอร์ (Motor Yachts)²⁰ เป็นเรือที่มีเครื่องยนต์สันดาปภายในเรือลำดังกล่าวจำนวน 1-2 มอเตอร์ซึ่งใช้น้ำมันดีเซล หรือน้ำมันเบนซิน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขนาดของเครื่องยนต์และต้นทุนเชื้อเพลิง โดยอาจมีชื่อเรียกแตกต่างกันออกไปตามขนาดของตัวเรือ เช่น เรือ Luxury Yachts หมายถึง เรือสำราญที่มีขนาดความยาวตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไป หรือเรือ Mega Yachts หมายถึง เรือสำราญที่มีขนาดความยาวตั้งแต่ 50 เมตรขึ้นไป เป็นต้น

2.2.1.2 เรือ Center Console Boats²¹ เป็นเรือที่มีความยาวตั้งแต่ 13 – 45 เมตร มีหางเสืออยู่บริเวณกลางคอนโซลด้านท้ายของเรือ²² ใช้สำหรับการตกปลาในน่านน้ำนอกชายฝั่งที่สภาพอากาศเอื้ออำนวย เรือดังกล่าวได้รับการออกแบบเพื่อให้สามารถรองรับปัญหาเกี่ยวกับคลื่นขนาดใหญ่ และคลื่นในมหาสมุทรได้อย่างดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานทั่วไปรวมทั้งตู้เก็บปลาขนาดใหญ่ (Large Insulated Fish Lockers) ก่อเก็บเหยื่อสด (Livewells) ตลอดจนที่วางคันเบ็ดตกปลาหลากหลายตำแหน่งรอบบริเวณตัวเรือ (Multiple Rod Holders) เป็นต้น²³

2.2.1.3 เรือ Pontoon Boats²⁴ เป็นเรือที่นิยมออกแบบโดยใช้ท่ออลูมิเนียมมากกว่า 2 หลอดติดตั้งบริเวณรอบตัวเรือเพื่อรองรับที่นั่งและเท้าแขวน มีความเสถียรมาก มักใช้ในการล่องเรือบริเวณทะเลสาบน้ำจืดและแม่น้ำต่างๆ ใช้สำหรับล่องเรือตกปลาและกีฬาทางน้ำ ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ที่ติดตั้งอยู่ท้ายเรือ มีความยาวตั้งแต่ 15 ฟุตขึ้นไป²⁵ แต่เดิมมักเคลื่อนที่ช้าจนมีการพัฒนา

¹⁹ Yachts Invest Head Office. (2016). *Pleasure Yachts and Recreational Boats*. (Online). Available: <https://www.yachtsinvest.com/faq/en-188/pleasure-yachts-and-recreational-boats>. [2018, April 13].

²⁰ โปรดดูรูปภาพที่ ภาคผนวก หน้า 142.

²¹ โปรดดูรูปภาพที่ ภาคผนวก หน้า 142.

²² BoatUS Foundation. (2013). *Types of Powerboats and Their Uses*. (Online). Available: www.boatus.com/newto/boating/boating/types-of-boats-powerboats.asp. [2018, April 13].

²³ Discover Boating. (2017). *Centre consoles*. (Online). Available: <https://www.discoverboating.ca/buying/boat/centre-centre-consoles>. [2018, April 13].

²⁴ โปรดดูรูปภาพที่ ภาคผนวก หน้า 143.

²⁵ BoatUS Foundation. *supra note 22*.

เพื่อรองรับการจัดงานสังสรรค์ของคนโดยสารบนเรือจึงมีการออกแบบที่นั่งที่มีความหรูหรา และทันสมัยมากยิ่งขึ้น²⁶

2.2.1.4 เรือที่ใช้สำหรับการเล่นกีฬาทางน้ำ (Ski and Wakeboard Boats)²⁷ เป็นเรือที่ออกแบบเฉพาะสำหรับกีฬาทางน้ำ²⁸ เหมาะสำหรับผู้ที่ชื่นชอบการเล่นสกี หรือเวคบอร์ด มักวางตำแหน่งเครื่องยนต์อยู่ตรงกลางของเรือ ส่วนใบพัดติดอยู่ด้านล่างของเรือเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ที่ทำการเล่นสกี หรือเวคบอร์ดบริเวณท้ายเรือ การหมุนทิศทางของหางเสือสามารถควบคุมได้ผ่านพวงมาลัยเรือ²⁹

2.2.2 เรือสำราญที่ขับเคลื่อนด้วยใบเรือ (Sailboats)³⁰ เป็นเรือที่มีสินค้าใบจึงอยู่บนเสากระโดงเพื่อใช้สำหรับรับลมให้เรือสามารถแล่นบนทะเลได้ซึ่งมักเรียกว่า ‘เรือใบ’ ส่วนใหญ่มักนิยมใช้เรือยอชต์ โดยออกแบบให้สามารถขับเคลื่อนด้วยใบเรือได้ แต่เดิมมักเหมาะสำหรับผู้ที่ต้องการประสบการณ์การเล่นเรือใบอย่างแท้จริงเนื่องจากไม่ค่อยมีความหรูหรา หรือสิ่งอำนวยความสะดวกเท่าที่ควร นิยมใช้สำหรับกะลาสีเรือ³¹

ต่อมาได้มีการพัฒนาเรือสำราญที่ขับเคลื่อนด้วยใบเรือให้มีความทันสมัยตลอดจนออกแบบให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ห้องโถงเพื่อใช้ทำกิจกรรมร่วมกันของคนโดยสารบนเรือ ห้องครัว ห้องน้ำ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังอาศัยเทคโนโลยีต่างๆเพื่อทำให้สามารถรองรับการใช้พลังงานลมอันทำให้การล่องเรือสำราญด้วยใบเรือเป็นไปอย่างสะดวกมากขึ้น เช่น การใช้ไฟเบอร์กลาสสำหรับการสร้างตัวเรือเนื่องจากไฟเบอร์กลาสมีคุณสมบัติเด่นที่เหมาะสมสำหรับเรือสำราญ กล่าวคือ น้ำหนักเบา มีความคงทนแข็งแรงและทนทานต่อแรงบีบ แรงกระแทก หรือสภาพอากาศที่มีความร้อนจัด หรือเย็นจัดได้³²

นอกจากนี้ ยังมีเรือสำราญบางประเภทที่ไม่ได้ใช้เครื่องยนต์ หรือใบเรือในการขับเคลื่อนเรือ กล่าวคือ มักใช้แรงกายเรือของผู้ใช้งานเป็นส่วนใหญ่ เช่น เรือแคนู (Canoes) เรือคายัก (Kayaks) เป็นต้น

²⁶ Discover Boating. (2017). *Pontoon Boats*. (Online). Available: <https://www.discoverboating.ca/buying/boat/pontoon-boats>. [2018, April 14].

