

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

Legal Issue of Yacht Tourism Industry Development in Thailand

โดย

ปิยะพรรณ พงศ์เทียบฤทธิ์

Mrs.Piyaphan Pongtiabrit

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2549

ISBN 974-9728-01-7

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวปิยะพรรณ พงศ์เทียบฤทธิ์

เรื่อง

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

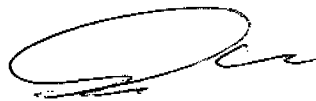
เมื่อ วันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2549

ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ สมพร ไพลิน)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยากร)

กรรมการวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ ดร.จุฬิภา สุขมานพ)

กรรมการวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ ประมวล จันทร์ชีวะ)

บทคัดย่อ

ธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือยอชท์นั้น เป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีส่วนสำคัญในการสร้างรายได้ในรูปเงินตราต่างประเทศ การจ้างงาน การกระจายรายได้ไปสู่ภูมิภาค ให้แก่ประเทศไทย และคาดว่าอัตราการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์โดยเฉพาะเรือยอชท์ขนาดเล็กมีความยาวตลอดลำไม่เกิน 24 เมตรจะมีเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องมากกว่า 28 ปี จะเห็นได้จากปริมาณนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติและปริมาณของเรือยอชท์ที่เข้ามาจอดเทียบท่าในจังหวัดภูเก็ตมีเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 เป็นต้นมา แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือยอชท์ที่สำคัญในประเทศไทยได้แก่ฝั่งทะเลอันดามัน โดยเฉพาะในจังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่ จังหวัดพังงาและจังหวัดระนอง ที่มีภูมิประเทศที่สวยงาม มีทรัพยากรทางทะเลที่หลากหลายและยังคงความงามตามธรรมชาติเอาไว้ จึงส่งผลให้ประเทศไทยมีศักยภาพสูงเหมาะกับการท่องเที่ยวและการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชท์เป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาในทางกฎหมายและในทางปฏิบัติที่จำเป็นและรอการแก้ไข เพราะเรือยอชท์นั้นมีการออกแบบและการใช้ที่แตกต่างกันจากเรือรับขนสินค้า เรือรับขนคนโดยสาร และเรือเดินสมุทร และเรือยอชท์นั้นเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย และผลกระทบที่มีต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้นน่าทึ่งดังจะเห็นได้จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาจึงได้ศึกษากฎหมายและแนวทางปฏิบัติของประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศที่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีอิทธิพลต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีของหลายประเทศจากอดีตจนถึงปัจจุบัน และมีความชำนาญเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์มาช้านานที่สุด และศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ที่เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่ประสบความสำเร็จในธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นอันดับต้นๆ ของโลก

โดยจากการศึกษาพบว่าปัญหาที่สำคัญนั้นแยกออกได้ดังนี้ ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความและการแยกประเภทเรือยอชท์ตามกฎหมายไทยที่ไม่สอดคล้องและเป็นสากล ปัญหาเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือยอชท์เพื่อควมสำราญส่วนตัวและเรือยอชท์ที่นำมาใช้ในทางพาณิชย์ ซึ่งยังไม่มีผลสอดคล้องและเหมาะสม ปัญหาเกี่ยวกับบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย ปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ที่ยังจำกัดเอาไว้ให้คนไทยถือครองกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ในอัตราที่สูงมาก ปัญหาเกี่ยวกับเงื่อนไขของคนประจำเรือยอชท์ที่เป็นเรือไทยจะต้องมีคนประจำเรือเป็นคนสัญชาติไทย เนื่องจากประเทศไทยใช้ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดและเป็นแบบเดี่ยว จึงยังคงสงวนอาชีพและธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือไว้ให้ชาวไทย โดยถือหลักความมั่นคงของชาติอยู่ ในขณะที่คนไทยยังไม่มีผลชำนาญและมีข้อจำกัดเรื่องเงินลงทุนในอุตสาหกรรมแขนงนี้ และปัญหาเกี่ยวกับการตีความการนำเรือยอชท์มาให้บริการเรือโดยสาร โดยเฉพาะการเช่าเรือ

แบบเรือเปล่าว่าเป็นการค้าในน่านน้ำไทย และหากเป็นเรือยอชท์ที่ใช้ใบในการขับเคลื่อนโดยมีเครื่องยนต์ ล้ำรองจะถูกตีความว่าเป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตประเภทเรือโดยสาร ซึ่งไม่สอดคล้องกับคำจำกัดความที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน อีกทั้งปัญหาเกี่ยวกับขั้นตอนในการยอมรับใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือที่ออกในต่างประเทศที่มีความล่าช้าและไม่ชัดเจน ปัญหาต่างๆ เหล่านี้เป็นปัญหาที่เกิดจากกฎหมายพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นกฎหมายที่เก่าล้าสมัยไม่ครอบคลุมปัญหาดังกล่าว กับทั้งยังมีความขัดแย้งกันและไม่มีความชัดเจนในทางปฏิบัติ ทำให้ไม่มีความคล่องตัวและมีข้อจำกัดมากมาย ซึ่งกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เป็นอย่างยิ่ง และนอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาความไม่สอดคล้องระหว่างกฎหมายตรวจคนเข้าเมือง และกฎระเบียบที่กำหนดเพื่อเป็นแนวปฏิบัติในการเรียกเงินประกันจากเจ้าของเรือยอชท์ ในกรณีที่มีการลดหรือเพิ่มจำนวนคนประจำเรือยอชท์ และปัญหาเกี่ยวกับการขอขยายระยะเวลาอยู่ในราชอาณาจักรไทย ที่ปัจจุบันนี้ขั้นตอนและเงื่อนไขที่ยังมีความล่าช้าและซับซ้อนอยู่ ส่งผลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เป็นอย่างยิ่ง ส่วนปัญหาที่เกิดจากราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลังเรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 และพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 มีผลต่อการอนุญาตขยายระยะเวลาการจอดเทียบเรือยอชท์ในประเทศมีระยะเวลาไม่เกินสิบสองเดือน ซึ่งไม่สอดคล้องกับกฎหมายที่กำหนดให้สามารถขยายระยะเวลาการจอดเรือชั่วคราวได้มากกว่าสิบสองเดือนหากมีความจำเป็น และปัญหาที่เป็นผลกระทบจากการประกาศลดภาษีนำเข้าเรือยอชท์จากต่างประเทศเหลือร้อยละศูนย์ ซึ่งกระทบโดยตรงต่อผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมแซมเรือยอชท์ในประเทศไทย ทำให้เกิดการชะลอตัวและส่งผลให้มีผู้ประกอบการต้องแบกภาระภาษีอะไหล่และอุปกรณ์เรือยอชท์ที่ต้องนำเข้า และเสียภาษีในอัตราที่สูง ทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้และมีหลายแห่งต้องปิดตัวลง

จากการศึกษาดังกล่าวผู้ศึกษาได้เสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหากับคำนิยามและการแบ่งประเภทของเรือยอชท์ที่เป็นสากลและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยเสนอแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามของการค้าในน่านน้ำไทยให้ยกเว้นการนำเรือยอชท์ขนาดเล็กบรรทุกผู้โดยสารไม่เกินสิบสองคนมาให้ชาร์ทอร์เรือเปล่าไม่ใช้การค้าในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามของเรือใบ เรือกล เรือขนาดเล็ก และเรือสำราญให้มีความเป็นสากลมากขึ้น พร้อมทั้งเสนอแนวทางให้มีการผ่อนคลายนโยบายและขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือให้รวดเร็วและลดสัดส่วนของผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่เป็นชาวไทยลงเหลือร้อยละห้าสิบเอ็ด และผ่อนคลายนโยบายของคนประจำเรือยอชท์ขนาดเล็กให้เป็นบุคคลสัญชาติใดก็ได้ ที่มีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือที่ออกให้โดยรัฐภาคีสมาชิก STCW ซึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกด้วย สำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหากับการวางเงินประกันในกรณีที่มีการเพิ่มหรือลดจำนวนคนประจำเรือ นั้น ผู้ศึกษาได้เสนอ

แนวทางให้ยกเลิกการวางเงินประกันและใช้จดหมายรับรองจากผู้ประกอบการมารีนาที่เรื่อนั้นจอดอยู่หรือบุคคลสัญชาติไทยแทน กับทั้งให้บุคคลในบางสัญชาติอาจจะขอขยายระยะเวลาในการอยู่ในราชอาณาจักรออกไปได้อีกหกเดือนในกรณีขอวีซ่าประเภทนักท่องเที่ยวเข้ามา พร้อมกันนี้ได้เสนอให้แก้ไขแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับขั้นตอนระยะเวลาและเงื่อนไขในการอนุญาตให้เรือยอชต์ต่างประเทศที่เข้ามาจอดในน่านน้ำไทย สามารถขอขยายระยะเวลาจอดชั่วคราวในมารีนาออกไปได้มากกว่าสิบสองเดือนตามความจำเป็น เพื่อส่งเสริมธุรกิจมารีนาและอุตสาหกรรมเรือยอชต์ในประเทศไทย และแนวทางในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับอัตราภาษีนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์สำหรับต่อและซ่อมบำรุงเรือยอชต์ โดยเสนอให้กำหนดและจำกัดเขตปลอดภาษีที่จังหวัดภูเก็ต โดยมีเงื่อนไขที่ชัดเจนและให้ยกเว้นภาษีนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์ให้เหลือร้อยละศูนย์เช่นเดียวกับภาษีนำเข้าเรือยอชต์จากต่างประเทศ กับทั้งเสนอให้นำเอาระบบอินเตอร์เน็ตเข้ามาช่วยในการประชาสัมพันธ์กฎระเบียบเงื่อนไขต่างๆ เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ และใช้ในการติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อความรวดเร็วและชัดเจนในการปฏิบัติงานในส่วนต่างๆ

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงได้เน้นศึกษากฎหมายและแนวทางในการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ของประเทศไทย ประเทศอังกฤษและประเทศสิงคโปร์ โดยจำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะเรือยอชต์ขนาดเล็กที่มีความยาวตลอดลำไม่เกิน 24 เมตร ในเขตจังหวัดภูเก็ต จังหวัดกระบี่และจังหวัดพังงาที่ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ในประเทศไทย โดยมีจุดประสงค์เพื่อประโยชน์ในเชิงวิชาการและแนวทางพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องและแนวทางปฏิบัติต่างๆ ให้มีความชัดเจนสอดคล้องและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมการให้บริการพาณิชยนาวิให้มีประสิทธิภาพมีความเป็นสากล เพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้เมื่อต้องมีการเปิดเสรีทางการค้าในอุตสาหกรรมสาขานี้ในอนาคตต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

ในความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาต้องขอกราบขอบพระคุณบุคคลและคณะบุคคลมากมายทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งหน่วยงานราชการและเอกชน

ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง ท่านศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และได้สละเวลาสั่งสอนความรู้ด้านกฎหมายรับขนและกฎหมายพาณิชย์นาวี ตลอดจนให้คำปรึกษาเกี่ยวกับแนวทางในการค้นคว้าและเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ ทั้งชี้แนะโอกาสในการสรรหาข้อมูลความรู้เพื่อจัดทำวิทยานิพนธ์ และเป็นกำลังใจที่สำคัญที่สุดในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ ขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์สมพร ไพสิน ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ และได้กรุณาให้ความรู้และแนะแนวทางในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.จุฬา สุขมานพ และท่านอาจารย์ประมวล จันทร์ชิวะ ที่ได้กรุณารับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์กับทั้งได้กรุณาให้คำแนะนำและความรู้ที่สำคัญหลายประการ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ด้วย

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านศาสตราจารย์ ดร. สุรพล นิติไกรพจน์ และท่านรองศาสตราจารย์ ดร. กำชัย จงจักรพันธ์ ที่ได้กรุณาอนุมัติหนังสือรับรองและเอกสารประกอบการขอรับทุนการศึกษาตลอดระยะเวลาที่ศึกษา และขอกราบขอบพระคุณท่านรองศาสตราจารย์ ดร.พินัย ณ นคร เป็นอย่างยิ่ง ที่กรุณาแนะแนวทางและให้ความอนุเคราะห์ผู้ศึกษาในการจัดเตรียมเอกสารและหนังสือรับรองพร้อมทั้งช่วยประสานงานต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ศึกษาสามารถรับทุนการศึกษาตลอดระยะเวลาในการศึกษาได้ และขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ในคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทุกท่าน โดยเฉพาะท่านอาจารย์สาชากรฎหมายการค้าระหว่างประเทศทุกท่านที่กรุณาสละเวลาสอนสั่งวิชาความรู้และเป็นกำลังใจให้ผู้ศึกษาเสมอมา

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อปิยพงษ์ และคุณแม่วรรณา เทียบฤทธิ์ที่เป็นกำลังใจ และเป็นแรงผลักดันให้ผู้ศึกษาจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ ขอกราบขอบพระคุณองค์การ American Veteran Affairs ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่กรุณาสับสนุนเงินทุนในการศึกษาตลอดระยะเวลาในการศึกษา และการทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบพระคุณ Mr. Julian William Camp III ที่แนะนำและผลักดันให้กำลังใจและโอกาสแก่ผู้ศึกษาในการขอทุนการศึกษาและในการศึกษาตลอดมา และขอขอบพระคุณสมาชิกในครอบครัวและญาติพี่น้องทุกท่านที่คอยเป็นกำลังใจในการศึกษา และจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณ สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กองนิติการ กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี และเจ้าหน้าที่ทุกท่านของสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี 4

จังหวัดภูเก็ต พันตำรวจโท หญิง อนันญา พลจันทร์ ร้อยตำรวจเอก อุรินทร์ อนุเอกจิตร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านท่าเรือกรุงเทพ ที่สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ คุณชาติชาย เทพแปลง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา คุณ ณรงค์ จันทรินทร์สุดา คุณกมลวรรณ สรรพสามิตภูเก็ต นาวาตรี ยุทธนา สังขปริษา กรมขนส่งทางน้ำ

ขอขอบพระคุณ Mr.Kavin Quity บริษัท SUNSAIL Thailand ที่กรุณาเอื้อเพื่อข้อมูลและเอกสารกฎระเบียบของประเทศอังกฤษ กับทั้งได้อำนวยความสะดวกให้ผู้ศึกษาในระหว่างการเก็บข้อมูลที่จังหวัดภูเก็ต, Mr.Andy Dowden of Image Asia and Phuket Marina Service สำหรับความอนุเคราะห์หนังสือและข้อมูลเกี่ยวกับเรือยอชท์ในประเทศไทยกับประเทศใกล้เคียง และได้อำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการเรือยอชท์ต่างชาติในประเทศไทยกับผู้ศึกษา, Mr.Alan Cooke Island of Furniture Co.,Ltd ที่กรุณาอนุเคราะห์สถานที่ในการสัมภาษณ์และประสานงานกับผู้ประกอบการเกี่ยวกับเรือยอชท์ในจังหวัดภูเก็ต Mr.Nick Wyatt, Ms. Zara Tremlet of Yacht Haven, ที่กรุณาเอื้อเพื่อสถานที่ข้อมูลและเรือยอชท์ ให้แก่ผู้ศึกษาในขณะที่เก็บข้อมูลภาคสนามที่จังหวัดภูเก็ต Mr.Rob Williams of Yacht Pro, Mr.Andy Stephens of Royal Phuket Marina, Mr.Thana Tharadolparb of Boat Lagoon, Mr. Jan Jacobs of Thai Marine Leisure, Mr.Jeroen Deknatel and Mr.Hans Tibboel of Ocean Rover Diving Cruises Mr.Gereth Twist of Yacht Solutions, Mr.Martin Holmes of Lee Marine, Mr Hans Peter Martin of Cholamak Boat Co.,Ltd., Mr. Mark Horwood of Latitude 8 Yachting, Mr.Vincent Tabuteau, Mrs. Bianca Hens จากนิตยสาร SEA Yachting Thailand. ที่กรุณาอนุเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ทั้งการสละเวลาตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เกี่ยวกับเรือยอชท์ และสนับสนุนเป็นกำลังใจในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

Mr.Christopher TAN แห่ง Maritime and Port Authority of Singapore และ เจ้าหน้าที่ทุกท่านใน Legal Department of Maritime and Port Authority of Singapore ที่กรุณาสละเวลาให้สัมภาษณ์และให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือยอชท์ในประเทศสิงคโปร์, คุณกมลชัย ผดุงกิจ ผู้จัดการทั่วไป สโมสรราชวรุณ, คุณเรืองรัตน์ เบญจฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการ คู่ต่อเรือยอชท์ Seat Boat