²⁷ โปรดคูรูปภาพที่ ภาคผนวก หน้า 143.

²⁸ BoatUS Foundation. *supra note 22*.

²⁹ Discover Boating. (2017). *Ski/Wake/Surf Boats*. (Online). Available: <https://www.discoverboating.ca/buying/boat/inboard-ski-wakeboard-boats>. [2018, April 14].

³⁰ โปรดคูรูปภาพที่ ภาคผนวก หน้า 143.

³¹ Yachts Invest Head Office. (2015). *Types of Sailing Yachts by Age*. (Online). Available: <https://www.yachtsinvest.com/faq/en-148/types-of-sailing-yachts-by-age>. [2018, April 14].

³² *Ibid*.

สาระสำคัญของการจำแนกว่าเรือใดถือเป็นเรือสำราญหรือไม่ ไม่ได้ขึ้นอยู่กับรูปร่างลักษณะภายนอกของเรือเท่านั้นเนื่องจากเรือสำราญสามารถจำแนกออกได้เป็นหลากหลายประเภท แต่จำต้องพิจารณาถึงเจตนาของผู้ใช้งานเรือลำดังกล่าวว่าเป็นการใช้งานเพื่อหาความสุข หรือการกีฬาของตนเอง เพื่อน ญาติสนิทของบุคคลนั้นหรือไม่ เป็นสาระสำคัญ

สาเหตุที่ทำให้ผู้ออกแบบเรือสำราญโดยส่วนใหญ่ไม่นิยมออกแบบเรือสำราญให้สามารถบรรทุกคนโดยสารได้เกินจำนวน 12 รายเนื่องจากตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (SOLAS) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2523 (ค.ศ. 1980) เป็นสนธิสัญญาด้านความปลอดภัยทางทะเลสากลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งกำกับดูแลความปลอดภัยของชีวิตในทะเลอันรวมถึงยานพาหนะที่เดินทางบนท้องทะเล³³ กฎหมายระหว่างประเทศข้างต้นได้กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยแห่งชีวิตทางทะเลซึ่งโดยสภาพการออกแบบเรือสำราญมักคำนึงถึงความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยเป็นสำคัญมากกว่าการคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลอันส่งผลทำให้การใช้งานเรือสำราญจึงไม่สามารถนำหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อนุสัญญาข้างต้นกำหนดไว้มาใช้บังคับได้จริงในทางปฏิบัติ เช่น กรณีเรือสำราญใดที่มีการบรรทุกคนโดยสารจำนวนตั้งแต่ 13 รายขึ้นไปถือว่าเป็นเรือโดยสารเนื่องจากตามความในข้อ 2(f) ของอนุสัญญาข้างต้นได้นิยามศัพท์เกี่ยวกับเรือโดยสาร (Passenger Ship) หมายถึง เรือใดที่บรรทุกคนโดยสารเกิน 12 ราย³⁴ ซึ่งคนโดยสาร (Passenger) หมายถึง บุคคลใดที่ไม่ใช่ นายเรือ ลูกเรือ หรือบุคคลที่ได้รับการว่าจ้าง หรือมีส่วนร่วมใด ๆ ซึ่งประกอบธุรกิจของเรือ นั้น และเด็กอายุต่ำกว่า 1 ปี³⁵ ทั้งนี้ การนับจำนวนคนโดยสารในการพิจารณาว่าเรือลำใดบรรทุกคนโดยสารเกิน 12 รายหรือไม่ ต้องคำนึงถึงเจ้าของเรือ เพื่อน ญาติสนิทของบุคคลนั้นด้วย โดยสภาพย่อมถูกนับเป็นคนโดยสาร หากได้ความว่า เรือลำใดบรรทุก

³³ WICE Logistics. (2016). *Effecting SOLAS Worldwide*. (Online). Available: <http://www.wice.co.th/2016/05/25/solas-verified-gross-mass/?lang=en>. [2018, April 14].

³⁴ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974. Regulation 2 Definitions.

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise:

(f) A passenger ship is a ship which carries more than twelve passengers.

³⁵ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974. Regulation 2 Definitions.

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise:

(e) A passenger is every person other than:

(i) the master and the members of the crew or other persons employed or engaged in any capacity on board a ship on the business of that ship; and

(ii) a child under one year of age.