ขอขอบคุณ คุณกุลสุดา เลิศสินไทย สำหรับความช่วยเหลือเกี่ยวกับการแปลข้อมูลกฎหมายของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ คุณณฐริตา อติเรกสาร สำหรับกำลังใจและความอนุเคราะห์นำกลับตำราหนังสือกฎหมายเกี่ยวกับเรือยอชท์จากประเทศสิงคโปร์มาให้ผู้ศึกษา คุณสุรเดช หงษา ช่วยเหลือในการแปลข้อมูล การจัดและตรวจสอบรูปแบบวิทยานิพนธ์ทั้งคำแนะนำต่างๆ และกำลังใจให้การจัดทำ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จ อาจารย์ชัยวัฒน์ เสาธง อาจารย์พิเศษคณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสาร
คาม ที่ช่วยเรียบเรียงและตรวจทานภาษาไทยและให้คำแนะนำต่างๆ เกี่ยวกับการจัดทำวิทยานิพนธ์ คุณ
พิรุณรัมภา เหลืองอร่าม คุณอร ชวลิตนิธิกุล คุณสุพิน คีลอำนาจ คุณกรรวา พิพัฒน์พรธรรม คุณธิดารัตน์
ชนวัฒน์ คุณพรต เศรษฐกร คุณธัญพงศ์ ลิ้มวงศ์ยุดิ คุณสมชาย เจียรสีห์ดำรงกุล คุณภาณุรัตน์ พัฒนพัชร
คุณสมัชญ์ สมบัติพานิช คุณจุฑาทิพย์ พบสุข คุณเกียรติพล ตันติกุล คุณวสันต์ พรงาม คุณชุติมา พร
กวิน คุณวารุณี แซ่ตั้ง คุณวาสนา เอกจริยกร เจ้าหน้าที่ห้องสมุดสัญญา ธรรมศักดิ์ทุกท่าน เจ้าหน้าที่ห้อง
บัณฑิตศึกษา คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทุกท่าน คุณกมลวัน จงสงวน คุณนวรรตน์ ชวนะ
โชติ ที่ช่วยเหลือและเป็นกำลังใจให้เสมอ คุณธนรัตน์ ศิริพัฒน์โกศล คุณณรงค์ พันธแสง คุณไพฑูรย์
นิภาพันธ์ เพื่อนจากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ที่เป็นกำลังใจและช่วยติวเข้มจนสามารถสอบเข้าเรียนใน
ระดับปริญญาโทที่ธรรมศาสตร์ได้ และขอขอบคุณนางสาวปิยวรรณ กันท่า และคุณกมลวัน ตั้งสกุลที่คอยเป็น
กำลังใจให้ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

ปิยะพรรณ พงศ์เทียบฤทธิ์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

พ.ศ. 2549

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ.....	(1)
กิตติกรรมประกาศ.....	(4)
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	2
1.3 วิธีการศึกษา.....	3
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
2 บททั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์.....	7
2.1 ความเข้าใจทั่วไปเกี่ยวกับเรือยอชต์.....	7
2.2 ประวัติการเดินทางท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาด้วยเรือยอชต์.....	9
2.2.1 ประวัติการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์.....	9
2.2.2 ประวัติโดยย่อของการแข่งเรือยอชต์.....	10
2.3 คำจำกัดความของเรือยอชต์และคำศัพท์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	11
2.3.1 คำจำกัดความทั่วไปของเรือยอชต์.....	11
2.3.2 คำศัพท์เฉพาะอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง.....	13
2.4 ประเภทและลักษณะของเรือยอชต์.....	21

3 กฎหมายเกี่ยวกับเรือยอชท์ในต่างประเทศ.....	24
3.1 กฎหมายของประเทศอังกฤษ.....	24
3.1.1 คำจำกัดความของเรือยอชท์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจดทะเบียนเรือยอชท์.....	25
3.1.2 สัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศอังกฤษ.....	39
3.1.3 การนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า.....	40
3.1.4 การเทียบใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือยอชท์.....	41
3.1.5 ระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยว อยู่ในประเทศและการวางเงินประกันกับหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง.....	43
3.2 กฎหมายของประเทศสิงคโปร์.....	45
3.2.1 คำจำกัดความของเรือยอชท์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจดทะเบียนเรือยอชท์.....	47
3.2.2 สัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์.....	67
3.2.3 การนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า.....	68
3.2.4 การเทียบใบประกาศนียบัตรและหนังสือรับรองผู้ควบคุมเรือยอชท์จากต่างประเทศ.....	68
3.2.5 ระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยว อยู่ในประเทศและการวางเงินประกันกับหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง.....	71
4 กฎหมายที่เป็นอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย.....	75
4.1 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย.....	75
4.2 ประวัติการท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย.....	77
4.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์.....	79
4.3.1 ภาคหน่วยงานรัฐ.....	79
4.3.2 ภาคเอกชน.....	82

4.4 วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือยอชท์.....	83
4.4.1 ปัญหาคำจำกัดความตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจดทะเบียนเรือยอชท์.....	83
4.4.2 ปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย.....	115
4.4.3 ปัญหาการนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาวต่างชาติเรือเปล่า.....	120
4.4.4 ปัญหาการเทียบใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือยอชท์.....	128
4.4.5 ปัญหาระยะเวลาที่อนุญาตให้ผู้ควบคุมเรือและลูกเรือยอชท์นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์อยู่ในประเทศไทยและการวางเงินประกันตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522.....	137
4.4.6 ปัญหาระยะเวลาที่อนุญาตให้เรือยอชท์เข้ามาจอดเทียบท่าชั่วคราวเพื่อจะกลับออกไปตามพระราชกำหนดปิดอ่าวศาลากลาง พ.ศ. 2530.....	143
4.4.7 ปัญหาเกี่ยวกับภาษีศาลากลางและสรรพสามิตการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์ เกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ของผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือยอชท์.....	145
5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	150
1. บทสรุป.....	150
2. ข้อเสนอแนะ.....	162
ภาคผนวก	
ก. รายชื่อผู้ประกอบการเกี่ยวกับเรือยอชท์ในประเทศไทย.....	177
ข. ตาราง เว็บไซต์รูปเรือ.....	189
ค. ตัวอย่างกฎหมายและประกาศทางราชการและร่างกฎข้อบังคับต่างๆ.....	196
ง. แบบฟอร์มและตัวอย่างสัญญาเช่าเรือยอชท์.....	237
บรรณานุกรม.....	264

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและสภาพปัญหา

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนำรายได้มหาศาลสู่ประเทศไทย อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ก็เป็นหนทางหนึ่งในการนำรายได้เข้าประเทศด้วยการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยนั้น เป็นที่นิยมแพร่หลายของชาวต่างชาติและชาวไทยเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา รวมทั้งจังหวัดอื่น ๆ ด้านฝั่งทะเลอันดามันมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสเพิ่มพูนรายได้เข้าประเทศอีกทางหนึ่ง อีกทั้งมีการกระจายรายได้ไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศทั้งในรูปการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่นรายได้จากการค้าขายของธุรกิจในห้องถิ่น การจัดเก็บค่าธรรมเนียมและภาษีต่างๆ นอกเหนือจากนี้ยังมีประโยชน์ในการพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการต่อเรือ การซ่อมบำรุงเรือ การเดินเรือยอชท์แก่นักแลกรในประเทศ ประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำที่มีสภาพภูมิประเทศสวยงามอุดมสมบูรณ์และมีวัฒนธรรมที่ดึงดูดใจ จึงเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาชื่นชมความงามนี้ด้วยเรือยอชท์ มีธุรกิจเรือยอชท์เกิดขึ้นหลายรูปแบบ เช่นการชาร์เตอร์เรือยอชท์ ธุรกิจนายหน้าซื้อขายเรือยอชท์ ธุรกิจมารีนาหรือท่าเทียบจอดเรือยอชท์ทั้งของเอกชนและรัฐบาลเพื่อเป็นที่จอดพักเรือยอชท์และที่ซ่อมบำรุงเรือยอชท์ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมเรือยอชท์ที่มีการสั่งต่อเรือยอชท์จากต่างประเทศจำนวนมาก นอกจากนี้ยังรวมไปถึงกิจกรรมการแข่งขันเรือยอชท์ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวเช่นรายการ การแข่งขันเรือใบชิงถ้วยพระราชทานประจำปี การแข่งเรือรีกัตต้าประจำปี การจัดนิทรรศการแสดงเรือยอชท์นานาชาติ

หากธุรกิจที่กำลังเติบโตนี้ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐบาล ประเทศไทยจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น ประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ และประเทศอินโดนีเซีย อีกทั้งจะนำมาซึ่งรายได้จากการท่องเที่ยวมหาศาลที่จะนำมาพัฒนาประเทศ อย่างไรก็ตามการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยนั้นยังมีปัญหาที่ต้องศึกษาและเร่งแก้ไขกฎระเบียบ กฎหมายและนโยบายให้ทันสมัยเหมาะสมและมีความชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการนำเรือยอชท์เข้ามาจดทะเบียนในประเทศไทย กฎหมาย

เกี่ยวกับการเดินเรือและการค้าในน่านน้ำไทย กฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจชาวเรือเรือยอชท์ที่ส่วนมากเป็นของต่างชาติเข้ามาลงทุน กฎหมายเกี่ยวกับการตรวจคนเข้าเมือง กฎหมายศุลกากร ซึ่งในปัจจุบันกฎหมายเหล่านี้ไม่ชัดเจนและไม่สอดคล้องและไม่ครอบคลุมปัญหาที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ โดยปัญหาที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งจะต้องศึกษาและหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทยสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

- 1.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจดทะเบียนเรือยอชท์
- 1.1.2 ปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย
- 1.1.3 ปัญหาการนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาวเรือเรือเปล่า
- 1.1.4 ปัญหาการเทียบใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกในต่างประเทศ
- 1.1.5 ปัญหาระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยวอยู่ในประเทศไทย และปัญหาการวางเงินประกันกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
- 1.1.6 ปัญหาระยะเวลาในการอนุญาตให้นำเข้าชั่วคราวเรือยอชท์และจะกลับออกไปของเรือยอชท์ที่เทียบท่าที่ทำจอดเรือยอชท์หรือมารีนา
- 1.1.7 ปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและสรรพสามิตในการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์เกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ของผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือยอชท์

1.2. วัตถุประสงค์ในการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้มีจุดประสงค์ในการศึกษาดังต่อไปนี้

- 1.2.1 ศึกษาพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตลอดจนกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2547 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เช่าทรัพย์ และร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่...) พ.ศ....ว่าก่อให้เกิดปัญหาอย่างไรและควรจะไปแก้ไขไปในแนวทางใด

1.2.2 เพื่อประโยชน์ในเชิงวิชาการในการศึกษาคำจำกัดความที่เหมาะสมกับลักษณะ และประเภทการใช้งานเรือยอชท์ให้สอดคล้องและเหมาะสมมีความชัดเจน

1.2.3 เพื่อเสนอแนะการแก้ปัญหากฎหมายต่างๆที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

1.3. วิธีการศึกษา

1.3.1 ศึกษาเอกสารราชการ ตำรา บทความ สิ่งพิมพ์อื่น ๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ รวมทั้งการค้นคว้าหาข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

1.3.2 โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมมนาความคิดเห็นของภาครัฐและเอกชน เรื่อง "แนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรม ท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย ทั้งสามครั้งดังนี้

- ครั้งที่หนึ่ง วันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2546 ที่คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดยสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จัดร่วมกับโครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

- ครั้งที่สอง วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2546 ที่จังหวัดภูเก็ต เป็นการจัดสัมมนาเชิงบูรณาการ กล่าวคือมีการจัดสัมมนาและการลงพื้นที่จริง โดยสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จัดร่วมกับโครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชยนาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

- ครั้งที่สาม วันที่ 8 สิงหาคม 2546 ที่จังหวัดภูเก็ต โดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

1.3.3 โดยการเก็บข้อมูลภาคสนาม ดังนี้

- สัมภาษณ์แบบรายบุคคลและกลุ่มคณะผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งชาวไทยและต่างประเทศทั้งเจ้าหน้าที่รัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

- สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ทางโทรศัพท์และอีเมล ทั้งในประเทศและต่างประเทศคือประเทศสิงคโปร์

- โดยการทำแบบสอบถามกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ประกอบการที่ให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ ผู้ประกอบการอู่ต่อและซ่อมเรือยอชท์ ผู้ประกอบการนายหน้าซื้อขายเรือยอชท์ ผู้ประกอบการมารีนา

หรือท่าจอดเรือยอชท์ และนักท่องเที่ยวผู้ซาร์เตอร์เรือยอชท์และที่เป็นเจ้าของเรือยอชท์ที่เดินทางท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดภูเก็ต

- โดยการเข้าร่วมประชุม Working Group on Developing the Sailing and Yachting Activities in Thailand วันที่ 26 มกราคม 2549 ที่กระทรวงท่องเที่ยวและการกีฬาแห่งประเทศไทย โดยสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว

1.4. ขอบเขตการศึกษา

1.4.1 ศึกษาเฉพาะกรณีอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ขนาดเล็กความยาวไม่เกิน 24 เมตร และเฉพาะในเขตจังหวัด ภูเก็ต พังงา กระบี่ และหมู่เกาะของไทยที่ใกล้เคียง และหมู่เกาะด้านชายฝั่งทะเลอันดามันที่อยู่ในอาณาเขตน่านน้ำไทย เท่านั้น

1.4.2 ศึกษาพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 พระราชกำหนดพิภักดิ์ตราศุลกากร พ.ศ.2530 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2547 และพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ตลอดจนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เซ้าทรัพย์ ในเฉพาะประเด็นปัญหาที่กล่าวไว้ในหัวข้อความสำคัญและสภาพปัญหา ที่ 1.1 ถึง 1.7 ในบทที่ 1 เท่านั้น

1.4.3 ศึกษากฎเกณฑ์และกฎหมายของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์เฉพาะในประเด็นปัญหาที่กล่าวไว้ในบทนี้ ในส่วนของสภาพปัญหาในหัวข้อที่ 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 และ 1.5 โดยจะเปรียบเทียบและยกเป็นตัวอย่างประกอบ ในส่วนของสภาพปัญหาตามหัวข้อที่ 1.6 และ 1.7 นั้นจะศึกษาเฉพาะพระราชกำหนดพิภักดิ์ตราศุลกากร พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นกฎหมายไทยเท่านั้น

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 จะเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายพานิชยนาวิของไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กฎประกาศกระทรวง และข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้มีความชัดเจนและครอบคลุมอันจะทำให้ปัญหาต่างๆ หดไปและนำมาซึ่งประโยชน์ของประเทศไทยในการหาแนวทางพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิของไทย และปรับปรุงพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 และพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 เพื่อให้สนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

1.5.2 เป็นแนวทางให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้นำไปพิจารณาหาแนวทางแก้ไขที่สอดคล้องเหมาะสมอันจะส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เพิ่มขึ้นและนำมาซึ่งรายได้เข้าสู่ประเทศไทยและชาวไทยเพิ่มอีกทาง

1.5.3 จะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายและนโยบายที่ชัดเจน ซึ่งจะดึงดูดให้มีการนำเอาเรือยอชท์มาจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่ให้สิทธิประโยชน์แก่ประเทศและผู้นำเรือมาจดทะเบียนเหมาะสมขึ้น ทำให้ประเทศไทยจะสามารถขยายกองเรือเพิ่มขึ้น สามารถจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมได้เพิ่มขึ้น

1.5.4 เป็นแนวทางให้มีการออกระเบียบกฎเกณฑ์โดยเฉพาะเกี่ยวกับเรือยอชท์และรวบรวมให้เป็นหมวดหมู่ชัดเจนที่เดียวกันไม่กระจัดกระจาย และได้มาตรฐานสากลเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศอันจะขจัดปัญหาต่าง ๆ ได้รวมถึงปัญหาความสับสนในทางปฏิบัติและปิดช่องว่างของกฎหมาย เพื่อลดความไม่แน่นอนและไม่ชัดเจนของการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานผู้ที่เกี่ยวข้อง

1.5.5 เพื่อให้มีการพัฒนาระบบและเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือที่เปิดมากขึ้นและมีการจูงใจโดยให้สิทธิประโยชน์แก่เรือยอชท์ที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยเพิ่มมากขึ้น มีความสะดวกและรวดเร็วทันสมัย มีการพัฒนามาตรฐานของระบบการตรวจเรือ การเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถในการใช้เรือโดยหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานเอกชนที่รัฐมอบหมาย เพื่อเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยแก่เรือและการเดินเรือให้ทัดเทียมกับมาตรฐานสากลเพื่อให้มีการเตรียมรับมือที่ดีเมื่อเปิดเสรีการค้าบริการขนส่งทางน้ำตามที่ประเทศไทยมีพันธกรณีอยู่กับองค์การค้าโลก ซึ่งจะลดความเสียเปรียบในการแข่งขันเสรี

1.5.6 เพื่อให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคในการต่อและการซ่อมบำรุงเรือยอชต์ และพัฒนาจนกลายเป็นประเทศที่มีรายได้จากธุรกิจการให้บริการพาณิชยนาวี นอกเหนือจากรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกันได้