บุคคลดังกล่าวเกิน 12 รายยอมถือว่าเรือดังกล่าวเป็นเรือโดยสาร ตามความในข้อ 5(iii) ของอนุสัญญาดังกล่าวกำหนดให้เรือโดยสาร หรือเรือสินค้าใด ต้องติดตั้งเรือชูชีพที่มีความยาวไม่น้อยกว่า 7.3 เมตร (24 ฟุต) เว้นแต่ค้ำนั่งถึงขนาดของเรือ หรือเหตุผลประการอื่นซึ่งมีการพิจารณาว่าการบรรทุกเรือชูชีพดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติได้ ทั้งนี้ เรือที่มีความยาวไม่เกิน 4.9 เมตร (16 ฟุต) ไม่ต้องติดตั้งเรือชูชีพ³⁶ บทบัญญัติดังกล่าวส่งผลทำให้เรือลำใดบรรทุกคนโดยสารเกิน 12 รายจำเป็นต้องติดตั้งเรือชูชีพที่มีความยาวไม่น้อยกว่า 7.3 เมตร (24 ฟุต) เว้นแต่เป็นกรณีเรือที่มีความยาวไม่เกิน 4.9 เมตร (16 ฟุต) ไม่ต้องติดตั้งเรือชูชีพซึ่งในทางปฏิบัติเรือสำราญใดที่สามารถบรรทุกคนโดยสารได้จำนวนเกิน 12 รายย่อมมีความยาวมากกว่า 4.9 เมตร แต่อาจมีความยาวไม่เกิน 20 เมตร การที่เจ้าของเรือจะนำเรือชูชีพมาติดตั้งไว้บนเรือสำราญดังกล่าวย่อมไม่สามารถกระทำได้นี้เนื่องจากขนาดพื้นที่ใช้สอยบนเรือสำราญไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการออกแบบมาเพื่อติดตั้งเรือชูชีพที่มีความยาวไม่น้อยกว่า 7.3 เมตรเพราะพื้นที่ส่วนใหญ่บนเรือมักออกแบบมาเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับความบันเทิงแก่เจ้าของเรือ ญาติสนิทของบุคคลนั้นเป็นสาระสำคัญ เช่น ห้องประชุม ห้องครัว ห้องนอน เป็นต้น ทั้งนี้ การนำสืบเพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐในการพิสูจน์ว่า เรือสำราญใดที่สามารถบรรทุกคนโดยสารได้เกิน 12 ราย แต่ไม่สามารถติดตั้งเรือชูชีพตามมาตรฐานที่อนุสัญญาดังกล่าวกำหนดไว้จึงเป็นเรื่องยากซึ่งอาจส่งผลทำให้ต้องมีการแก้ไขตัดแปลงเรือเพื่อจัดระเบียบพื้นที่บนเรือสำราญในภายหลังเพื่อให้สามารถติดตั้งเรือชูชีพบนเรือสำราญดังกล่าวได้ มิฉะนั้น ย่อมไม่สามารถนำเรือสำราญดังกล่าวแล่นในท้องทะเลได้อันก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายแก่เจ้าของเรือสำราญโดยไม่จำเป็น ด้วยเหตุนี้ บรรดาสถาปนิกผู้ออกแบบเรือสำราญจึงนิยมไม่ออกแบบเรือสำราญดังกล่าวให้สามารถบรรทุกคนโดยสารได้เกินจำนวน 12 รายเพื่อหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลที่กำหนดไว้ อันไม่สามารถนำมาใช้บังคับในทางปฏิบัติได้จริงตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นส่งผลทำให้หากเจ้าของเรือสำราญรายใดที่มีความประสงค์นำเรือดังกล่าวไปใช้งานในท้องทะเลโดยนำญาติสนิท เพื่อนของบุคคลดังกล่าวจำนวนเกิน 12 ราย เจ้าของเรือสำราญต้องเสียค่าใช้จ่ายในการชาร์เตอร์เรือสำราญเพิ่มอีกลำหนึ่งเพื่อใช้บรรทุกญาติพี่น้องของตนให้สามารถร่วมเดินทางไปกับตนเองได้ส่งผลทำให้เจ้าของเรือสำราญ หรือผู้ชาร์เตอร์เรือ (กรณีชาร์เตอร์เรือ) ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นสำหรับการชาร์เตอร์เรือ ค่าเชื้อเพลิง อีกลำหนึ่งทั้งๆที่เจตนาต้องการบรรทุกญาติ พี่น้อง เพื่อนของตนเอง

³⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974. Chapter III Life-Saving Appliances, etc. PART A GENERAL. (Part A applies to both passenger ships and cargo ships). Regulation 5 Construction of lifeboats.

(iii) All lifeboats shall be not less than 7.3 metres (24 feet) in length except where owing to the size of the ship, or for other reasons, the Administration considers the carriage of such lifeboats unreasonable or impracticable. In no ship shall the lifeboats be less than 4.9 metres (16 feet) in length.

รวมทั้งสิ้นจำนวนเพียง 13 รายไปพร้อมกันอันเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งต่อการท่องเที่ยวทางเรือสำราญในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ตามความในข้อ 3 ของอนุสัญญาข้างต้น³⁷ กำหนดมิให้นำหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวมาใช้บังคับสำหรับเรือดังต่อไปนี้

- (i) เรือสงครามและกองกำลังทหารเรือ
- (ii) เรือบรรทุกสินค้าที่บรรทุกน้ำหนักต่ำกว่า 500 ตัน
- (iii) เรือที่ไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักรกล
- (iv) เรือไม้โบราณ
- (v) เรือยachtที่ไม่ได้นำมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์
- (vi) เรือประมง

แม้ได้ความว่า หลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตทางทะเลของอนุสัญญาข้างต้นมิให้นำมาใช้บังคับกับกรณียachtที่มีการใช้งานเพื่อการส่วนตัวอันถือเป็นเรือสำราญประเภทหนึ่ง แต่การนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อหาความบันเทิง หรือความสุขของเจ้าของเรือ เพื่อนญาติสนิทของบุคคลนั้นรวมทั้งสิ้นจำนวนเกิน 12 รายย่อมถือเป็นเรือโดยสารตามนิยามที่กล่าวมาแล้วข้างต้นเพราะบรรทุกคนโดยสารจำนวนเกิน 12 ราย ตลอดจนกรณีการนำเรือสำราญมาใช้งานเพื่อการพาณิชย์ แม้บรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 12 ราย กรณีดังกล่าวยังคงตกอยู่ภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวเนื่องจากโดยหลักแล้วอนุสัญญาดังกล่าวมุ่งใช้บังคับกับเรือโดยสาร (Passenger Ship) และเรือสินค้า (Cargo Ship) เป็นส่วนใหญ่ หากเรือใดพิจารณาตามนิยามศัพท์แล้วไม่ถือว่าเป็นเรือโดยสารย่อมถูกตีความว่าเป็นเรือสินค้าเนื่องจากลักษณะการบัญญัตินิยามศัพท์ของเรือสินค้า หมายถึง เรือใดที่ไม่ใช่เรือโดยสาร³⁸ การบัญญัตินิยามศัพท์ของเรือสินค้าดังกล่าวส่งผลทำให้กรณีการนำเรือสำราญ

³⁷ International Convention For The Safety Of Life At Sea 1974. Regulation 3 Exceptions.