บทที่ 2

บททั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์

ในบทนี้เป็นการศึกษาภาพรวมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ เนื้อหาที่สำคัญมี 4 ส่วนตามลำดับดังนี้ ในส่วนแรกจะเป็นการศึกษาความเข้าใจทั่วไปเกี่ยวกับเรือยอชท์ ซึ่งมีลักษณะเรือและลักษณะการใช้ที่แตกต่างจากเรือประเภทอื่นอันมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว จากนั้น เป็นการศึกษาประวัติความเป็นมาของการใช้เรือยอชท์ เพื่อการท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาที่มีมานานแล้ว และในส่วนที่สามศึกษาคำจำกัดความทั่วไปของเรือยอชท์ เพื่อให้เห็นลักษณะเฉพาะของเรือยอชท์ และศึกษาคำศัพท์เฉพาะที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ เนื้อหาในที่สุดท้ายเป็นการศึกษาถึงการแบ่งประเภทเรือยอชท์และลักษณะต่างๆของเรือยอชท์ เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนและความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับเรือยอชท์ในแบบและประเภทต่าง ๆ

2.1 ความเข้าใจทั่วไปเกี่ยวกับเรือยอชท์

"เรือยอชท์" (Yacht) เมื่อถูกกล่าวถึงมักจะถูกมองว่าเป็นการท่องเที่ยวสันทนาการและกีฬา ในเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้สูงมากหรือคนรวยเท่านั้น แต่ในช่วงห้าสิบปีที่ผ่านมานั้นเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ว่างที่มากขึ้น และความก้าวหน้าในวิทยาการได้ร่วมกันเปลี่ยนแปลงการเล่นเรือยอชท์ จากที่เคยเป็นกิจกรรมยามว่างสำหรับบุคคลผู้มีฐานะ และมีชื่อเสียงกลายเป็นกิจกรรมสำหรับคนกลุ่มใหญ่ไม่จำเพาะคนที่มีรายได้สูงในยุโรป อเมริกา การเดินทางด้วยเรือยอชท์จัดได้ว่าเป็นการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งที่แพงมาก แต่ก็เป็นการเดินทางที่จะได้สัมผัสความตื่นเต้นและใกล้ชิดกับธรรมชาติทางน้ำมากอีกทั้งได้ใช้ความสามารถของตนเองในการเดินเรือด้วยเป็นการกีฬาอย่างหนึ่ง

เรือยอชท์เป็นเรือที่มีลักษณะการใช้ที่แตกต่างจากเรือรับขนสินค้า เรือรับขนคนโดยสาร เรือประมง เมื่อกกล่าวถึงเรือยอชท์หลายคนที่ไม่คุ้นเคยมักจะสับสนกับเรือเดินสมุทรแบบเรือควีนอลิซเบธ สตาร์ครุทซ์ ซึ่งเป็นเรือเดินสมุทรที่มีลักษณะเหมือนโรงแรมและสถานบันเทิงลอยน้ำที่ไม่มีความเป็นส่วนตัวสูงเท่าเรือยอชท์ แต่ก็จัดว่าเป็นเรือสำราญเดินสมุทรมีขนาดใหญ่และให้บริการแก่ลูกค้าทั่วไปเหมือนโรงแรมบนบก ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ แต่สำหรับเรือยอชท์นั้นมีทั้งแบบที่

ขับเคลื่อนด้วยใบและมีเครื่องจักรกลสำรอง หรือขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกลเท่านั้นโดยมีทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่จะต้องมียังห้องนอน ห้องครัว ห้องน้ำ ห้องต่างๆ ที่ตกแต่งสวยหรูปราณีต สามารถค้างแรมได้เหมือนบ้านหรือล่องน้ำ มีการเรียกเรือยอชท์ว่าเรือสำราญ เรือสำราญการเรือเพื่อการอันอื่นไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ และมีความนิยมนำมาเพื่อการแข่งขันมากจนมีสมาคมแข่งขันเรือยอชท์จัดตั้งขึ้นในหลายประเทศและมีกฎระเบียบควบคุมในการแข่งขัน อย่างไรก็ตามการเติบโตของการเล่นเรือยอชท์ของทุกประเทศ จะนำประเทศนั้นไปสู่การพัฒนาการของวงการเรือยอชท์เป็นวงกว้าง มีผู้เกี่ยวข้องเช่น ผู้ผลิต ผู้ค้า นายหน้า ผู้ถือหุ้น อู่ซ่อมเรือ อู่จอดเรือยอชท์ และทำเรือต่าง ๆ รวมทั้งผู้ให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ ในเวลาเดียวกันการเติบโตดังกล่าวเป็นตัวเร่งให้มีการออกกฎหมายที่เกิดจากแรงผลักดันเรื่องความปลอดภัย และความต้องการด้านภาษี ผลกระทบของเรือยอชท์นี้ในเรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นผลกระทบที่น่าทึ่ง ยิ่งไปกว่านั้นแนวโน้มนี้ยังอาจจะดำเนินต่อไปในอนาคตอันจะมีผลต่อเศรษฐกิจพาณิชย์นาวี และกฎหมายพาณิชย์นาวีอื่นจะกลายเป็นส่วนสำคัญของแนวปฏิบัติทางพาณิชย์นาวีที่ประเทศต่างๆ ต้องจับตามดู และมีความเข้าใจอย่างเป็นสากลเพราะเรือยอชท์แล่นไปได้รอบโลก และด้วยเหตุที่ว่ายังมีปัญหาเกี่ยวกับเรือยอชท์ที่ยังไม่มีคำตอบอีกมากมาย เรือยอชท์จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นแนวทางใหม่ที่น่าตื่นเต้นและไม่หยุดนิ่งในกฎหมายพาณิชย์นาวี¹ จึงจำต้องควรศึกษาเกี่ยวกับเรือยอชท์ให้เข้าใจธรรมชาติการใช้เรือยอชท์ ในบทนี้จะเป็นการศึกษาข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือยอชท์เพื่อปูพื้นฐานอย่างกว้างอันจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับประวัติของเรือยอชท์ คำจำกัดความต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่ควรทราบ ประเภทและลักษณะจำเพาะของเรือยอชท์ เนื่องจากเป็นเรื่องใหม่มากสำหรับประเทศไทยดังนั้นข้อมูลต่างๆ ในบทนี้จะจึงจำต้องกล่าวถึงเพื่อประโยชน์ในความต่อเนื่องของเนื้อหาในบทอื่นๆ

¹ C. Peter Theut, "Recent Development in Pleasure Boat Law," *Journal of Maritime Law and Commerce* 2 (April 1998), pp. 171-172.

2.2 ประวัติการเดินทางท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาด้วยเรือยอชท์

2.2.1 ประวัติการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์

จากการศึกษา พบว่ามีผู้เขียนหนังสือเกี่ยวกับการเดินทางท่องเที่ยวและการเล่นกีฬาเรือยอชท์เล่นด้วยใบและแรงลมในแถบประเทศยุโรปกล่าวว่า ในปีค.ศ. 1558 ที่ประเทศอังกฤษมีหลักฐานว่ามีการสร้างเรือยอชท์ (Yacht) ขึ้นถวายแด่สมเด็จพระนางเจ้าอลิซาเบธ โดยสร้างที่เมือง Crowes และต่อมาชาวดัตช์ได้ถวายเรือยอชท์ชื่อ Mary แต่พระเจ้า Charles แห่งอังกฤษ และเป็นครั้งแรกที่เรือยอชท์ (Yacht) ถูกใช้ซึ่งในภาษาอังกฤษเรียกว่า chases² และจากการศึกษาพบว่าได้มีการแยกช่วง ระยะเวลาการท่องเที่ยวเลียนชายฝั่งของเรือยอชท์ไว้ตามช่วงของการเปลี่ยนแปลงการออกแบบและรูปลักษณะของเรือยอชท์ดังนี้ ช่วงเริ่มต้นหรือที่เรียกว่า Formative year ในราวปี ค.ศ. 1660 – 1851, และ ช่วง Gaudy year ในราวปี ค.ศ. 1851-1914 และช่วง Amateur year ในราวปี ค.ศ. 1914-1983 และช่วงปัจจุบัน ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1983-ปัจจุบัน³ นอกจากนี้ได้มีการกล่าวไว้ในช่วงปี ค.ศ. 1830-1930 ได้มีการออกแบบ Classic Motor Yachts ซึ่งถือได้ว่าเป็นยุคเริ่มต้นของเรือมอเตอร์ยอชท์ที่ไม่ต้องอาศัยแรงลมในการเล่นแต่อย่างใดโดย James Gordon Bennett จนได้รับความนิยมสูงสุดในปี ค.ศ.1880⁴ ต่อมาเป็นที่แพร่หลายไปในสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะในช่วงปี 1970 และปี 1995 ที่เศรษฐกิจดีขึ้น และความนิยมนี้ได้กระจายไปยังประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะประเทศในเครือสหราชอาณาจักรรวมไปถึงประเทศออสเตรเลียและแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ความนิยมนำเรือยอชท์มาใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาทงน้ำ โดยกลุ่มผู้มีฐานะดีในสังคมเริ่มนิยม

²C.W.T Layton,F.R.A.S ,M.R.I.A Assoc.R.I.N.A, Dictionary of Nautical Words and Terms revised by Peter Clissold, 3rd editing.,(Glasgow Brown, Son & Ferguson, Ltd., Nautical publishing, 1987), p. 390.

³ John Rousmaniere, The Golden Pastime: A New History of Yachting, 1st Edition (Naval Institute Press)

⁴ Ross MacTaggart, Golden Century: Classic Motor Yachts, (W.W. & Company, Inc.,2001)

สูงสุดในราวปี 1661 โดยประเทศอังกฤษถึงกับมีการจัดตั้งสมาคมเรือยอชท์ขึ้นเป็นครั้งแรกชื่อ The Port of Plymouth Royal Clarence Regatta Club โดยต่อมาเปลี่ยนชื่อเรียกว่า The Royal Western Yacht Club เพื่อจัดระเบียบเรือยอชท์และจัดการแข่งขันที่ในปัจจุบันเรียกว่า Regatta โดยมีกิจกรรมทางสังคมต่างๆ เกี่ยวกับเรือยอชท์และมีการปรับปรุงแก้ไขการออกแบบเรือยอชท์เพื่อการแข่งขันของสมาชิกจนถึงปัจจุบัน โดยในช่วงต้นมักจะเป็นการเล่นเรือยอชท์เลียนชายฝั่งเท่านั้น ครั้นต่อมามีการรับรองสถานะพิเศษและการมอบอภิสิทธิ์พิเศษในการเล่นเรือยอชท์ทางไกลให้แก่สมาคมฯ โดยสมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย พระราชินีแห่งอังกฤษ ก็เริ่มมีการขยายการเล่นเรือยอชท์ออกไปรอบโลก จาก ประเทศฝรั่งเศส เซนต์ปีเตอร์เบิร์ก ไปยังเมืองเคปทาวน์ แอฟริกาใต้ เรื่อยลงมาถึงประเทศศรีลังกา และอ้อมไปยังประเทศแถบอเมริกาใต้จนถึงสหรัฐอเมริกา⁵

2.2.2 ประวัติโดยย่อของการแข่งขันเรือยอชท์⁶

การแข่งขันเรือยอชท์ที่มีการบันทึกไว้เป็นครั้งแรกเกิดขึ้นในปี 1661 ระหว่างพระเจ้าชาร์ลส์กับพระอนุชาคือ ดยุกแห่งยอร์ก (ต่อมาคือพระเจ้าเจมส์ที่ 2) ในการแข่งขันเพื่อชิงเงินรางวัล 100 ปอนด์ โดยจัดขึ้นในแม่น้ำเทมส์ เริ่มต้นจากกรีนวิชไปยังเกรฟเซนด์และกลับมายังจุดเริ่มต้นพระเจ้าชาร์ลส์เป็นฝ่ายพ่ายแพ้ในการแข่งขันในช่วงเช้าและกลับมาชนะในช่วงบ่าย กีฬาการแข่งขันเรือยอชท์ในแม่น้ำเทมส์เริ่มจริงจังมากขึ้นในศตวรรษที่ 18 โดยเดอะโรยัลเทมส์ยอชท์คลับ เป็นผู้จัดการแข่งขันในราวปี ค.ศ. 1775 สำหรับในแถบอเมริกาเหนือนั้น ดัชชิ่งแห่งอัมสเตอร์ดัม เป็นผู้นำการแข่งขันเรือยอชท์เข้ามาและได้รับการสนับสนุนจากชาวอังกฤษนับแต่นั้นมา ยอชท์คลับถาวรแห่งแรกในสหรัฐอเมริกาคือ เดอะดีทรอยท์โบ๊ทคลับ ซึ่งก่อตั้งในปี ค.ศ. 1839 หลังจากนั้นไม่นานในปี ค.ศ. 1844 นายจอห์น ซี สตีเวนส์ ประธานสมาคมฯ ซึ่งเป็นผู้จัดรายการแข่งขันเรือยอชท์แห่งสหรัฐอเมริกา หรือที่เรียกว่า รายการ

⁵ http://www.rwyc.org/index.cfm?article_id=5

⁶ P. Jeans, *Ship to Shore: A Dictionary of Everyday Words and Phrases Derived From the Sea* 375-76 (1993) ,see also, *The Oxford Companion to Ships & the Sea* 947-57, see also, Heaton, *Yachting: A History* (1955) ,see also, H. Mott, *The Yachts and Yachtsmen of America* (1894) and *supra* note 3.

อเมริกาคัพ ได้ทำการก่อตั้ง เดอะนิวยอร์กคลับขึ้น และมีองค์กระดบประเทศจำนวนมากเกิดขึ้น อาทิ สมาคมแข่งเรือยอชท์แห่งเกาะอังกฤษตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1875 และสมาคมเรือใบแห่งสหรัฐอเมริกาตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1897 ซึ่งเดิมชื่อ สหพันธ์การแข่งเรือยอชท์แห่งอเมริกาเหนือ สมาคมเหล่านี้ได้จัดให้มีการแข่งขันเรือยอชท์ขึ้น และในปัจจุบันสมาคม ISAC (International Sailing of America Club) ของอเมริกาถือว่าเป็นสมาคมที่มีกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานที่ใหญ่ที่สุด⁷ และการแข่งขันก็เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่สหพันธ์การแข่งเรือยอชท์สากลกำหนดเอาไว้ และการแข่งขันนี้ก็แพร่หลายมาจนปัจจุบัน แม้แต่ในประเทศไทยก็มีการจัดการแข่งขันขึ้นประจำโดยใช้กฎสากลในการแข่งขันเช่นกัน

2.3 คำจำกัดความของเรือยอชท์และคำศัพท์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 คำจำกัดความทั่วไปของเรือยอชท์

คำว่า "ยอชท์" มีต้นกำเนิดมาจากคำในภาษาดัตช์ "Jacht" หรือ "Jachten" ซึ่งมีความหมายว่า เร่งรีบ หรือล่า คำนี้เกิดขึ้นในภาษาอังกฤษในปี 1660 เมื่อผู้ปกครองประเทศฮอลแลนด์ได้สร้างเรือยอชท์ขึ้นและได้ติดปืน 8 กระบอก เพื่อถวายเป็นของขวัญการกลับคืนสู่บัลลังก์ของพระเจ้าชาร์ลส์ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นในประวัติเรือยอชท์ ด้วยเหตุนี้เรือยอชท์ในความหมายเดิมจึงหมายถึง เรือของพระราชสำนักนำพาเจ้าชาย ทูต หรือบุคคลสำคัญอื่นเดินทางจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง อย่างไรก็ตามไม่นานนักความหมายดังกล่าวก็หายไป และเกิดความหมายใหม่ขึ้น คือเรือใบส่วนบุคคลซึ่งใช้เพื่อความสำราญและการกีฬา⁸

⁷ สัมภาษณ์ กมลชัย ผดุงกิจ, ผู้จัดการทั่วไป สโมสรรอยัลวารุนายอชท์คลับ หรือราชวรุณ ในพระบรมราชูปถัมภ์, สโมสรรอยัลวารุนายอชท์คลับ หรือราชวรุณ ในพระบรมราชูปถัมภ์ เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี, 10 มิถุนายน 2547.

⁸ Deniel Dion, "Cruise Ships and Pleasure Boats: The Law in Canada," *Journal of Maritime Law and Commerce* 2 (April 1998), p.183.