(a) The present Regulations, unless expressly provided otherwise, do not apply to:

- (i) Ships of war and troopships.
- (ii) Cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.
- (iii) Ships not propelled by mechanical means.
- (iv) Wooden ships of primitive build.
- (v) Pleasure yachts not engaged in trade.
- (vi) Fishing vessels.

³⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea 1974. Regulation 2 Definitions.

For the purpose of the present Regulations, unless expressly provided otherwise:

- (g) A cargo ship is any ship which is not a passenger ship.

มาใช้งานเพื่อการพาณิชย์ แม้บรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 12 รายจึงถือว่าเป็นเรือสินค้าตามเหตุผลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้น การใช้งานเรือสำราญ ไม่ว่าจะเป็นการใช้งานเพื่อการส่วนตัว หรือการใช้งานเพื่อการพาณิชย์จึงไม่อาจหลีกเลี่ยงอนุสัญญาดังกล่าวได้โดยง่ายแต่อย่างไรอันกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาและออกแบบเรือสำราญที่สำคัญประการหนึ่ง

อย่างไรก็ดี ปัจจุบันได้มีข้อถกเถียงในทางวิชาการว่า เหตุใดเรือสำราญจึงต้องถูกจำกัดให้ออกแบบมาเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารจำนวนไม่เกิน 12 รายเท่านั้น³⁹ ต่อมาภายหลังตามกฎหมายของสหราชอาณาจักรได้มีการตรากฎหมายที่ใช้บังคับสำหรับเรือยอชต์ทุกขนาดที่ใช้เพื่อการส่วนตัว หรือเพื่อการพาณิชย์โดยบรรทุกคนโดยสารเกิน 12 ราย แต่ไม่เกิน 36 รายและไม่นำมาใช้บรรทุกสินค้า ซึ่งเรียกว่า “The Passenger Yacht Code (PYC)”⁴⁰ กฎหมายดังกล่าวถือเป็นทางเลือกประการหนึ่งที่ทำให้สิทธิแก่บรรดาเจ้าของเรือและผู้ออกแบบสามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยแห่งชีวิตทางทะเลได้โดยผ่อนปรนข้อบังคับที่เคร่งครัดของอนุสัญญา SOLAS ซึ่งบัญญัติขึ้นเพื่อมุ่งใช้บังคับสำหรับกรณีเรือโดยสารและเรือสินค้าเป็นส่วนใหญ่

จากการศึกษา พบว่า ความเข้าใจของบุคคลทั่วไปเกี่ยวกับเรือสำราญกับเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) ยังมีความสับสนอยู่บางประการ กล่าวคือ แม้เรือสำราญและเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) จะถือว่าเป็นเรือที่นำมาใช้งานเพื่อความบันเทิง หรือความสุขของผู้ใช้งานเรือลำดังกล่าวเหมือนกัน แต่เรือทั้งสองประเภทมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ เรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) หมายถึง เรือใดที่มีการออกแบบเพื่อใช้งานสำหรับนำคนโดยสารเดินทางท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่างๆ โดยมีการกำหนดระยะเวลาการท่องเที่ยวตั้งแต่วันเดียว หรือมากกว่านั้น และสิ้นสุดการเดินทางที่ทำเรือเดินทางตามที่กำหนด⁴¹ ทั้งนี้ โดยปกติคนโดยสารทุกรายต้องจ่ายค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมตามที่บริษัทเรือดังกล่าวกำหนดไว้ ในขณะที่กรณีเรือสำราญโดยหลักแล้วบรรดาญาติสนิท เพื่อนของเจ้าของเรือสำราญไม่จำเป็นต้องออกค่าใช้จ่ายใดๆทั้งสิ้น

³⁹ Hardy, Alex Meredith., Barrie, Rial., Julien, Sylvain., Evans, Greg., & Roy, James. (2013). *The New Generation of Passenger Superyachts - SOLAS or PYC?*. (Online). Available: [http://hiswasymposium.com/assets/files/pdf/2012/The%20New%20Generation%20of%20Passenger%20Superyachts%20-%20SOLAS%20or%20PYC%20\(Final\).pdf](http://hiswasymposium.com/assets/files/pdf/2012/The%20New%20Generation%20of%20Passenger%20Superyachts%20-%20SOLAS%20or%20PYC%20(Final).pdf). [2018, April 14].

⁴⁰ Cayman Registry. (2010). *Passenger Yacht Code (PYC)*. (Online). Available: <http://www.cishipping.com/consultancy/passenger-yacht-code-sailing-vessel-chapter-consultation>. [2018, April 14].

⁴¹ A cruise ship is a luxury vessel that is used to take passengers on a pleasure voyage in a journey that is as much a part of the experience as the various destinations on the way. A cruise ship or a cruise liner as it is known by most, takes the people on board to a round trip that is of varied duration, from a single day to possibly a week and culminates at the originating port. see also MI News Network. (2016). *What is a Cruise Ship?*. (Online). Available: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-is-a-cruise-ship/>. [2018, April 14].

สำหรับการใช้งานเรือลำดังกล่าว อีกทั้งโดยสภาพการออกแบบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) มักนิยมใช้บรรทุกคนโดยสารที่อยู่บนเรือจำนวนเกินกว่า 12 ราย ในขณะที่เรือสำราญโดยส่วนใหญ่ มักออกแบบไว้บรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 12 รายซึ่งในทางกฎหมายเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) จึงถูกตีความว่าเป็นเรือโดยสารประเภทหนึ่งเนื่องจากเป็นเรือที่สามารถบรรทุกคนโดยสาร จำนวนเกิน 12 ราย

สำหรับกฎหมายของบรรดาประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (SOLAS) ซึ่งรวมถึงราชอาณาจักรไทย⁴² สาธารณรัฐ สิงคโปร์⁴³ สหราชอาณาจักร⁴⁴ และสาธารณรัฐมอลตา⁴⁵ (ประเทศที่นำมาศึกษาเปรียบเทียบภายใน สารนิพนธ์เล่มนี้) ล้วนแต่เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวส่งผลทำให้บรรดาประเทศภาคีของอนุสัญญานั้น จำต้องตรากฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งได้บัญญัตินิยามศัพท์เกี่ยวกับ เรือโดยสาร หมายถึง เรือใดที่บรรทุกคนโดยสารเกิน 12 รายเนื่องจากตามอนุสัญญาข้างต้นได้มีการบัญญัติ นิยามศัพท์เกี่ยวกับเรือโดยสารไว้อันส่งผลทำให้เรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) ซึ่งโดยสภาพสามารถบรรทุกคนโดยสารได้เกินจำนวน 12 รายและมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมและ ค่าโดยสารแก่คนโดยสารทุกรายบนเรือจึงถือเป็นเรือโดยสาร (Passenger Ship) ไม่ใช่เรือสำราญแต่อย่างใด ตามเหตุผลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

⁴² พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525. มาตรา 3

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

⁴³ Merchant Shipping Act 1996. Article 2

Interpretation

2.---(1) In this Act, unless the context otherwise requires ---

“passenger ship” means a ship which carries more than 12 passengers.

⁴⁴ The Merchant Shipping (Passenger Ships) (Safety Code for UK Categorised Waters) Regulations 2010.

Article 3

(3) For the purpose of this regulation---

(h) “passenger ship” means a ship carrying more than 12 passengers.

⁴⁵ Malta Commercial Yacht Code 2015. Section 2.

Passenger ship means a vessel carrying more than 12 paying passengers.

2.3 ความหมาย แนวคิดและความสำคัญของการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทย

การท่องเที่ยวทางเรือสำราญเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวประเภทหนึ่งที่มีความนิยมนิยมจากบรรดานักท่องเที่ยวทั่วโลกเนื่องจากเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่มีความเป็นส่วนตัวระหว่างเจ้าของเรือสำราญและแขกของบุคคลดังกล่าว สำหรับความหมาย แนวคิดและความสำคัญของการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยสามารถจำแนกการพิจารณาได้ดังนี้

2.3.1 ความหมายของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวถือเป็นกิจกรรมที่พัฒนามาจากการเดินทางของมนุษย์โดยมีจุดประสงค์ของการเดินทางที่แตกต่างกันตามแต่ละบุคคล ปัจจุบันมีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่บรรดานักเดินทางให้สามารถเดินทางไปยังเป้าหมายที่ต้องการได้อย่างปลอดภัยซึ่งมีการกำหนดความหมายของการท่องเที่ยวไว้ 3 ประการ⁴⁶ ดังนี้

1. เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราว
2. เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ
3. เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดที่ไม่ใช่เพื่อประกอบอาชีพ หรือหารายได้

ทั้งนี้ องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization: WTO) ได้กำหนดนิยามศัพท์ของการท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางใดๆซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขสากล 3 ประการ⁴⁷ ดังนี้

ประการแรก เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังสถานที่อื่นเป็นการชั่วคราว แต่ไม่ใช่ไปตั้งหลักแหล่งเป็นการถาวร

ประการที่สอง การเดินทางนั้นเป็นไปด้วยความสมัครใจ หรือความพึงพอใจของผู้เดินทางเอง ไม่ใช่เป็นการถูกบังคับและไม่ใช่เพื่อทำสงคราม

ประการที่สาม เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆที่ไม่ใช่ประกอบอาชีพ หรือหารายได้ แต่เดินทางเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อเยี่ยมชมอนุสาวรีย์ เพื่อความสนุกสนานบันเทิง เริงรมย์เพื่อเล่นกีฬาต่างๆ เพื่อศึกษาหาความรู้ หรือเพื่อติดต่อธุรกิจ

⁴⁶ ปทุมพร วรดิพิงศ์. (2552). *การพัฒนาหลักสูตรการจัดการการท่องเที่ยวในชุมชนเพื่อความยั่งยืน*. วิทยานิพนธ์ ครุศาสตร์อุตสาหกรรมคุณวุฒิบัณฑิต สาขาวิจัยและพัฒนาหลักสูตร, คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระเจ้าเกาส์พระนครเหนือ. หน้า 12-13.

⁴⁷ มิ่งสรรพ์ ขาวสะอาด และคณะ. (2536). *โครงการศึกษา ทบทวนแผนแม่บทในการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศ*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. หน้า 5-6.

อาจกล่าวได้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียด หรือแสวงหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่โดยมีเงื่อนไขว่า ผู้เดินทางต้องมีความสมัครใจ⁴⁸ อันเป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยตามปกติไปยังสถานที่ต่างๆ เป็นการชั่วคราว เช่น การเดินทางเพื่อการศึกษา เยี่ยมญาติพี่น้อง เป็นต้น โดยไม่มีลักษณะเพื่อประกอบอาชีพ หรือหารายได้แต่อย่างใด