คำจำกัดความของเรือยอชท์ ที่มีใช้คำจำกัดความทางกฎหมายมีดังนี้

ก. Yacht (n.) หมายถึง 1. เรือที่มีลักษณะ Light Sailing Boat ที่สร้างขึ้นมาเพื่อการแข่งขันเรือยอชท์, 2. Large vessel use power-driven หรือเรือยอชท์ขนาดใหญ่ขับเคลื่อนด้วยพลังงาน เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจในการล่องเรือเป็นการส่วนตัว, คำกริยา (Verb) หมายถึง การท่องเที่ยวทางน้ำ หรือการแข่งขันเรือยอชท์เป็นงานอดิเรก⁹

ข. เรือยอชท์เป็นเรือสำราญประเภทหนึ่ง แต่มีความแตกต่างจากเรือสำราญประเภทอื่นทั้งขนาดและลักษณะการใช้งาน เช่น เรือสำราญเดินสมุทร เรือประมงแบบมีห้องด้านล่าง เจ็ตสกี โดยเรือยอชท์เปรียบเสมือนรถยนต์หรูหราราคาสูง และที่สำคัญเรือยอชท์เปรียบเสมือนบ้านหรือล่องน้ำส่วนตัวที่ต้องมีห้องนอน ห้องน้ำ ห้องครัว ห้องเอนกประสงค์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ตกแต่งภายในอย่างประณีต มีอุปกรณ์นำร่องไม่ว่าจะแล่นด้วยใบและหรือมอเตอร์ โดยขนาดที่เหมาะสมที่จะรองรับห้องต่าง ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกควรมีขนาดประมาณตั้งแต่ 30 ฟุตขึ้นไป และต้องมีความสามารถในการผจญภัยในทะเลได้และสามารถล่องน้ำได้ เป็นเรือของคนที่รักสันโดษรักธรรมชาติที่เดินทางท่องเที่ยวและค้างแรมเสมือนบ้านพักจึงต้องแบ่งห้องเป็นส่วน นอจากนี้เรือยอชท์เป็นเรือที่มีได้มีไว้เพื่อความสำราญหรือบ่งบอกความฟุ่มเฟือยมีฐานะเท่านั้น เพราะในต่างประเทศมีไว้เพื่อเป็นบ้านพักอาศัย ใช้เพื่อการกีฬา หรือกิจกรรมในครอบครัวและเป็นยานพาหนะ ดังนั้นเรือยอชท์อาจเป็นได้ทั้งที่อยู่อาศัยของชุมชนที่มีบ้านติดกับแม่น้ำและทะเล เรียกว่า Yachtsmen ซึ่งบางครั้งก็ทอดสมอไว้หลังบ้านที่ติดน้ำ หรือชาร์เตอร์จอดทอดสมอพักอยู่ในมารีนาหรือท่าเทียบจอดเรือยอชท์¹⁰

ค. เรือใบที่ใช้เพื่อความสำราญขนาดเล็กแบบเปิด หรือ 1.เรือขนาดใหญ่ที่ปกติเดินด้วยเครื่องยนต์เพื่อการเดินทาง 2. คำกริยา หมายถึง การแล่นเรือใบเพื่อการท่องเที่ยว หรือการแข่งขัน

⁹ Oxford Advance Learner Dictionary of Current English Encyclopedic edition 1992, (Oxford : Oxford University Press, 1992), p. 1053.

¹⁰ สัมภาษณ์ กมลชัย ผดุงกิจ, อ่างแล้ว เชียงธรรมที่ 7.

โดยเรือยอชท์ 3. เรือยอชท์ (Yachts) มีคำเรียกอีกคำ่ว่า Recreation boats หมายถึง เรือเพื่อความพึงพอใจ เพื่อความสุขหรือหาความบันเทิงใจในยามว่าง เรือเพื่อการสันทนาการ¹¹

ง. Yacht ในความหมายอย่างกว้าง หมายถึงเรือทุกขนาด ทุกแบบ ทุกประเภทที่ใช้เพื่อการท่องเที่ยวหาความสำราญ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่มีลักษณะที่มีระวางเรือเท่าใดหรือเป็นเรือกึ่งเปิดหรือที่มีเสากระโดงเรือสามเสา ที่แล่นในแม่น้ำ เช่น Sunbeam คือเรือยอชท์ที่มีชื่อเสียงซึ่งเป็นเรือยอชท์ของ Lord Brassey (ในภาษาดัตช์ใช้คำว่า jacht, chaser)¹²

2.3.2. คำศัพท์เฉพาะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(1) มารีนา (Marina or Yacht Harbor) หมายถึง ท่าจอดเรือยอชท์ที่มีขนาดเล็ก¹³ ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวกเช่น โรงแรมห้องพัก บิมน้ำมัน น้ำจืด เสบียงอาหาร ตู้ซ่อมบำรุงรักษา มีครนยกเรือยอชท์ขึ้นบกหรือลงน้ำ มีที่จอดเรือบนบก Dry dock storage มีบริการกระแสไฟฟ้า และระบบการติดต่อสื่อสารชายฝั่งที่ทันสมัยและรอบบริเวณจะมีผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับเรือยอชท์ และนอกเหนือจากการทอดสมอ (mooring)¹⁴ และยังมีหมายถึงท่าจอดเรือสำราญประเภทอื่นนอกจากเรือยอชท์ด้วย¹⁵ โดยมารีนาอาจจะมีเขื่อนกันน้ำและแพเทียบเรือรองรับเรือยอชท์ที่จอดเป็นช่อง ๆ เพื่อให้เรือยอชท์ค่อย ๆ เลื่อนหรือ Slip เข้าไปเทียบเรียกว่า Slipway โดยจะมีทางเดินเชื่อมเป็นสะพานทอดยาวระหว่างช่องจอดเรือยอชท์ทั้งหมด มารีนาถือว่าเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวและมักจะตั้งอยู่ตามชายฝั่งทะเลหรือแม่น้ำจะเป็นของรัฐหรือเอกชนหรือการร่วมลงทุนก็ได้

¹¹ Longman Dictionary of American English, Library of Congress Cataloging in Publication Data, AUA Bangkok Edition, p. 777.

¹² A. Ansted, Dictionary of Sea Terms, Fully Illustrated revised by Peter Clissold, (Glasgow : Brown, Son & Ferguson, Ltd., Nautical publishers), p. 340.

¹³ Longman Dictionary of American English, *supra* note 11, p.413.

¹⁴ A. Ansted, *supra* note 12, p.185.

¹⁵ *supra* note 9, p. 551.

(2) สกิปเปอร์ (Skipper) มีความหมายเช่นเดียวกันกับคำว่า Master, Captain หมายถึง กัปตันเรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์¹⁶ หรือนายเรือเล็กหรือผู้สังเกตการณ์ที่ควบคุมการขับเคลื่อนของเรือยอชท์ ที่จะต้องผ่านการฝึกฝนและมีใบประกาศนียบัตรจากหน่วยงานที่มีอำนาจให้ใช้เรือยอชท์

(3) การจดทะเบียนเรือ ความหมายของคำว่า การจดทะเบียนเรือ ไม่ค่อยมีการให้คำจำกัดความที่ชัดเจน และมักมีความหมายรวม ๆ กันไปกับคำว่า สัญชาติของเรือ หรือ ธงเรือ¹⁷ การจดทะเบียนเรือเป็นการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือ เพราะเรือเดินทะเลแม้จะเป็นสิ่งหาริมทรัพย์แต่เรือมีลักษณะพิเศษเหมือนบุคคลธรรมดา เรือเดินทะเลทุกลำต้องมีสัญชาติ เรือทุกลำต้องชักธงของประเทศที่เรือนั้นจดทะเบียน เพื่อการควบคุมให้มีความสงบเรียบร้อยในทะเล¹⁸ และเรือมีได้เพียงสัญชาติเดียวเท่านั้น นอกจากการจดทะเบียนเรือจะเป็นการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือและสิทธิในการชักธงแล้ว ยังเป็นการระบุถึงผู้ที่เป็นเจ้าของเรือถือกรรมสิทธิ์ในเรือ ซึ่งบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลสามารถถือกรรมสิทธิ์ได้ โดยจะมีชื่อเจ้าของเรือบันทึกไว้ในสมุดทะเบียนเรือของประเทศที่เรือนั้นได้จดทะเบียนไว้ และประเทศนั้นจะออกใบทะเบียนเรือให้เพื่อแสดงกรรมสิทธิ์ในเรือนั้น ดังนั้นใบทะเบียนเรือจึงเป็นเอกสารที่เป็นการตั้งแห่งกรรมสิทธิ์ หากมีการโอนเปลี่ยนมือกันจึงต้องมีการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงเจ้าของในใบทะเบียนเรือ แต่ในปัจจุบันมักมีการแต่งตั้งผู้จัดการเรือเป็นผู้ปฏิบัติงานหรือที่เรียกว่า Manager or Operation Manager นอกเหนือจากนี้แล้วการจดทะเบียนเรือ ยังทำให้เรือได้สิทธิและมีหน้าที่ตามกฎหมายของประเทศที่รับจดทะเบียนให้ และได้รับการปกป้องทางทหารอีกด้วย เช่นสิทธิที่ได้รับการคุ้มครอง สิทธิในการชักธง หน้าที่ตามกฎหมายเกี่ยวกับคนประจำเรือ เป็นต้น¹⁹ ซึ่งในปัจจุบันนี้มีการนำเรือมาจดทะเบียนด้วยกัน 3 ระบบได้แก่

¹⁶ A. Ansted, *supra* note 12.

¹⁷ กาญจนา คงวันดี, "การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย," (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2548 น.13.

¹⁸ กอบกุล ราชะนาคร, กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล, (เชียงใหม่: ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530) น. 115.

¹⁹ ประเสริฐ ศิริสุขะวัฒนกุล, "การจัดตั้งระบบทะเบียนเรือสากลและแนวทางที่เสนอในการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศไทย", วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 17, (เมษายน 2541), น.68.

(3.1) ระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด (Open Registry or Flag Convenience FOC)

ระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนี้เป็นระบบที่ประเทศหนึ่งประเทศใดวางหลักเกณฑ์ในการรับจดทะเบียนเรือใด ๆ ก็ได้ในลักษณะเปิดกว้าง กำหนดเรื่องคุณสมบัติหรือเงื่อนไขหรือมาตรฐานของเรือไม่ว่าด้านเอกสาร การบำรุงรักษา อายุ ความปลอดภัยของเรือ หรือคนประจำเรือการถือกรรมสิทธิ์ไว้หลวมๆ ไม่เคร่งครัด เพื่อจูงใจให้มาซึกธงของประเทศตนด้วยการเก็บภาษีจากผลกำไรของการเดินเรือในอัตราต่ำ หรือไม่เก็บเลย มุ่งผลตอบแทนจากค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนและการสร้างงานแก่คนในชาติตลอดจนธุรกิจเกี่ยวเนื่อง กองเรือของประเทศเหล่านี้มักจะมีปัญหาในด้านความปลอดภัยและการเอาเปรียบคนประจำเรือ และมักจะถูกกักเรือเพื่อตรวจอย่างเข้มงวดจากท่าเรือต่างประเทศที่เรือนั้นเข้าไป

ในปัจจุบันประเทศที่มีระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนี้มี 27 ประเทศที่ได้ตามทีคณะกรรมการ International Transport Workers Federation (ITF)²⁰ ได้ประกาศชื่อ เช่น ปานามา บาฮามาส เบอร์มิวด้า (สหราชอาณาจักร) แบลิช พม่า กัมพูชา หมู่เกาะคานารี (สเปน) หมู่เกาะเคแมน (สหราชอาณาจักร) หมู่เกาะคุก (นิวซีแลนด์) ไชปรัส สำนักทะเบียนเรือนานาชาติเยอรมนี (GIS) ยิบรอลต้า (สหราชอาณาจักร) สอนดูรัส เลบานอน โลบีเลีย ลักแซมเบิร์ก มอลต้า หมู่เกาะมาซาล (สหรัฐอเมริกา) มอริเชียส เนเธอร์แลนด์ แอนติกัว อรูบา (เนเธอร์แลนด์) เซนต์วินเซนต์ ศรีลังกา ตุเวลลา และวานัวตู

(3.2) ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด (Close Registry)

ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดนี้ เป็นการจดทะเบียนเรือแบบแรกๆ ที่เริ่มโดยประเทศอังกฤษ เพราะอังกฤษต้องการควบคุมและมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือที่นำมาจดทะเบียนกับประเทศของตน เนื่องจากระบบการขนส่งทางทะเลมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและความอยู่รอดของประเทศ การจดทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งอาจเรียกได้อีกอย่างว่าระบบการจดทะเบียนเรือแบบเก่าอันเป็นระบบการรับจดทะเบียนเรือใด ๆ ที่มีเงื่อนไขที่เข้มงวด โดยเน้นเรื่องกรรมสิทธิ์ จะจำกัดเอาไว้ให้แต่เฉพาะคนชาติหรือนิติบุคคลที่จดทะเบียนที่จัดตั้งตามกฎหมายภายในของประเทศตนเท่านั้น เพื่อกีดกันคนต่างด้าว มุ่งควบคุมดูแลอย่างเข้มงวดในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยเรือ การตรวจเรือและคุณภาพและมาตรฐานของคนประจำเรือ มีเงื่อนไขกำหนดสัดส่วนให้ใช้คนประจำเรือที่เป็นคนของชาติ

²⁰ http://www.boats.com/content/boat_registration.jsp

นั้นเป็นการสงวนอาชีพ และให้สิทธิประโยชน์ที่ได้เปรียบเรือสัญชาติอื่นมาก เช่น การขนส่งสินค้าที่สงวนไว้ตามที่กำหนดโดยกฎหมายต้องใช้เรือในชาติเท่านั้น และมีการจัดเก็บภาษีรายได้จากเรือสูง มักกำหนดกumulำเนาของสำนักงานใหญ่ต้องอยู่ในประเทศเท่านั้น โดยประเทศที่รับจดทะเบียนในระบบปิดนี้จะมีความสัมพันธ์กับเรือและเจ้าของเรือเป็นอย่างดีเพื่อการควบคุมกำกับดูแล อีกทั้งมีขั้นตอนในการจดทะเบียนที่ยุ่งยากและล่าช้าประเทศไทยนั้นมีระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด

(3.3) ระบบการจดทะเบียนเรือแบบกึ่งเปิดหรือระบบการจดทะเบียนเรือแบบสากลหรือระบบที่สอง (Second Registry)

ระบบการจดทะเบียนเรือแบบนี้ มีประเทศนอร์เวย์ เป็นผู้ริเริ่มนำมาใช้ซึ่งเรียกว่าระบบ "The Norwegian International Ship Register (NIS)" ซึ่งเป็นการนำระบบการจดทะเบียนเรือแบบเดิมหรือแบบปิดมาผสมผสานกับระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด โดยยังคงมีระบบการจดทะเบียนแบบปิดอยู่แต่จะผ่อนคลายไม่เข้มงวดเท่ากับระบบรับจดทะเบียนเรือแบบปิดในเรื่องกรรมสิทธิ์ สัญชาติของเจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียน คนประจำเรือ ลักษณะของเรือ แต่ในขณะเดียวกันยังคงความเข้มงวดเรื่องความปลอดภัยของเรือและการตรวจเรือ และการรับรองสภาพการจ้างและการจัดการเกี่ยวกับเรื่องสวัสดิการของคนประจำเรือทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันในเรื่องค่าจ้างเพื่อให้ได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ซึ่งจะมีขั้นตอนการจดทะเบียนเรือที่รวดเร็วสะดวกมีการคิดค่าธรรมเนียมต่ำกว่า หรือไม่คิดเลยก็สามารถนำเรือมาจดทะเบียนได้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ประเทศที่มีการจดทะเบียนแบบสากลเช่น ประเทศสิงคโปร์ ประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์ก แต่สำหรับประเทศสิงคโปร์นั้นมีระบบการจดทะเบียนเรือแบบเดียวไม่ใช่แบบคู่เหมือนประเทศนอร์เวย์

(4) Bareboat Charter หรือการเช่าเรือเปล่า

การเช่าเรือเปล่า หมายถึง รูปแบบอย่างหนึ่งของสัญญาพาณิชยนาวิ ที่คู่สัญญาตกลงในการเช่าเรือที่กำหนดให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือนั้นให้แก่ผู้เช่าเรือ โดยเจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องจัดหาคนประจำเรือ หรืออุปกรณ์การเดินเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหาคนประจำเรือ และรับผิดชอบในการกระทำของคนประจำเรือ นั้น ตลอดจนรับผิดชอบอย่างอื่นเสมือนหนึ่งว่าเป็นเจ้าของเรือตลอดระยะเวลาการเช่าเรือลำนั้น ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ควบคุมและมีอำนาจสั่งการทุกอย่างในการเดินเรือ โดยอาจนำไปจดทะเบียนเรือ ให้เป็นไปตามความต้องการของตนเองได้ตลอดระยะเวลาการเช่าเรือ นั้น และมีสิทธิครอบครองเรืออย่างสมบูรณ์ ค่าตอบแทน

สำหรับการเช่าเรือเปล่านั้นจะกำหนดค่าเช่าเรือ (Hire) โดยการคิดคำนวณตามระยะเวลาของการเช่าเรือ และสัญญานี้อาจจะจำกัดอาณาเขตการใช้เรือเพื่อลดความเสี่ยงภัยของเรือลงก็ได้ โดยสัญญาดังกล่าวจะต้องมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน สัญญาเช่าเรือมีลักษณะของการเช่า (Lease of the vessel) และไม่ใช่สัญญาของการรับขนของ²¹ ในการเช่าเรือมีทั้งการเช่าเรือบรรทุกสินค้า เรือบรรทุกผู้โดยสาร แต่ในการเช่าเรือยอชท์นั้นจะเป็นการเช่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวหรือการกีฬาเท่านั้นโดยจะมีลักษณะเฉพาะกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหาคนประจำเรือและควบคุมเรือในเส้นทางที่ผู้ให้เช่าเรือกำหนด และผู้เช่าเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าจ้างของคนประจำเรือและค่าน้ำมัน ค่าเสบียงอาหารและน้ำจืดเองอีกด้วย

(5) SOLAS 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล 1974

อนุสัญญา SOLAS 1974 นี้เป็นอนุสัญญา ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือโดยกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำสำหรับการต่อเรือและโครงสร้างของเรือ ตลอดจนอุปกรณ์และการปฏิบัติการของเรือ โดยรัฐเจ้าของธง (State flag) รับผิดชอบในการกำกับดูแลเรือที่ชักรธงของประเทศตนเพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญานี้และกำหนดให้มีการออกใบสำคัญรับรอง เพื่อเป็นหลักฐานว่าเรือแต่ละลำได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานที่วางไว้ นอกจากนี้ยังกำหนดให้รัฐภาคีตรวจและสำรวจเรือของรัฐภาคีอื่นที่เข้ามาในเขตน่านน้ำของตน หากมีเหตุเชื่อได้ว่าเรือและอุปกรณ์ของเรือนั้นไม่เป็นไปตามมาตรฐานตามที่ข้อกำหนดของอนุสัญญานี้กำหนดเอาไว้ และอนุสัญญานี้ยังได้กำหนดเกี่ยวกับเรื่องการยอมรับใบสำคัญที่ออกโดยอาศัยอำนาจของรัฐภาคีว่าจะต้องได้รับการยอมรับจากรัฐภาคีอื่นด้วย ประเทศไทยเป็นภาคีของอนุสัญญานี้แล้ว ในส่วนของขอบเขตการบังคับใช้นั้น อนุสัญญา SOLAS 1974 บังคับใช้กับเรือขนส่งสินค้าและเรือรับขนคนโดยสารทุกลำที่เดินทางระหว่างประเทศ แต่อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับเรือรบและเรือลำเลียงทหาร เรือสินค้าที่มีขนาดน้อยกว่า 500 ตันกรอสส์ เรือที่ไม่ได้ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักร เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ เรือประมง ตลอดจนถึงเรือ

²¹ สุรพัศ เพ็ชรคง, "การเช่าเรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย," (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.12.

ยอชท์เพื่อสำราญ (Pleasure Yachts) ที่ไม่ได้ใช้ในการค้า²² ซึ่งหมายถึงเรือยอชท์ที่ไม่ได้นำมาให้ชาวเรือตนเอง แต่หากเรือยอชท์นั้นนำมาเพื่อให้ชาวเรือก็ยังตกอยู่ในเงื่อนไขของอนุสัญญานี้ อยู่ในเรื่องการจัดหาอุปกรณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนเรือ การเดินเรือ การตรวจเรือ และระบบสื่อสาร

อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ มีความสำคัญที่สุดในบรรดาอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยของชีวิตในการเดินเรือในทะเล โดยฉบับแรกเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1914 และมีการแก้ไขหลายครั้งโดยการแก้ไขในครั้งที่สี่ ซึ่งกระทำในปีค.ศ. 1960 และมีผลบังคับใช้ในปีค.ศ. 1965 นั้นได้มีอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานสำคัญนั้นคือ (International Maritime Organization :IMO²³) ต่อมาได้มีการแก้ไขครั้งสุดท้ายเมื่อปี ค.ศ. 1965 และมีผลบังคับใช้ในปีค.ศ. 1974 ซึ่งมีบทบัญญัติควบคุมมาตรการสำหรับการออกใบรับรองหรือใบสำคัญแสดงความปลอดภัยของเรือ และการตรวจเรือซึ่งใช้เดินทางระหว่างประเทศ โดยมีคู่มือ IMO-SOLAS อันเป็นผลมาจาก IMO Resolution A 883 (21) ซึ่งตกลงกันในการประชุมในประเด็นที่เกี่ยวกับการสนับสนุนในระดับโลกให้เกิดรูปแบบอันเดียวกันของระบบการตรวจเรือและการรับรอง (HSSC: Global and Uniform Implementation of the Harmonized System of Survey and Certification) และการจัดทำบัญชีรายการ หนังสือรับรองและเอกสารต่าง ๆ ที่จะต้องมีประจำบนเรือเมื่อเรือออกเดินทาง เพื่อสร้างความเข้าใจให้เป็นไปในทิศทาง

²² SOLAS 1974 (Annex) Chapter 1 General Provisions Part A - Application, Definitions ,ETC. 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 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.

²³ IMO เป็นองค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ United Nations ได้มีการรับรองสนธิสัญญาในการก่อตั้งองค์การแล้ว

เดียวกันในเรื่องดังกล่าว เพื่อให้เป็นระบบและขั้นตอนนั้นมีมาตรฐานซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องมีการอ้างอิงถึงคู่มือและข้อแนะนำในการออกหนังสือรับรอง ที่มีกฎเกณฑ์ต่างๆ ในแบบเดียวกันนี้ โดยเอกสารที่ควรจะต้องมีไว้ประจำบนเรือได้แก่ หนังสือรับรองการลงทะเบียนและใบอนุญาตในการปฏิบัติการเดินเรือ (Certificate of Registration and Vessel Operation License) หนังสือรับรองตันเนจนาชาติ (International Tonnage Certificate) หนังสือว่าด้วยเส้นแสดงแนวบรรทุกน้ำหนักานาชาติ (International Loadline Certificate) หนังสือแสดงความเที่ยงตรงของตัวเรือและไม่มีการเสียหายของเรือเมื่อมีระดับน้ำท่วมเข้าไปในช่องท้องเรือในการปล่อยเรือใหม่ลงน้ำเป็นครั้งแรก (Intact and Damaged Stability Books) หนังสือรับรองสำหรับลูกเรือ (Crew Certificate) หนังสือรับรองความรู้ความสามารถพื้นฐานของคนประจำเรือในเรื่องความปลอดภัย (Minimum Safe Manning Certificate) หนังสือรับรองการจัดการความปลอดภัย (Safety Management Certificate or SMC) ใบสำคัญแสดงความปลอดภัยของเรือโดยสาร (Passenger Ship Safety Certificate) แผนการควบคุมความเสียหายและควบคุมเพลิง (Damage Control and Fire Control Plans) ใบรับรองความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ ซึ่งมีรหัสเป็นที่รู้จักในนามของ ISPS (International Ship Security Certificate) สมุดบันทึกความต่อเนื่องของใบรับรองต่างๆ อย่างย่อเพื่อแสดงว่าเอกสารบนเรือนั้นๆ ออกให้โดยหน่วยงานใดบ้าง (Continuous Synopsis Record or CSR)²⁴

(6) STCW (International Convention on Standard of Training Certification and Work Keeping for Seafarers) 1978 หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995

อนุสัญญา STCW 78/95 นี้มีวัตถุประสงค์ที่จะส่งเสริมความปลอดภัยแห่งชีวิตและทรัพย์สินในทะเล รวมถึงการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล โดยให้มีการทำความตกลงกันในเรื่องของมาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกใบประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นโดยคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเลซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (The Maritime Safety Committee :MSC) (International Maritime Organization :IMO) อนุสัญญานี้มีผลบังคับต่อประเทศที่เป็นภาคี เมื่อวันที่ 28

²⁴ Jeroen Deknatel, "IMO Ship Certificates", Vol. 1 No.2 *SEA Yachting*, (January-February 2006), pp. 36-39.

เมษายน ค.ศ. 1984 ทั้งนี้อนุสัญญานี้ได้กำหนดมาตรฐานเอาไว้อย่างกว้างๆ ดังนั้นประเทศภาคีสามารถกำหนดมาตรฐานให้แตกต่างตามความเหมาะสมของแต่ละประเทศได้ ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ เพื่อสร้างมาตรการการบังคับให้ประเทศภาคียอมรับและปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำที่ร่วมกันกำหนดขึ้นจำนวน 5 ครั้ง โดยการเปลี่ยนแปลงครั้งที่สำคัญคือการแก้ไขครั้งที่สามในปี ค.ศ. 1995 มีผลบังคับวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1997 กล่าวคือได้ทำบทบัญญัติในส่วนของรายละเอียดให้มีความชัดเจนมากขึ้น จนอาจจะเรียกได้ว่าเป็นการเปลี่ยนมาใช้อนุสัญญาฉบับใหม่ที่รู้จักและเรียกชื่อย่อว่า "STCW 95" และการแก้ไขในครั้งล่าสุดเป็นการแก้ไขในปี ค.ศ. 2001 มีผลบังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2003 โดยแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนประมวลกฎข้อบังคับ หรือ STCW Code ซึ่งเป็นข้อกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติของภาคผนวกในอนุสัญญานี้เท่านั้น สำหรับประเทศไทยนั้นได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานี้แล้ว

สำหรับ STCW 95 นั้นในส่วนของ Article III Application (c)²⁵ ได้กำหนดยกเว้นมาตรฐานตามอนุสัญญานี้ว่าไม่ครอบคลุมคนประจำเรือบนเรือสำราญที่ไม่ได้นำมาใช้ในการค้า ซึ่งหมายถึงเรือสำราญที่เป็นเรือยอชท์ (Pleasure Yachts) ที่ใช้เพื่อความสำราญส่วนบุคคลมิใช่การนำเรือยอชท์มา

²⁵ STCW Conference, 1995 Article III Application

" The Convention shall apply to seafarers serving on board seagoing ships entitled to fly the flag of a Party except to those serving on board:

- (a) warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a State and engaged only on governmental non-commercial service; however, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing the operations or operational capabilities of such ship owned or requirements of the Convention so far as is reasonable and practicable;
- (b) fishing vessels;
- (c) pleasure yachts not engaged in trade; or
- (d) Wooden ships of primitive build.

ประกอบธุรกิจการซาร์เตอร์เรือนั่นเอง และในทางกลับกันเรือยอชท์ที่นำมาประกอบการค้าเช่นการซาร์เตอร์เรือเพื่อการท่องเที่ยวประเทศไทยภาคียังคงต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดตามอนุสัญญานี้

2.4 ประเภทและลักษณะของเรือยอชท์

จากการศึกษาเอกสารและการสัมภาษณ์ พบว่ามีการจัดประเภทเรือยอชท์โดย สมาคมเรือยอชท์ใหญ่ของประเทศอังกฤษเรียกว่า International Racing Classification (IRC) และของประเทศอิตาลีเรียกว่า International Measurement System (IMS) โดยการแบ่งตามลักษณะและขนาดของเรือยอชท์ได้ดังนี้

2.4.1 เรือเมกกะยอชท์ Mega Yachts หรือ Super Yachts เป็นเรือยอชท์ที่มีขนาดใหญ่ขนาดประมาณตั้งแต่ 100 ฟุต²⁶ ขึ้นไปมักจะมีระบบการขับเคลื่อนด้วยใบและ/หรือเครื่องจักรกล ถ้าเป็นแบบใช้เครื่องจักรกลในการขับเคลื่อน และนำมาประกอบการค้าเชิงพาณิชย์มักจะเรียกว่า Cruise²⁷ หรือมอเตอรียอชท์ หรือเรือสปีด (Speed Boat)

2.4.2 เรือยอชท์เพื่อการแข่งขัน Sailing Yachts, ที่ไม่มีการแบ่งห้องเป็นห้องพัก ห้องครัว โดยมีสมาคมจัดชั้นของเรือยอชท์เพื่อการแข่งขันของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสมาคมที่ใหญ่ที่สุดชื่อ International Sailing of America Club (ISAC)

(1) Mono Class คือเรือที่มีพุนเดียว หรือเรียกว่า One About Boat ขนาดความยาวระหว่าง 14-24 ฟุต ไม่มีเครื่องยนต์ ไม่มีอุปกรณ์นำร่อง เช่นรุ่น Laser, Optimist, Enterprise, Fly ball (Fly bridge เรือมอเตอรียอชท์ที่มีหลายชั้นสูงๆ และเร็ว)

²⁶ การเรียกขนาดเรือยอชท์ไม่ได้เรียกตามขนาดของตันกรอสส์เช่นใช้เรียกเรือขนส่งสินค้า หรือรับขนคนโดยสาร แต่จะเรียกเป็น ฟุตแทน เช่นเรือของอิตาลี Asumit มีขนาด 10.5 เมตร หรือประมาณ 33-34 ฟุต โดย 1 เมตรมีความยาวเท่ากับ 30 ฟุตกับอีก 10 เซนติเมตร

²⁷ สัมภาษณ์ เรืองรัตน์ เบญจฤทธิ, กรรมการผู้จัดการ คู่ต่อเรือ Seat Boat, คู่ต่อเรือ Seat Boat พัทยา จังหวัดชลบุรี, 10 มิถุนายน 2547.

(2) Multi class คือเรือที่มีสองท่อน หรือที่นิยมเรียกกันว่า Catamaran (CAT)

(3) Triclass หรือ Trimaran คือเรือที่มีสามท่อน มักจะมีขนาด 30-40 ฟุต

นอกจากนี้แล้วจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ พบว่ามีการจัดประเภทของเรือยอชท์ตามที่สมาคมเรือยอชท์ของประเทศอังกฤษ IRC แบ่งตามลักษณะการออกแบบ และขนาดดังนี้ Catamaran, Cutter, Yawl, Mudian หรือ Mugian หรือ Bermuda, Schooner, Sloop และ Trimaran

และจากการศึกษาจากเว็บไซต์ พบว่ามีการแบ่งลักษณะต่างๆ ของเรือยอชท์ตามลักษณะรูปลักษณ์และการขับเคลื่อนของเรือเพื่อการเรียกชื่อรุ่นดังนี้²⁸

ก. Motor Yachts ซึ่งมีกาจัดประเภทออกเป็นรุ่นดังนี้ Trawler motor yachts, Downese motor yachts, Semi-custom downese fly bridge express yachts, Open downese express cruise yachts, Open motor yachts, Classic motor yachts, Motor catamaran yachts, Classic express cruisers yachts, Super yachts หรือ Mega yachts, Classic super yachts

ข. Sailing Yachts ได้มีการแบ่งประเภทออกเป็นดังนี้ Cruising sailing yachts, Custom – made cruising sailing yachts, Custom – made racing cruising sailing yachts, Cruising Trimaran yachts, Lifting keel cruising-racing as sailing yachts, One design sail boat yachts, Classic sail boats yachts, Cruising racing sail boat yachts, Cruising racing catamaran yachts, Sailing Catamaran yachts, Sailing Trimaran yachts²⁹

ค. นอกจากการแบ่งเรือยอชท์ออกเป็นเรือใบ (Sailing Yacht) และเรือใช้เครื่องยนต์ (Motor Yacht) แล้วในปัจจุบันยังได้แบ่งเรือยอชท์ออกเป็นแบบ Outboard motor, Fiberglass boat hull, Stern drive, Sport jet boats, Personal water craft (PWC) และ Inflatable and RIBS³⁰

²⁸ โปรดดูภาคผนวก ข,น. 197.

²⁹ โปรดดูภาคผนวก ข,น. 197.

³⁰ จรัญ นาวารัตน์, ความอยู่ (ไม่) รอดของอุตสาหกรรมต่อเรือยอชท์, วารสารการพาณิชย์ นาวี ปีที่ 20 ฉบับที่ 1 (เมษายน 2544), น. 39.