อุตสาหกรรมท่องเที่ยว (Tourism Industry) ประกอบด้วยธุรกิจหลายประเภท ทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องทางตรงและทางอ้อม หรือธุรกิจสนับสนุนต่าง ๆ การซื้อบริการของนักท่องเที่ยวต่างประเทศถือได้ว่าเป็นการส่งสินค้าออกที่มองไม่เห็นด้วยสายตา (Invisible Export) เพราะเป็นการซื้อด้วยเงินตราต่างประเทศ การผลิตสินค้า หรือบริการต่างๆ ที่นักท่องเที่ยวอุปโภค บริโภค จำต้องมีการลงทุนซึ่งผลประโยชน์จะตกอยู่ภายในประเทศนั้นส่งผลทำให้เกิดงานอาชีพอีกหลากหลายแขนง ตลอดจนการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจให้ดียิ่งขึ้น⁴⁹ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวถือเป็นอุตสาหกรรมหลักประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้ให้แก่รัฐบาลไทย จากข้อมูลศูนย์วิจัยกสิกรไทย พบว่า ตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวไทยปี 2561 ขยายตัวดีต่อเนื่อง สำหรับทิศทางตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2561 คาดว่าจะมีจำนวนประมาณ 37.8 ล้านคน ขยายตัวประมาณร้อยละ 7.0 จากปี 2560 ซึ่งปัจจัยที่เป็นแรงขับเคลื่อนการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยได้รับปัจจัยหนุนจากการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวจีนเดินทางมาท่องเที่ยวไทยประมาณ 9.81 ล้านคน⁵⁰

⁴⁸ อมรรรัตน์ ลิขิต. (2560). *มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือ ชดเชย และเยียวยานักท่องเที่ยวในธุรกิจอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 13.

⁴⁹ ถิ่นทัช วรรณถนอม. (2552). *ความหมายและความสำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://sites.google.com/site/kaewtasuththisri/hnwy-thi1>. [2561, พฤษภาคม 13].

⁵⁰ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2561, 18 มกราคม). *แนวโน้มเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวปี 2561*.

ตารางที่ 1 ตารางแสดงแนวโน้มของจำนวนและรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวประเทศไทย ปี 2561⁵¹



จำนวนและรายได้นักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวไทยปี 2561

	2558	2559R	2560P	2561F
จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ล้านคน)	29.92	32.53	35.4	37.80
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%Y-o-Y)	20.6	8.7	8.8	7.0
รายได้นักท่องเที่ยวต่างชาติ (ล้านบาท)	1.46	1.63	1.82	1.99
อัตราการเปลี่ยนแปลง (%Y-o-Y)	23.3	12.1	11.7	9.3

จากข้อมูลตารางข้างต้น ขณะนี้ประเทศไทยมีแนวโน้มได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวต่างชาติมากกว่าปี พ.ศ. 2560 อันสอดคล้องกับข้อมูลด้านดัชนีความเชื่อมั่นผู้ประกอบการท่องเที่ยวในประเทศไทยตามโครงการการรายงานและพยากรณ์สถานการณ์พฤติกรรมนักท่องเที่ยวและความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย พบว่า ดัชนีความเชื่อมั่นผู้ประกอบการท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 4/2560 เท่ากับ 101 อยู่ในระดับปกติซึ่งไตรมาส 1/2561 คาดว่า จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 9.65 ล้านคน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีก่อนและคาดว่าในปี 2561 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติรวม 37.18 – 37.92 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.06 – 7.15 และมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติรวมประมาณ 2.12 – 2.16 ล้านล้านบาท⁵²

⁵¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 15.

⁵² สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2560). *ดัชนีความเชื่อมั่นผู้ประกอบการท่องเที่ยวในประเทศไทย ไตรมาสที่ 4 ปี 2560*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www.thailandtourismcouncil.org/wp-content/uploads/2018/01/AW_TTCI_2017-04_20180105-single.pdf. [2561, พฤษภาคม 13].

2.3.2 แนวคิดและความสำคัญของการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทย

จากข้อมูลแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564) ของคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ พบว่า ตามแนวทางการพัฒนาที่สำคัญในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2560 - 2564) กำหนดให้ มีการเพิ่มความหลากหลายของเส้นทางสินค้าและบริการในการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ๆ เช่น การท่องเที่ยวทางเรือสำราญเพื่อพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ในภูมิภาคอาเซียนอย่างต่อเนื่องซึ่งมีแนวโน้มสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวของโลกในอนาคตโดยมีปัจจัยและแนวโน้มที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ เช่น แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเชิงรูปแบบการท่องเที่ยว (Tourism Segment Trends) เนื่องจากปัจจัยและแนวโน้มที่กำลังเปลี่ยนไปในทุกมิติส่งผลให้กลุ่มนักท่องเที่ยวในอนาคตมีจุดประสงค์ในการท่องเที่ยวที่แปรเปลี่ยนจากเดิม อีกทั้งวิวัฒนาการดังกล่าวยังจะส่งผลสำคัญต่อตลาดการท่องเที่ยวโลก โดยสามารถจำแนกตามพฤติกรรมของกลุ่มนักท่องเที่ยวออกได้เป็น 13 กลุ่มซึ่งหนึ่งในกลุ่มดังกล่าวคือ การท่องเที่ยวเรือสำราญ โดยแนวโน้มในระยะ 10 ปีข้างหน้า นักท่องเที่ยวที่ยังคงเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักของโลก ได้แก่ นักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม นักท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด นักท่องเที่ยวเพื่อการประชุมและนิทรรศการ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีส่วนแบ่งทางตลาดเชิงมูลค่าอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม นักท่องเที่ยวทางทะเลและชายหาด อีกทั้งยังมีแนวโน้มการเดินทางท่องเที่ยวในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มมากขึ้น สาเหตุประการหนึ่งมาจากความแพร่หลายของข้อมูลของแหล่งท่องเที่ยวที่แปลกใหม่ผ่านกระแสโลกสังคมออนไลน์ หรือสื่อสังคมดิจิทัลรวมทั้งความต้องการสัมผัสแหล่งวัฒนธรรมและประเพณีดั้งเดิม นอกจากนี้ กลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาเริ่มมีแนวโน้มเติบโตอย่างชัดเจนเช่นเดียวกับกลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสิ่งแวดล้อมและนิเวศรวมไปถึงกลุ่มนักท่องเที่ยวเชิงสุขภาพคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นแบบทวีคูณเช่นเดียวกันทั้งหมดนี้เป็นผลสืบเนื่องจากรายได้ของนักท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นและความต้องการในบริการแบบครบวงจรที่เพิ่มมากขึ้นซึ่งการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้บ่งชี้ถึงนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศไทยต่อไป⁵³

ความสำคัญของการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางเรือสำราญย่อมสร้างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นการกระจายรายได้ให้แก่ประชาชนในทุกๆ ระดับ ทั้งการค้าระดับชุมชน ธุรกิจการท่องเที่ยว ร้านอาหารและภัตตาคาร ผู้ประกอบการด้านคมนาคมและด้านอื่นๆ ทำให้

⁵³ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560 - 2564). คณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ. หน้า

เกิดการกระจายรายได้ให้แก่ชุมชนและประชาชนทั่วไปอย่างทั่วถึง อีกทั้งยังเป็นการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลซึ่งมีการจัดโครงการประชุมสัมมนาเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เชื่อมโยงการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวทางทะเลภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (IMT - GT) ผู้ประชาคมอาเซียนระหว่างวันที่ 3 - 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 ณ โรงแรมป่าตอง รีสอร์ท จังหวัดภูเก็ต พบว่า การท่องเที่ยวทางทะเลซึ่งรวมถึงเรือสำราญมีแนวโน้มการขยายตัวในเอเชีย โดยมีส่วนแบ่งในตลาด 8.5% และมีการขยายตัวประมาณ 34% ทั้งนี้ มีการคาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวในปี 2558 จำนวน 2 ล้านคนและเพิ่มเป็น 2.5 ล้านคนในปี 2562 จำนวนเที่ยวเรือที่แวะประเทศไทยจำนวน 365 เที่ยวจากจำนวน 3,280 เที่ยวหรือคิดเป็น 11.13% แต่ส่วนใหญ่กว่า 96% เป็นเรือที่จอดผ่าน (Port of Call) มากกว่าการจอดเพื่อรับคนโดยสาร (Port of Turnaround) ส่งผลทำให้ได้รับผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือสำราญนั้นมีจำนวนน้อยมาก สำหรับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์นั้น ปัจจุบันมีการขยายตัวสูงมาก แต่ประเทศไทยมีท่าเทียบเรือยอชต์ที่มีมาตรฐานอยู่เพียง 5 แห่ง กล่าวคือ ภายในจังหวัดภูเก็ตจำนวน 4 แห่งและจังหวัดกระบี่ 1 แห่ง ปัจจุบันมีเรือยอชต์ที่มาท่องเที่ยวในพื้นที่แถบอันดามันจำนวนกว่า 1,600 ลำ โดยเข้ามาเฉลี่ย 33 ลำ/วัน และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 2,100 ลำ ในปี 2560 โดยมีจำนวนเรือเข้ามาโดยเฉลี่ย 76 ลำ/วัน หรือเพิ่มขึ้น 2 เท่า ในอีก 2 ปีข้างหน้า⁵⁴ รวมทั้งมีการพัฒนาท่าเทียบเรือเพื่อให้สามารถรองรับเรือสำราญตลอดจนเรือโดยสารขนาดใหญ่ได้อันถือเป็นสิ่งสำคัญที่ประเทศไทยควรริบดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

หากประเทศไทยผลักดันตนเองเป็นศูนย์กลางธุรกิจเรือสำราญในภูมิภาคอาเซียน (Thailand: Marina Hub of ASEAN) ย่อมได้เปรียบบรรดาประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยมีทัศนียภาพความสวยงามของทะเลชายฝั่งทั้งด้านทะเลอันดามันและอ่าวไทย มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงทางทะเลมากมายและมีวัฒนธรรมที่โดดเด่นไม่เหมือนประเทศอื่นใด สภาพของท้องทะเลไทยเหมาะสมกับการเกิดปะการังและการอาศัยของฝูงปลา เพราะน้ำทะเลมีระดับความลึกพอดีและใสจนทำให้แสงแดดสามารถส่องลงไปถึงใต้ทะเลได้ดี ทำให้ปะการังอันเปรียบเสมือนบ้านของฝูงปลาสามารถเจริญเติบโตได้อย่างดีเป็นแหล่งอาหารที่อุดมสมบูรณ์ของสัตว์ทะเล⁵⁵ เช่น อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์ ตั้งอยู่บริเวณอำเภอคุระบุรี จังหวัดพังงา ประกอบด้วยเกาะต่างๆจำนวน 5 เกาะ อันได้แก่ เกาะสุรินทร์เหนือ เกาะสุรินทร์ใต้ เกาะรี เกาะกลาง และเกาะไข⁵⁶ โดยตลอดเส้นทาง การดำน้ำบริเวณเกาะเหล่านี้ นักท่องเที่ยวจะได้พบ

⁵⁴ อาคม. (2558). *เจาะศักยภาพอ่าวมารีน่า - เรือสำราญไทยในอาเซียน: Yacht and Marina Hub of ASEAN*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.marinerthai.net/forum/index.php?topic=6690.0>. [2561, 14 เมษายน].

⁵⁵ วินิจ รังผึ้ง. *อ่าวแก้วชิงอรุณ* ที่ 6. หน้า 46.

⁵⁶ สำนักพิมพ์ธารบัวแก้ว. (2544). *อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะสุรินทร์*. นนทบุรี: ธารบัวแก้ว. หน้า 27.