บทที่ 3

กฎหมายเกี่ยวกับเรือยอชท์ในต่างประเทศ

ในบทนี้ผู้ศึกษาจะศึกษากฎหมายของต่างประเทศอื่นได้แก่ กฎหมายของประเทศอังกฤษ เนื่องจากอังกฤษเป็นประเทศที่ถือได้ว่าเป็นหนึ่งในแม่แบบ ของกฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่น ๆ ของหลายประเทศมีการพัฒนาระบบกฎหมายและแนวคิดเกี่ยวกับการส่งเสริมพาณิชย์นาวีมายาวนาน และศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์ที่เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีความรุดหน้าและประสบความสำเร็จในการพัฒนาระบบการจดทะเบียนเรือ และกฎหมายพาณิชย์นาวีในอันดับต้นๆ ของโลก โดยจะศึกษากฎหมายพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องในส่วนของคำจำกัดความ การแบ่งประเภทการจดทะเบียน การเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ ของผู้ควบคุมเรือ สัดส่วนกรรมสิทธิ์ของผู้ที่นำเรือยอชท์มาจดทะเบียนกับประเทศดังกล่าวว่ามีการส่งเสริมอย่างไรรวมถึงกฎหมายตรวจคนเข้าเมือง ในเรื่องเกี่ยวกับระยะเวลาที่อนุญาตให้คนประจำเรือยอชท์และนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เข้ามาในราชอาณาจักรและการวางเงินประกันเกี่ยวกับการเพิ่มการลดจำนวนคนประจำเรือเพื่อให้รู้ว่าประเทศที่มีระบบการจดทะเบียนเรือที่แตกต่างจากของประเทศไทย มีการรวบรวมกฎหมายพาณิชย์นาวีไว้ด้วยกันคล้ายกับประมวลกฎหมาย และกฎหมายตรวจคนเข้าเมืองที่ส่งเสริมรายได้จากการพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นรายได้ที่สำคัญของประเทศนั้น มีแนวทางการจัดการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์อย่างไร ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ของประเทศไทยให้เหมาะสมและส่งเสริมให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลเพื่อหาแนวทางการสร้างรายได้จากรุกิจพาณิชย์นาวีให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ในอนาคตที่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อประเทศไทยมาก

3.1 กฎหมายของประเทศอังกฤษ

สำหรับประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มีประวัติอันยาวนานเกี่ยวกับการเดินเรือและเป็นประเทศที่มีอิทธิพลต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศในเครือจักรภพและอีกหลายประเทศ ในอดีตจนถึงปัจจุบันเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีอิทธิพลต่อการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

กับกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับในอดีตที่ผ่านมา¹ ซึ่งกฎหมายของอังกฤษที่จะกล่าวถึงในบทนี้จะ เป็นเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับคำจำกัดความของเรือยอชท์การจดทะเบียนเรือ การนำเรือยอชท์มาให้ชาว เรือเรือเปล่า การเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถให้ใช้เรือ และกฎหมายการ ตรวจคนเข้าเมืองที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือยอชท์และเรือสำราญขนาดเล็ก

3.1.1 คำจำกัดความของเรือยอชท์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจดทะเบียนเรือยอชท์

ประเทศอังกฤษได้แบ่งประเภทเรือยอชท์ออกตามลักษณะการนำไปใช้ออกเป็น 2 ประเภท คือ เรือสำราญยอชท์ (Pleasure Yacht) และ เรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์ (Yacht in Commercial Use for Sport and Pleasure) โดยในประเภทที่สองเพื่อการพาณิชย์นี้ยังได้แบ่งเรือออกตามขนาดและ ลักษณะของการขับเคลื่อน คือเรือใบพาณิชย์ขนาดใหญ่เพื่อการกีฬาและความสำราญ (Large Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure) และเรือยนต์พาณิชย์ขนาดใหญ่เพื่อการ กีฬาและความสำราญ (Large Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure) (ซึ่งใน ประเภทเรือยอชท์ขนาดใหญ่ไม่ได้อยู่ในขอบเขตของการศึกษาจึงจะกล่าวแต่เฉพาะว่าเรือขนาดใหญ่ หมายถึงอะไรเท่านั้นเพื่อให้เห็นว่าประเทศอังกฤษมีคำจำกัดความของเรือยอชท์อย่างไร) นอกจากนี้เรือ ขนาดใหญ่แล้วอังกฤษยังได้แบ่งเรือยอชท์ที่เป็นเรือขนาดเล็กออกตามลักษณะการขับเคลื่อน คือเรือใบ พาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อการกีฬาและความสำราญ (Small Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure) และเรือยนต์พาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อการกีฬาและความสำราญ (Small Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure) หรือในบางครั้งจะเรียกรวมๆ ว่า Recreational Craft โดยมีรายละเอียดอธิบายความหมายได้ดังนี้

(1) คำจำกัดความเรือยอชท์

ก. “เรือสำราญยอชท์” (Pleasure Yachts) ใน The Merchant Shipping Act 1995 ของ ประเทศอังกฤษได้ให้คำจำกัดความถึงเรื่องเรือยอชท์ไว้ว่า เรือยอชท์สำราญ หมายถึงเรือยอชท์นั้นมีไว้ เพื่อความสำราญส่วนตัวของเจ้าของเรือ ไม่ใช่เรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์หรือการทหาร โดยในอดีต

¹ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 1, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), น. 41.

ประเทศอังกฤษเคยแยกเรือยอชต์ออกจากเรือสำราญขนาดเล็กประเภทอื่น² แต่ต่อมาได้มีการรวมเอาเรือสำราญยอชต์กับเรือสำราญอื่น ๆ เช่น เจ็ทสกี เรือคยัคเป็นเรือสำราญ (Pleasure Vessels) ใน The Merchant Shipping Regulation 1993 ได้ให้คำจำกัดความถึงเรื่องนี้ดังนี้ เรือยอชต์และเรือสำราญอย่างอื่นให้เรียกรวมกันว่า Pleasure Crafts (1) “เรือสำราญยอชต์” หรือ “Pleasure yachts” เรือยอชต์ที่มีไว้เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวเป็นการส่วนตัวมิใช่เพื่อการพาณิชย์ซึ่งในปัจจุบันนี้เปลี่ยนมาเรียกรวมกันกับเรือสำราญทุกประเภทที่มีขนาดเล็กกว่า “เรือสำราญ (Pleasure Crafts)” และต่อมาใช้แทนด้วยคำว่าเรือสำราญ (Pleasure vessel) ใน The Merchant Shipping Act 1995 และใน Statutory Instrument 1993 No. 1072 Part II Section 3 ให้คำจำกัดความของเรือสำราญ Pleasure Yacht or Pleasure Craft or Pleasure Vessel ดังนี้³ เรือสำราญ ซึ่งหมายถึงเรือลำใดซึ่งในเวลาที่ถูกใช้เป็นเรือของบุคคลดังต่อไปนี้

² ดังที่ปรากฏใน Shipping and Navigation Part II “Ships” Sub sect (2) Pleasure Yachts and Small Crafts.

³ Section 3 Part II, Statutory Instrument 1993 no. 1072

(1) For the definition of “pleasure yacht” or “pleasure craft” as the case may be, in the Regulations and Rules listed in Schedule 2 to these Regulations there shall be substituted the following:

Pleasure Vessel means-

(i) any vessel which at the time it is being used is:

(a)

(i) in the case of a vessel wholly owned by an individual or individuals is used only for the sport or pleasure of the owner or the immediate family or friends of the owner; or

(ii) in the case of vessel owned by body corporate, the persons on the vessel are employees or officers of the body corporate, or their immediate family or friends; and

(b) on a voyage or excursion which is one for which the owner does not receive

- เป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดาหนึ่งคนหรือหลายคน ใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญของเจ้าของหรือญาติสนิทในครอบครัว หรือเพื่อนของเจ้าของ หรือ

- เป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล และบุคคลบนเรือ เป็นลูกจ้างหรือพนักงานของนิติบุคคลนั้น หรือญาติสนิทในครอบครัวหรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าวใช้เพื่อความสำราญและกีฬา

และทุกเที่ยวของการเดินเรือเจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใดๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อการแล่นเรือหรือบรรทุกผู้โดยสาร

รวมถึงเรือลำใดๆ ซึ่งสมาชิกของยอชท์คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความสำราญ เป็นเจ้าของเรือ เป็นผู้ครอบครองแทน โดยในเวลาที่ใช้เรือเป็นการใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญของสมาชิกของคลับดังกล่าวหรือญาติสนิทในครอบครัว และค่าธรรมเนียมใดที่เรียกเก็บจากการใช้เรือนั้น เป็นเงินที่ชำระเข้ากองทุนของยอชท์คลับ และเป็นการใช้เพื่อกิจการทั่วไปของยอชท์คลับตลอดจนเจ้าของเรือและผู้ใช้เรือนั้นไม่ได้ชำระเงินอื่นใด หรือชำระแทน ให้แก่การใช้เรือนอกเหนือจากที่กล่าว

นอกจากคำนิยามของเรือสำราญที่ได้กล่าวในข้างต้นแล้ว ผู้ศึกษาจะขอกล่าวถึงคำนิยามอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและสำคัญเพื่อความเข้าใจที่ชัดเจนในประเภทและลักษณะของเรือสำราญที่ประเทศอังกฤษรวมเรียกเรือยอชท์กับเรือสำราญอื่นๆ ดังนี้

money for or in connection with operating the vessel or carrying any person, other than as a contribution to the direct expenses of the operation of vessel incurred during the voyage or excursion; or

(ii) any vessel wholly owned by or on behalf of a members' club formed for the purpose of sport or pleasure which, at the time it is being used, is used only for the sport or pleasure of members of that club or their immediate family; and for the use of which any charges levied are paid into club funds and applied for the general use of the club; and

(iii) in the case of vessel referred to in paragraph (i) or (ii) above no other payments are made by or on behalf of users of vessel, other than by the owner.

(2) For all references in the Regulations and Rules listed in Schedule 2 to pleasure craft or pleasure yachts these shall be substituted references to pleasure vessels.

คำนิยามของเรือที่เรียกว่า (1) Recreational Craft⁴ หรือเรียกว่า (2) เรือขนาดเล็ก (Small Ships) ซึ่งหมายถึงเรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 24 เมตร⁵ หรือที่มีขนาดน้อยกว่า 150 ตันกรอสส์⁶ “เรือขนาดเล็ก” หมายถึง เรือเก่าซึ่งมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ หรือเรือใหม่ซึ่งมีความยาวน้อยกว่า 24 เมตร และคำว่า “เรือเก่า” “เรือใหม่” และ “ความยาว” มีความหมายเช่นเดียวกับความหมายใน บทบัญญัติพาณิชย์นาวีว่าด้วยเส้นแสดงแนวบรรทุกน้ำ (Load Line) 1967 โดยปรากฏใน The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulation 1993 no. 1072⁷ ได้นิยามเกี่ยวกับเรือขนาดเล็กเอาไว้เช่นกันและหากเรือสำราญลำใดมีขนาดความยาวตั้งแต่ 24 เมตรเรียกว่าเรือขนาดใหญ่ (Large Ships)⁸

และเพื่อความเข้าใจยิ่งขึ้นผู้ศึกษาจึงจะขอกล่าวถึงคำว่า “บุคคลใกล้ชิดในครอบครัว” (Immediate Family) หมายความว่าความสัมพันธ์ของบุคคลธรรมดา สามีหรือภริยาของบุคคล

⁴ “Recreational Craft” หมายถึง เรือที่มี Hull วัดได้ตามมาตรฐานไม่ต่ำกว่า 2.5 เมตร และไม่ยาวกว่า 24 เมตรและใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญ (The Recreational Craft Regulation 2004.)

⁵ “Small Ship” means a ship less than 24 metres in length (Length having the same meaning as in tonnage regulation).

⁶ “Small vessel” mean an existing ship of less than 150 gross ton or new ship of less than 24 metres in length; and for this purpose “existing ship”, “new ship”, “ton gross” and “ length” having the same meaning as in The Merchant Shipping (Load Line) Act 1967.

⁷http://www.legislation.hms.gov.uk/cgi-bin/htm_ht.pl?DB=hmso-new&STEM...dated 11/17/2003

⁸ “Large Vessel” mean a vessel which is not a small vessel. Mean a vessel over 24 metres in length; or for older vessels, over 150 gross ton. Or called mega yachts (In Mega Yachts Code-Safety of Large Commercial Sailing and Motor vessels, The Merchant Shipping (Vessel in Commercial Use for Sport and Pleasure) Regulation 1998).

ธรรมดา หรือเครือญาติของสามีหรือภริยา ได้แก่ พี่ชาย น้องชาย พี่สาว น้องสาว บรรพบุรุษ หรือผู้สืบสันดาน⁹

สรุปแล้วเรือยอชท์ส่วนบุคคลตามกฎหมายประเทศอังกฤษจึงหมายความว่า เรือยอชท์ ที่ในขณะเวลานั้นเป็นเรือของบุคคลคนเดียวหรือหลายคน ที่ใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญของเจ้าของเรือหรือสมาชิกที่ใกล้ชิดในครอบครัว หรือเพื่อนของเจ้าของเรือเท่านั้น หรือในกรณีที่เรือนั้นมีเจ้าของเป็นนิติบุคคล (Corporate) ที่มีบุคคลที่อยู่บนเรือเป็นลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ของนิติบุคคลนั้น หรือบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว หรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าวอยู่บนเรือ และทุกเที่ยวของการเดินเรือ เจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใด ๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อการแล่นเรือหรือบรรทุกผู้โดยสารนั้น หรือเรือที่มีเจ้าของเรือภายใต้ชื่อของคลับ (Club) ที่มีการจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการกีฬาและความสำราญของสมาชิกคลับ หรือของคนใกล้ชิดในครอบครัวหรือญาติสนิทในครอบครัว ซึ่งเจ้าของเรือได้ชำระค่าสมาชิกคลับเพื่อเป็นทุนดำเนินการทั่วไปของคลับ โดยเจ้าของเรือผู้เป็นสมาชิกเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้แก่ผู้ที่ใช้เรือลำนั้นแก่คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความสำราญ

ข. เรือสำราญยอชท์เพื่อการพาณิชย์คือเรือยอชท์ที่ถูกนำมาให้ชาร์เตอร์ (Charter) หากเป็นเรือขนาดเล็กจะเรียกว่า “เรือใบพาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อการกีฬาและความสำราญ” (Small Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure) และเรือยนต์พาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อการกีฬาและความสำราญเรียกว่า (Small Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure) จะจดทะเบียนเป็นเรือเล็กหากนำมาให้ชาร์เตอร์ไม่ว่าจะเป็นการชาร์เตอร์เรือเปล่าหรือการชาร์เตอร์เรือพร้อมลูกเรือและหากเรือพาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อกีฬาและความสำราญที่ให้ชาร์เตอร์นั้นบรรทุกผู้โดยสาร

⁹ ระเบียบการพาณิชย์นาวี (เรือซึ่งใช้ในการพาณิชย์เพื่อการกีฬาและความสำราญ) 1993 (1072) Part II section 3 (1) วรรคท้าย In this definition “Immediate family” means “in relation to an” individual, the husband or wife of the individual, and a relative of the individual or the individual’s husband or wife, and “relative” means brother, sister, ancestor or lineal descendant.

เกิน 12 คน ก็จะนำมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารมาใช้และเรียกว่าเรือโดยสาร (Passenger Craft)¹⁰

และคำว่า “เรือใบ” (Sailing Vessel) หมายถึง เรือซึ่งได้รับการออกแบบให้แล่นได้ด้วยกำลังลมเพียงอย่างเดียว โดยจะใช้กำลังเครื่องยนต์เป็นกำลังสำรองในการขับเคลื่อน และ/หรือมี non-dimensional ration ซึ่งเรือยอชท์ที่เป็นเรือขนาดเล็กส่วนมากจะเป็นเรือใบยอชท์แต่หากมีแต่เครื่องยนต์ไม่มีใบก็จะเรียกกันว่าเรือยนต์ยอชท์หรือมอเตอร์ยอชท์ขนาดเล็ก

(2) การจดทะเบียนเรือยอชท์สำราญและกีฬาขนาดเล็กเพื่อการพาณิชย์

สำหรับในอังกฤษได้กล่าวเกี่ยวกับเรื่องการจดทะเบียนเรือไว้ใน The Merchant Shipping Act 1995 หมวดสอง ซึ่งได้กำหนดเกี่ยวกับเรือทั่วไปที่มีสิทธิจะได้รับการจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษไว้ว่าเรือ่นั้นเป็นกรรมสิทธิ์ของบุคคลที่มีคุณสมบัติที่จะเป็นเจ้าของเรืออังกฤษ และได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดตามที่มาตรา 1 (1) คือเรือที่จะเป็นเรืออังกฤษได้ หากเรือนั้นได้จดทะเบียนตามหมวดที่สองของพระราชบัญญัตินี้ หรือ เรือ่นั้นเป็นเรือของรัฐบาลได้จดทะเบียนในประเทศอังกฤษตามพระบรมราชโองการตามมาตรา 308 (Application of Act to government ships) แห่งพระราชบัญญัติพาณิชย์นาวี 1995¹¹ หรือเรือนั้นได้จดทะเบียนตามกฎหมายการครอบครองของอังกฤษที่เกี่ยวข้อง

¹⁰ “Passenger Craft” mean a craft carrying more than 12 passengers. (The Merchant Shipping (High Speed Craft) Regulation 2004).

¹¹ ตามมาตรา 1 (1) แห่งพระราชบัญญัติพาณิชย์นาวี 1995 Part I “British Ships”

1 (1) A ship is a British ship if-

(a) the ship is registered in the United Kingdom under Part II; or

(b) the ship is, as Government ship, registered in the United Kingdom in pursuance of an Order in Council under section 308; or

(c) the ship is registered under the law of a relevant British possession; or

(d) the ship is a small ship other than fishing vessel and-

(i) is not registered under Part II, but

(ii) is wholly owned by qualified owners, and

(iii) is not registered under the law of a country outside the United Kingdom.

หรือเรือนั้นเป็นเรือขนาดเล็กที่มีไซเรือประมง หรือไม่ได้จดทะเบียนตามหมวดสองแต่เจ้าของเรือมีคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรืออังกฤษได้ และไม่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศอื่นที่ไม่ได้อยู่ในประเทศในเครือสหราชอาณาจักร และหากเรือนั้นได้รับจดทะเบียนในเวลา que เรือ นั้นจดทะเบียนอยู่กับประเทศอื่นใดนอกจากสหราชอาณาจักร เจ้าของเรือ นั้นต้องกระทำตามขั้นตอนทุกอย่าง เพื่อให้มีการเพิกถอนทะเบียนเรือในประเทศดังกล่าวก่อน¹² และตามมาตรา 9 และมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัตินี้ให้ออกกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับระเบียบการจดทะเบียนเรือ เพื่อกำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้ และกำหนดขอบเขตของกรรมสิทธิ์ของเรือแต่ละประเภทเพื่อให้เป็นไปตาม หมวด 1 มาตรา 1 (1) และ (2) อย่างไรก็ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเป็นการจดทะเบียนเรือทั่วไปแต่ในกฎหมายพาณิชย์ของอังกฤษได้มีการให้อำนาจรัฐมนตรีเป็นผู้กำหนดข้อบังคับการจดทะเบียนเรือที่แตกต่างกันสำหรับประเภทหรือลักษณะของเรือแต่ต้องไม่ขัดต่อหลักทั่วไปในหมวดสองแห่ง The Merchant Shipping Act (MSA) 1995¹³ ดังนั้นจึงต้อง

(2) for the purposes of subsection (1)(d) above-

"qualified owners" means persons of such description qualified to own British ships as is prescribed by regulations made by the Secretary of State the purposes of that paragraph; ...