แนวปะการังที่มีสีสันสวยงามตลอดจนปลาชนิดต่างๆ เช่น ปลาสลิคหิน (Damselfish) มีจุดเด่นตรงที่ลักษณะพื้นที่ประสานรวมกันเป็นแผ่นคล้ายงอยปากนกแก้วเอื้อต่อการครูดกินสาหร่ายตามพื้นผิวปะการัง⁵⁷ อุทยานแห่งชาติตะรุเตาตั้งอยู่ในทะเลอันดามันบริเวณช่องแคบมะละกามหาสมุทรอินเดียในท้องที่อำเภอละงู จังหวัดสตูล ประกอบด้วยเกาะน้อยใหญ่จำนวน 51 เกาะ มีปลาปักเป้ากล่องเหลืองลายจุดดำ (Yellow Boxfish) อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบอุทยานดังกล่าว เป็นปลาที่หากินอยู่ตามลำพังโดยว่ายน้ำช้าๆ บริเวณแนวปะการังใกล้ชายฝั่ง กินอาหารจำพวกสัตว์น้ำขนาดเล็กตามโพรงหินของปะการัง⁵⁸

นอกจากนี้ ยังมีอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร มีเนื้อที่ประมาณ 317 ตารางกิโลเมตร มีเกาะหลายแห่งรวมกันมากถึง 41 เกาะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีความสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางระบบนิเวศ นักดำน้ำบริเวณหมู่เกาะดังกล่าวมีโอกาสพบปลาสลิคหินลายบั้งไฟซึ่งส่วนใหญ่อาศัยในทะเลชุมพร ปลาชนิดนี้ชอบว่ายน้ำเข้ามาใกล้นักดำน้ำใกล้เขตแนวปะการัง⁵⁹ หมู่เกาะพีพีตั้งอยู่จังหวัดกระบี่เป็นสวรรค์สำหรับนักดำน้ำ นักท่องเที่ยวสามารถดำน้ำชมความงดงามของหมู่ปะการังตลอดจนสิ่งมีชีวิตที่อยู่อาศัยใต้ท้องทะเล เช่น ฉลามเสือขาว (Leopard Shark) เป็นฉลามที่ไม่เป็นอันตรายต่อนักดำน้ำ ลำตัวมีสีเหลืองแกมน้ำตาลอ่อนๆ และมีลายจุดน้ำตาลผสมกันทั่วลำตัวคล้ายกับเสือขาว⁶⁰

ทั้งนี้ ปัญหาด้านการสื่อสารถือเป็นปัญหาใหญ่ที่สำคัญประการหนึ่งอันอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจการท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยได้เนื่องจากในภาครัฐ บรรดาเจ้าหน้าที่ยังขาดทักษะการสื่อสารภาษาต่างประเทศและไม่กล้าพูดคุยกับนักท่องเที่ยวต่างชาติเท่าที่ควร⁶¹ อีกทั้งความหลากหลายของภาษาและสำเนียงทำให้ยากต่อการทำความเข้าใจ สำหรับภาคเอกชนแม้หน่วยงานที่ให้บริการธุรกิจท่องเที่ยวจะมีบุคลากรสามารถพูดภาษาอังกฤษได้ แต่บางครั้งนักท่องเที่ยวไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร เช่น ภาษาเยอรมัน เดนมาร์ก เป็นต้น ทำให้การติดต่อสื่อสาร

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 145.

⁵⁸ Tourism Authority of Thailand. (2001). *Tarutao: Paradise Islands in the South Andaman Sea, Thailand*. Bangkok: Amarin Printing. p.99.

⁵⁹ สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช. (2546). *อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร คู่มือท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะชุมพร จังหวัดชุมพร*. กรุงเทพฯ: คัมปาย อิมเมจจิ่ง. หน้า 43.

⁶⁰ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2541). *อันดามันและอ่าวไทย ห้วงน้ำแห่งสีสันของโลกใต้ทะเลไทย*. กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้ง. หน้า 111.

⁶¹ Ampaipisut, Sa-Nguan. (2007). *Communication Problems of Foreign Tourists with Travel Services in Thailand*. a Research Paper Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Arts in English for Careers Language Institute. Bangkok: Thammasat University. p.7.

เพื่อสอบถามข้อมูลต่างๆกลายเป็นอุปสรรคจึงเห็นควรวีให้มีการพัฒนาทักษะด้านภาษาที่สาม นอกเหนือจากภาษาอังกฤษแก่บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อรองรับตลาดนักท่องเที่ยวได้ หลากหลายมากยิ่งขึ้น⁶² ตลอดจนปัญหาเกี่ยวกับความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวอันเกิดจากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อแสวงหาประโยชน์ทางการค้ามากเกินไปเกินสมควร โดยอาจใช้เวลานานกว่าจะสามารถฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นให้กลับมามีทัศนียภาพที่สวยงามดังเดิมได้ จึงจำเป็นต้องกำหนดแนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมาปรับใช้ ให้สอดคล้องกับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวทางเรือสำราญของประเทศไทยเพื่อการท่องเที่ยว อย่างยั่งยืนต่อไป⁶³

หากประเทศไทยให้ความสำคัญในการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวทางเรือสำราญ ย่อมสามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศอย่างมหาศาลและก่อให้เกิดการจ้างงานมากยิ่งขึ้น ทำให้ปัญหาอัตราการว่างงานของคนในชาติลดลง เมื่อนักท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศมากขึ้น การใช้จ่ายเพื่อซื้อสินค้าและบริการย่อมเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกันอันก่อให้เกิดการกระจายรายได้แก่ผู้ประกอบการรายใหญ่ ไม่ว่าจะเป็นบรรดาเจ้าของห้างสรรพสินค้า โรงแรม ภัตตาคาร รวมไปถึงผู้ประกอบการรายย่อย เช่น เจ้าของร้านขายของที่ระลึก ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณสถานที่ท่องเที่ยว นั้น เป็นต้น

⁶² เทิดชาย ช่วยบำรุง. (2552). *เกาะช้าง ... การท่องเที่ยวทางทะเลบนฐานความรู้*. กรุงเทพฯ: เอ็ม ไอ ที พรินติ้ง. หน้า 101.

⁶³ สุชาติพิศ โพธิ์ศรี. (2549). *มาตรการทางกฎหมายในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 22.