¹² ตามมาตรา 9 (5) แห่ง พระราชบัญญัติพาณิชย์ 1995 Part II (Registration of ships basic provisions)

Section 9 (5) Where a ship become registered at a time when it is already registered under the law of a country other than the United Kingdom, the owner of the ship shall take all reasonable steps to secure the termination of the ship's registration under the law of that country.

¹³ MSA 1995 Part II, section 10 (3) Registration regulation may_

(a) make different provision for different classes or descriptions of ships and for different circumstances;

(b) without prejudice to paragraph (a) above, make provision for the

ศึกษากฎหมายประกอบดังกล่าวคือ The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993 ed. ซึ่งจะได้นำเสนอต่อไป

สำหรับการจดทะเบียนเรือในประเทศอังกฤษได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกที่เป็นเรือสำราญขนาดเล็กออกจากการจดทะเบียนเรือทั่วไปตาม The Merchant Shipping Act 1995 ที่กำหนดว่าเรือขนาดเล็ก คือเรือที่มีขนาดความยาวของตัวเรือต่ำกว่า 24 เมตร ได้รับการยกเว้นไม่ต้องตกอยู่ในบังคับของกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือตามที่กำหนดไว้ใน The Merchant Shipping Act 1894 และ 1995 แต่มีเงื่อนไขว่าเรือยอชท์นั้นจะต้องเป็นของบุคคลที่เป็นพลเมืองของอังกฤษทั้งหมดหรือเป็นของบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดในเรื่องกรรมสิทธิ์ในเรืออังกฤษ

โดยในการจดทะเบียนเรือยอชท์ขนาดเล็กเพื่อความสำราญนั้นจะต้องแสดงเอกสารเกี่ยวกับเรือ ขนาดและชื่อเรือ ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ โดยนายทะเบียนจะบันทึกข้อมูลเหล่านี้รวมถึงหมายเลขทะเบียนเรือ และวันที่รับจดทะเบียนเรือกับวันสิ้นอายุการจดทะเบียนเรือลงไว้ในใบทะเบียนเรือ โดยกำหนดให้ใบทะเบียนเรื่อนั้นมีอายุ 5 ปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียนเรือ

สำหรับการยื่นคำร้องขอเพื่อต่ออายุทะเบียนอาจจะกระทำระหว่างช่วง 3 เดือนสุดท้ายก่อนหมดอายุ โดยที่ไม่ต้องแสดงเอกสารเกี่ยวกับการจำนองเรือหรือเอกสารการซื้อเรือหลุดจำนองมาแสดง และภายในหนึ่งเดือนนับจากวันจดทะเบียนเรือเจ้าของเรือต้องทำเครื่องหมายคือเลขทะเบียนเรือไว้หลังคำว่า SSR และชื่อเรือไว้บนเรือ¹⁴ นอกจากนี้แล้วยังต้องแสดงชื่อเรือและชื่อท่าเรือที่เลือกจดทะเบียนเรือ (Port of choice) (เว้นแต่เป็นเรือที่ได้รับการยกเว้น) ต้องแสดงไว้ตรงส่วนที่เห็นเด่นชัดและ

granting of exemptions or dispensations by the Secretary of State s from specified requirement of the regulations, subject to such condition (if any) as he thinks fit to impose; and

(c) make such transitional, incidental or supplementary provision as appears to the Secretary of State to be necessary or expedient, including provision authorizing investigation and conferring powers of inspection for verifying the British connecting of a ship.

¹⁴ NJJ Gaskell, Charles Debattista, RJ Swantton, Small Ship Registration in U.K. under Merchant Shipping Act 1983, Shipping Law, 8th edition

ติดถาวรกับส่วนท้ายเรือโดยใช้อักษรสีขาวหรือเหลืองบนพื้นสีเข้ม หรืออักษรสีดำบนพื้นสีอ่อน ตัวอักษรจะต้องสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร และมีความกว้างตามสัดส่วน หรือหากไม่อาจกระทำได้ให้ใช้วิธีอื่นดังต่อไปนี้โดยการพิมพ์ลงบนแผ่นเหล็กหรือแผ่นพลาสติก หรือสลักลงบนไม้หนูน สำหรับเรือสำราญซึ่งมีความยาวน้อยกว่า 24 เมตรจะต้องทำเครื่องหมายเกี่ยวกับหมายเลขประจำเรือ และตันเนจ (Tonnage) ที่จดทะเบียนจะต้องแสดงบนเรือที่มองเห็นได้ง่ายและติดอยู่ถาวรบนเรือสำราญ โดยการสลัก หรือทำเป็นอักษรนูน หรือพิมพ์ลงบนแผ่นเหล็ก แผ่นไม้ หรือแผ่นพลาสติกซึ่งติดบนเรือ¹⁵

¹⁵ ระเบียบการพาณิชย์นาวี (การจดทะเบียนเรือ) 1993 กฎหมายฉบับที่ 1993 No. 3138 ตราวงสาม Statutory Instrument 1993 No.3138 Carving and Marking

1. Every ship is required before it may be registered, to be marked permanently and conspicuously, to the satisfaction of the registrar in accordance with this Schedule.

2. The Secretary of State may exempt any class of ship from all or any of the requirements of this schedule, subject to such conditions, if any, as he thinks fit.

3. Subject to any exemption in respect of that class of ship, a ship other than_

(a) a fishing vessel,

(b) a pleasure vessel which is under 24 metres,

is to be marked as follow:

(i) Its name shall be marked on each of its bows, and its name and its port of choice must be marked on its stern;

(ii) the marking is to be on deck ground in white or yellow letters, or on light ground in black letters, the letters being not less than 10 centimetres high and of proportional breadth; and

(iii) its official number and the number denoting its registered tonnage shall be cut on its main beam or if that is not possible, marked or fixed thereon in the manner prescribed in paragraph 4 (a) below.

4 A pleasure vessel which is under 24 metres in length is to be marked as follow:

(a) the official number and registered tonnage are:

สำหรับหน่วยงานที่ดูแลการจดทะเบียนเรือคือ Maritime and Coastguard Agency (MCA) ที่เป็นหน่วยงานรับจดทะเบียนเรือที่เก่าแก่ที่สุดของโลก โดยหลักกฎหมายแล้วอังกฤษ ได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกเป็น 4 ส่วน คือส่วนแรกสำหรับการจดทะเบียนเรือพาณิชย์และเรือสำราญซึ่งหากนำเรือมาจากภายใต้ส่วนที่หนึ่ง (Part I) ของ The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993 ed. นี้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษในส่วนที่หนึ่งนี้สามารถนำไปจดจำนองเรือได้สะดวก สำหรับในส่วนที่สองนั้น (Part II) คือการจดทะเบียนเรือประมงซึ่งจะไม่ขอเจาะลึกในส่วนนี้ และในส่วนที่สาม (Part III) เป็นการจดทะเบียนเรือขนาดเล็กที่มีขนาดต่ำกว่า 24 เมตรซึ่งให้หมายรวมถึงเรือสำราญและเรือยอชต์ด้วย “เรือขนาดเล็ก” หมายความว่า เรือเก่าซึ่งมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ หรือเรือใหม่ซึ่งมีความยาวน้อยกว่า 24 เมตร และตามระเบียบนี้ “เรือเก่า” “เรือใหม่” “ตันกรอสส์” และ “ความยาว” มีความหมายเช่นเดียวกับความหมายในบทบัญญัติพาณิชย์นาวีว่าด้วยเส้นแสดงแนวบรรทุกน้ำ (Load Line) 1967

การจดทะเบียนเรือในส่วนที่สามนี้จะไม่สลักรับขึ้นและมีค่าใช้จ่ายเพียง 12 ปอนด์ และไม่ได้กำหนดให้ต้องแสดงเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์แต่อย่างใด (Registration does not require proof of title) และสามารถยื่นคำร้องขอจดทะเบียนระบบออนไลน์ได้ และในส่วนที่สี่ (Part IV) ของ The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993 ed. คือการจดทะเบียนเรือยอชต์ที่เป็นการชาร์เตอร์เรือเปล่า¹⁶ และระบบการจดทะเบียนเรือของอังกฤษภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน MCA นั้นได้รับใบประกาศนียบัตรรับรองคุณภาพ ISO 9001 จากสถาบัน British Standards Institution

(i) to be marked on the main beam or, if there is no main beam, on a readily accessible visible permanent part of the structure of the pleasure vessel either by cutting in, centre punching or raised lettering, or

(ii) to be engraved on plates of metal, wood or plastic, secured to the main beam (or, if there is no main beam, to a readily accessible visible permanent part of the structure) with rivets, through bolts with the ends clenched, or screws with the slots removed;

¹⁶ http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the_mca/mca-uk_registration.htm

ส่วนข้อบังคับที่สำคัญเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรืออังกฤษคือ The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993 ได้กำหนดบุคคลที่มีคุณสมบัติถือกรรมสิทธิ์และขอจดทะเบียนเรือสำราญขนาดใหญ่ (Pleasure Vessel) ใน Part I และเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter) ใน Part IV ตามมาตรา 7 คือ พลเมืองอังกฤษ พลเมืองของประเทศในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป พลเมืองของประเทศในเครือจักรภพ พลเมืองของอังกฤษที่อยู่โพ้นทะเล นิติบุคคลที่จดทะเบียนและดำเนินงานในประเทศสมาชิก EEA¹⁷ หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายอังกฤษ แม้จะมีการดำเนินการในต่างประเทศแต่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศอังกฤษหรือในประเทศสมาชิกของ European Economic Interest Groupings โดยในการจดทะเบียนเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นผู้ยื่นคำร้องขอคือผู้ชาร์เตอร์เรือเปล่าหรือตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้ง เอกสารที่สำคัญที่ต้องแสดงคือหนังสือสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter) หนังสือรับรองการยกเลิกการจดทะเบียนเรือเดิมที่ออกให้ในต่างประเทศ ต้องเสนอชื่อเรือขณะที่จะจดทะเบียนและต้องผ่านการตรวจเรือ เมื่อได้จดทะเบียนแล้วผู้ชาร์เตอร์เรือต้องทำเครื่องหมายบนเรือ ชื่อเรือ ท่าเรือที่จดทะเบียน และเลขทะเบียนเรือให้ชัดเจนสำหรับใบทะเบียนเรือที่ได้ออกให้เรือที่นำมาให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter) นั้นจะหมดอายุเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการชาร์เตอร์ตามสัญญา หรือเมื่อสิ้นสุดระยะเวลา 5 ปีนับจากวันที่ที่จดทะเบียนซึ่งได้ระบุไว้ในใบทะเบียนของเรือที่นำมาให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter) แล้วแต่เวลาใดถึงก่อนกัน และภายในระยะเวลา 3 เดือนก่อนที่ใบทะเบียนจะหมดระยะเวลาของทะเบียนเรือ นายทะเบียนต้องออกใบเตือนการต่ออายุแก่ผู้ชาร์เตอร์เรือ ส่วนการขอต่อใบทะเบียนนั้นผู้ชาร์เตอร์หรือตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้ง ต้องยื่นคำร้องขอการต่ออายุการจดทะเบียนเรือภายในช่วงระยะเวลา 3 เดือนก่อนใบทะเบียนจะสิ้นสุดอายุและคำร้องขอต่ออายุจะต้องกระทำในแบบที่รับรองของรัฐมนตรีและต้องสอดคล้องกับหนังสือแสดงคุณสมบัติและใบรับรองการชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ผู้ชาร์เตอร์เรือต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรต่อนายทะเบียนเสมอ

สำหรับบุคคลที่มีคุณสมบัติถือกรรมสิทธิ์และขอจดทะเบียนเรือขนาดเล็ก (Small Ships) ซึ่งยกเว้นเรือประมงและเรือดำน้ำตาม Part XI (Registration of small ships) นั้นได้กำหนดไว้ใน

¹⁷ European Economy Area Citizen มีทั้งหมด 25 ประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรป ซึ่งรวม Iceland ด้วย

มาตรา 89 ของ The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993¹⁸ คือ พลเมืองอังกฤษ บุคคลที่มีสัญชาติของประเทศในประชาคมเศรษฐกิจกลุ่มสหภาพยุโรป บุคคลที่มีสัญชาติของประเทศในเครือจักรภพ บุคคลที่มีสัญชาติของอังกฤษที่อยู่ต่างประเทศ บุคคลที่อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยสัญชาติอังกฤษ British Nationality Act 1981 ว่าเป็นคนอังกฤษ คนอังกฤษหรือบุคคลที่มีสัญชาติอื่นในสหราชอาณาจักร ที่มีเชื้ออังกฤษและได้รับอนุญาตตาม มาตรา 52 ของอนุสัญญา European Economic Community (EEC) บุคคลที่เป็นชาวเกาะฮ่องกง (สัญชาติอังกฤษ) ภายใต้การปกครองของอังกฤษตามคำสั่งปี ค.ศ.1986 ให้ถือว่าเป็นคนอังกฤษที่อยู่โพ้นทะเล และพลเมืองของเขตปกครองตนเองของอังกฤษ

โดยก่อนการจดทะเบียนเรือนั้น เรือยachtทุกขนาดทุกลำจะต้องผ่านการตรวจเรือก่อนการจดทะเบียนโดยหน่วยงานที่เรียกว่า Customer Service Manager (CSM) ซึ่งอยู่ภายใต้ MCA หรือผ่านการตรวจเรือจากสถาบันจัดชั้นเรือที่ได้รับมอบหมายจาก MCA หรือจากสมาคม Royal Yachting Association (RYA)¹⁹ หากเป็นเรือยachtเท่านั้น โดยจะออกใบรับรองการตรวจเรือให้และชำระ

¹⁸ Part XI มาตรา 89 ของ The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993 "The following persons are entitled to be the owners of a small ship to be registered on Part III of register:

- (a) British citizens or persons who are nationals of a member State other than the United Kingdom and are established (within the meaning of Article 52 of the E.E.C Treaty) in the United Kingdom;
- (b) British Dependent Territories citizens
- (c) British Overseas Citizens
- (d) Persons who under the British Nationality Act 1981 are British subjects;
- (e) Persons who under the Hong Kong (British Nationality) Order 1986 are British Nationality (Overseas); and
- (f) Commonwealth citizens not failing within those paragraphs."

¹⁹ RYA เริ่มก่อตั้งในปีค.ศ.1876 เพื่อการแข่งขันเรือยachtและต่อมาได้เปิดตัวอย่างเป็นทางการในปี 1888 โดยควบคุมดูแลเรืออื่น ๆ ขนาดเล็กจนมาในปีค.ศ.1921 RYA จึงได้แยกตัวออกมา

ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือและการอนุมัติจำนวน 76 ปอนด์ต่อหนึ่งชั่วโมง²⁰ และจะต้องมีใบรับรองระวางเรือ (Certificate of Tonnage) การจดทะเบียนเรือมีขั้นตอนที่ค่อนข้างซับซ้อน เมื่อเทียบกับประเทศที่รับจดทะเบียนเรือแบบเปิด ระยะเวลาในการขอจดทะเบียนประมาณ 4 สัปดาห์ มีการเก็บค่าธรรมเนียมและภาษีประจำปีที่ค่อนข้างสูง²¹ จึงมีการนำเรือยอชท์ไปจอดยังเขตปกครองตนเองของอังกฤษแทนเช่น หมู่เกาะ Isle of Man ซึ่งมีระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดมีเพียงระบบเดียว ที่มีกฎเกณฑ์การจดทะเบียนเรือที่ไม่เข้มงวด และมีระบบภาษีสำหรับเรือที่กระตุ้นให้นำเรือยอชท์มาจดทะเบียนด้วย ซึ่งก็ได้รับสิทธิการชั่งกรวมถึงสิทธิต่าง ๆ และการคุ้มครองเหมือนกันกับเรือของอังกฤษ

ในประเทศอังกฤษมีสถาบันจัดชั้นเรือ และรับรองการตรวจเรือของสถาบันของเอกชนที่ได้รับการแต่งตั้งจาก MCA ดังนี้

1. Lloyd's Register of Shipping ของประเทศอังกฤษ
2. Bureau Veritas ของประเทศฝรั่งเศส
3. American Bureau of Shipping ของประเทศสหรัฐอเมริกา
4. Det Norske Veritas ของประเทศนอร์เวย์
5. Germanischer Lloyd ของประเทศเยอรมันนี
6. The Royal Yachting Association ของประเทศอังกฤษ
7. The Yacht Brokers, Designers, and Surveyors Association ของประเทศอังกฤษ
8. The Society of Consulting Marine Engineers of Ship Surveyors ของประเทศ

อังกฤษ

จากสมาคมแข่งขันเรือใบ และกฎระเบียบของ RYA ปัจจุบันนี้ถือเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการแข่งเรือยอชท์และการตรวจเรือยอชท์ด้วย รวมถึงการดูแลโรงเรียนสอนและฝึกการใช้เรือยอชท์และเรือขนาดเล็กโดยเริ่มอย่างเป็นทางการตามกฎหมายในปีค.ศ. 1971 และในปัจจุบันมีสมาชิกมากกว่า 100,000 (July 2004)

²⁰ <http://www.rya.org.uk/HQ/default.asp?contentID=3638230>

²¹ http://www.boats.com/content/boat_registration.jsp

สำหรับการจดทะเบียนเรือเป็นเรืออังกฤษ นั้นผู้มีสิทธิขอจดทะเบียนเรือ²² สามารถยื่นคำขอจดทะเบียนได้ที่สถานที่ดังนี้ สถานที่แห่งที่หนึ่งสำนักงานทะเบียนเรือที่ทำเรือในประเทศอังกฤษ

²² มาตรา 1 (2) วรรค 3 หมวด 1 เรื่องทั่วไป แห่ง The Merchant Shipping (Registration of Ships) 1993 Part I General “

(1) In these Regulations may be cited as the Merchant Shipping(Registration of Ships) Regulation 1993 and shall come into force on 21st March 1994

(2) In these Regulation unless the context otherwise require:

“The Act” means the Merchant Shipping (Registration, etc.) Act 1993.

“Application for registration” includes, except where otherwise a stated, application for registration of a ship or in a ship; application for registration of a small ship; application for registration of the same; and application for the registration of a transfer or transmission of a ship or a share in a ship; but not application for the renewal of registration;

“appropriate person” means in relation to a port in a country outside the British Island:

- (a) any British consular officer within whose consular district the port lies; or
- (b) where Her Majesty’s Government in the United Kingdom is represented in that country by a High Commissioner, any member of the High Commissioner’s official staff nominated by him for the purpose of these Regulations; or
- (c) where that country is a colony, the Government of the colony or any person appointed by him for those purpose;

สถานกงสุลของอังกฤษทุกแห่ง ที่สำนักงาน High Commissioner ที่แต่งตั้งโดยสมเด็จพระราชินี อังกฤษในประเทศนั้นๆ และสถานที่แห่งที่สี่คือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งโดย High Commissioner ให้ไปเป็นผู้ปกครอง (Governor) หรือผู้ที่ทำการแทน (Acting to Governor) ในรัฐอาณานิคมทุกแห่ง

สำหรับใบทะเบียนเรือจะมีอายุห้าปีนับแต่วันที่จดทะเบียนที่ปรากฏอยู่ในใบทะเบียนเรือ เว้นแต่จะหมดอายุเนื่องจากการสิ้นผลตามกฎหมาย²³ และในการต่ออายุใบทะเบียนเรือนั้นต้องยื่นคำร้องโดยเจ้าของเรือหรือตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจต่อนายทะเบียน ภายในสามเดือนก่อนวันที่จะหมดอายุ โดยต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร²⁴

3.1.2 สัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศอังกฤษ

ในเรื่องนี้ประเทศอังกฤษได้กำหนดเกี่ยวกับเรื่องสัดส่วนกรรมสิทธิ์ของผู้ที่จะเข้ามาถือกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนไว้เฉพาะ คุณสมบัติของผู้ที่จะนำเรือยอชท์มาจดทะเบียนตาม MSA 1995 หมวดสองและตามข้อบังคับพาณิชย์นาวีเรื่องการจดทะเบียนเรือ The Merchant Shipping Registration of Ships regulation 1993 ed. ที่ได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อการจดทะเบียนเรือ

and in this definition "High Commissioner" includes an acting High Commissioner and "Governor" includes an acting Governor;..."

²³ มาตรา 96 The Merchant Shipping (Registration of Ships) 1993 "The registration of ship under this Part shall, unless terminated under these Regulation, be valid for a period of 5 years beginning with the date of registration specified in the certificate of registry and shall expire at the end of that period unless it is renewed under regulation 97 (Renewal)"

²⁴ มาตรา 97 The Merchant Shipping (Registration of Ships) 1993

"(1) Application for renewal of registration may be made during the last 3 calendar months of the current registration period.

(2) Application for renewal shall be in writing and be accompanied by a declaration as required by regulation 92(e) (Application)"

สำหรับในเรื่องสัดส่วนกรรมสิทธิ์ของผู้ที่จะเข้ามาถือกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์นั้น จากการศึกษาไม่พบว่ากฎหมายของประเทศอังกฤษกำหนดเอาไว้แต่อย่างใด แต่กฎหมายจะกำหนดเฉพาะคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ได้ ดังที่ได้กล่าวในหัวข้อการจดทะเบียนเรือและบุคคลผู้มีคุณสมบัติตามประเภทเรือคือเรือสำราญ เรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่า เรือขนาดเล็กตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และประเทศอังกฤษเองก็มีการส่งเสริมจูงใจให้นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษ โดยเรือที่จะนำมาจดทะเบียนจะได้รับสิทธิประโยชน์ของการนำเรือยอชท์มาจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษ เนื่องจากประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มั่งคั่งและมากด้วยประสบการณ์ในการจดทะเบียนเรือและการพาณิชย์นาวี จึงทำให้อังกฤษถือว่าเป็นประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ที่ใหญ่และมีอำนาจ มีเรือมากมายจากประเทศอื่นมาจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษ เพื่อให้มีสิทธิใช้ธงของอังกฤษซึ่งมีชื่อเสียงที่น่าเชื่อถือและยอมรับของนานาประเทศ อันหมายถึงสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองเรืออังกฤษไม่ว่าอยู่ส่วนใดของโลกจะได้รับการช่วยเหลือจากสถานทูตและกงสุลของอังกฤษทั่วโลก และมีความน่าเชื่อถือในท่าเรือของทุกประเทศในเรื่องความปลอดภัยและความรู้ความสามารถของคนประจำเรือซึ่งหมายถึงการที่เรือนั้นไม่ตกเป็นเป้าหมายในการตรวจเรืออย่างเข้มงวดเมื่อเข้าเทียบท่าตามท่าเรือในต่างประเทศ

3.1.3 การนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า

ในประเทศอังกฤษนั้นได้แบ่งประเภทเรือยอชท์ที่นำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ ออกเป็นเรือใบเพื่อความสำราญและการกีฬาที่เป็นเรือขนาดเล็ก และเรือมอเตอร์ขนาดเล็กที่ใช้ในเชิงพาณิชย์เพื่อความสำราญและกีฬา โดยเรือยอชท์ทั้งสองประเภทนั้นหากเป็นเรือเก่าซึ่งมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ หรือกรณีที่เป็นเรือใหม่ซึ่งมีความยาวไม่เกินกว่า 24 เมตร หรือเป็นเรือที่ถูกชาร์เตอร์เรือเปล่ามาจากต่างประเทศ และได้ทำการยกเลิกการจดทะเบียนเรือเดิมที่จดทะเบียนไว้ในต่างประเทศแล้ว และทั้งนี้ผู้ชาร์เตอร์มีคุณสมบัติตามที่กำหนด ตามกฎหมายการจดทะเบียนเรือที่ถูกชาร์เตอร์แบบเรือเปล่า ตาม The Merchant Shipping Registration of Ships Regulation 1993 ed. ก็ให้จดทะเบียนได้ตามข้อบังคับเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือเปล่า นั้น และจะนำมาให้ชาร์เตอร์แบบเรือเปล่า (Bareboat Charter) หรือให้ชาร์เตอร์พร้อมลูกเรือ (Charter with Crew) เช่นเรือที่มีขนาดเล็กก็ไม่มีกฎหมายห้ามเอาไว้ แต่หากเป็นเรือขนาดเล็กหรือเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่าเข้ามาแล้วขอจดทะเบียนเพื่อ

ใช้ในเชิงพาณิชย์บรรทุกผู้โดยสารเกิน 12 คนขึ้นไปต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของการจดทะเบียนเรือทั่วไปในประเภทเรือโดยสารตาม The Merchant Shipping Act 1995

และประเทศอังกฤษนั้นมีกฎหมายเฉพาะใช้บังคับในเรื่อง Charter Party แยกจากกฎหมายการเช่าทรัพย์ทั่วไป ซึ่งจะอยู่ในรูปของคำพิพากษาของศาล ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น การเช่าเรือเปล่า หรือ Bareboat Charter เป็นสัญญาทางพาณิชย์นาวีโดยการครอบครองเรือ (Possession) การควบคุมตัวเรือ (Control) และการสั่งการ (Command) จะตกอยู่กับผู้เช่าเรือเปล่า หรือ Charterer ซึ่งจะใช้ประโยชน์จากตัวเรือเปล่าได้ตามความต้องการ ตลอดช่วงเวลาของสัญญาเช่าเรือเปล่า นายเรือและลูกเรือจะเป็นลูกจ้างของผู้เช่าเรือและผู้เช่าเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบและรับภาระทั้งหมดเกี่ยวกับการจัดการเรือและปฏิบัติการเรือรวมถึงการเดินเรือ²⁵

3.1.4 การเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกในต่างประเทศ

สำหรับในเรื่องความรู้ความสามารถของคนประจำเรือนั้นในประเทศอังกฤษเองจะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่เรียกว่า Safe Manning Document (SMD) ซึ่งหน่วยงานที่ออกให้คือ Seafarer Training and Certificate ที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ MCA โดยคนประจำเรืออังกฤษทุกคนจะต้องถือใบประกาศนียบัตรของอังกฤษที่ออกให้เรียกว่า Certificate of Competency และ Certificate of Equivalent Competency (CEC) อีกที่หนึ่งซึ่งคนประจำเรือที่จะได้รับใบประกาศนียบัตรดังกล่าวต้องมีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากลตามที่กำหนดไว้และต้องมีความรู้ภาษาอังกฤษเป็นอย่างดี โดยเฉพาะตำแหน่งนายเรือนั้นจะต้องได้มาตรฐานเป็นไปตามกฎหมายของอังกฤษในระดับที่หนึ่ง และเนื่องจากประเทศอังกฤษเป็นภาคีของอนุสัญญา STCW 1978/1995 ดังนั้นในเรื่องการเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกโดยประเทศอื่นนั้นประเทศอังกฤษจึงได้กำหนดไว้ว่า หากคนประจำเรือยอชท์คนใดที่ได้ใบประกาศนียบัตรในการเดินเรือ การใช้เรือยอชท์ที่ออกให้โดยประเทศที่เป็นภาคีของ

²⁵ สุทธิศักดิ์ เทพปัญญา “ปัญหาเกี่ยวกับ Charter Party ตามกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), น. 85-88.

อนุสัญญา STCW 1978/1995 หรือเป็นใบประกาศนียบัตรรับรองและอนุญาตให้ใช้เรือยอชท์ที่ออกให้ในประเทศในเครือจักรภพ หรือประเทศที่เป็นสมาชิกของกลุ่มสหภาพยุโรป ประเทศอังกฤษจะรับรองและเทียบใบประกาศนียบัตรที่ให้เสมอ โดยเอกสารที่ต้องนำมาประกอบคำร้องขอให้รับรองใบประกาศนียบัตรที่ออกในต่างประเทศคือ หนังสือเดินทาง หรือ ใบอนุญาตประจำตัว (Discharge book) แล้วแต่กรณีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากลที่ออกให้ในต่างประเทศ เอกสารต้องเป็นภาษาอังกฤษและกรอกแบบฟอร์มให้ครบถ้วนโดยสามารถยื่นคำร้องได้ทางออนไลน์ อย่างไรก็ตามสำหรับเรือเล็กของอังกฤษนั้น อังกฤษไม่ได้กำหนดห้ามมิให้มีคนประจำเรือเป็นชาวต่างชาติแต่อย่างใด เว้นแต่ตำแหน่งนายเรือที่อาจจะต้องเป็นพลเมืองอังกฤษ หรือพลเมืองในประเทศเครือจักรภพ พลเมืองของประเทศสมาชิกองค์การนาโต้ หรือที่เรียกว่า North Atlantic Treaty Organization (NATO)²⁶ หรือ กลุ่มสหภาพยุโรป (European Union (EU))

เนื่องจากประเทศอังกฤษเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับมาก เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล SOLAS 74 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษทางเรือ 1973 และพิธีสารเกี่ยวกับอนุสัญญานี้ (MARPOL 73/74) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ (STCW 78) อนุสัญญาระหว่างประเทศเรื่องเส้นแสดงแนวน้ำบรรทุก (LL 66) อนุสัญญาระหว่างประเทศระเบียบสากลเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล (COLREG 72) อนุสัญญาระหว่างประเทศเรื่องการวัดขนาดตันเรือ 1969²⁷ รวมไปถึงข้อแก้ไขและพิธีสารของอนุสัญญาดังกล่าว และหลักเกณฑ์สถานะบังคับที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 19 มิถุนายน 1995 ทำให้ประเทศอังกฤษมีกฎหมายและมาตรการที่เข้มงวดมากเกี่ยวกับมาตรฐานของเรือและคนประจำเรือ รวมทั้งสภาพแวดล้อมและสัญญาการจ้างแรงงานของคนประจำเรือ

สำหรับเรื่องนี้ ในประเทศอังกฤษมีกฎหมายกฏระเบียบที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือยอชท์โดยแบ่งออกดังนี้ หากเป็นเรือยอชท์ขนาดเล็กที่นำมาใช้เพื่อการพาณิชย์ก็จะมีกฎหมายมาบังคับแยกต่างหากจากเรือรับขนส่งสินค้า เรือรับขนคนโดยสารและเรือสำราญขนาดใหญ่ ซึ่งได้แยกเป็น

²⁶ North Atlantic Treaty Organization - An alliance of several European countries, USA, Canada and Iceland agreeing to give each other military help if necessary.

²⁷ อนุสัญญานี้ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีสมาชิก

เรือยอชท์ขนาดเล็กที่ขับเคลื่อนด้วยใบไม่ว่าจะมีเครื่องจักรกลสำรองหรือไม่ก็ตาม ออกต่างหากจากเรือมอเตอร์ยอชท์หรือเรือยอชท์ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกลเพียงอย่างเดียว โดยนำมาตราฐานเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับการต่อเรือและโครงสร้างของเรือ ตลอดจนอุปกรณ์และการปฏิบัติการของเรือ และการออกไปสำคัญรับรองเพื่อเป็นหลักฐานว่าเรือแต่ละลำได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานที่วางไว้ และได้กำหนดให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน SOLAS 1974 เนื่องจากประเทศอังกฤษเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ด้วย แต่ในส่วนของเรือยอชท์ส่วนบุคคลนั้นได้รับการยกเว้นจากมาตรฐานดังกล่าวด้วย หากไม่ได้นำมาให้ซาร์เตอร์ กล่าวโดยสรุปกฎหมายพาณิชย์ของประเทศอังกฤษที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชท์ในเรื่องการจดทะเบียนเรือ คำนิยามเรือสำราญและในเรื่องความปลอดภัยคือ

- The Merchant Shipping Act 1995,
- The Merchant Shipping (Registration of Ships) 1993 no. 3138,
- The Merchant Shipping (Registration of Ships and Tonnage) (Amendment) Regulation 1999
- The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998
- The Merchant Shipping (Code of Safe Working Practice for Merchant Seaman) Regulation 1998
- The Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulation 2002 no. 1473
- The Merchant Shipping (Survey and Certificate) Regulation 1995²⁸

3.1.5 ระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยว อยู่ในประเทศและการวางเงินประกัน กับหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง

สำหรับในเรื่องนี้เพื่อความต่อเนื่องและความเข้าใจในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะขอลงถึงคำจำกัดความตามกฎหมายคนเข้าเมืองที่สำคัญเช่น ตามมาตรา 33 (1) แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง ค.ศ. 1971 คำว่า "ลูกเรือ" หมายความว่า บุคคลทุกคนที่ได้รับจ้างให้ทำงานหรือให้บริการบนเรือ ในทาง

²⁸ www.hmsa.gov.uk

ปฏิบัติอาจรวมถึง บริกร ผู้แจกเงินบนโต๊ะการพนัน ช่างทำผม ช่างทาสี และช่างซ่อม เป็นต้น ซึ่งเดินทางมาพร้อมกับเรือจากต่างประเทศ และออกจากสหราชอาณาจักรพร้อมกับเรือนั้นและสำหรับในกรณีของเรือยอชท์ และเรือสำราญ นายเรือและบุคคลซึ่งทำงานบนเรือโดยได้รับค่าตอบแทน (แม้ว่าจะไม่ได้กำหนดค่าตอบแทนไว้) ให้ถือว่าเป็นลูกเรือ

สำหรับในเรื่องนี้มีกฎหมายตรวจคนเข้าเมืองของอังกฤษ The Immigration Act 1971 และ Immigration & Nationality Directorate²⁹ เป็นกฎหมายและข้อบังคับที่สำคัญโดยกำหนดให้นายเรือมีหน้าที่ยื่นเอกสารซึ่งระบุรายละเอียดของลูกเรือทุกคนบนเรือภายใน 12 ชั่วโมงนับแต่เรือเข้ามาในสหราชอาณาจักรโดยเดินทางจากนอกบริเวณเดินเรือสากล และมีหน้าที่ในการรับรองว่าบุคคลบนเรือจะไม่ขึ้นฝั่งเว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมือง ภายใต้วรรคที่ 27 ตารางที่ 2 ท้ายพระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมือง 1971 การอนุญาตให้อยู่ในสหราชอาณาจักร

ผู้โดยสารที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในสหราชอาณาจักรในฐานะนักท่องเที่ยวโดยทั่วไปมักได้รับอนุญาตให้เข้าสหราชอาณาจักรเป็นระยะเวลา 6 เดือน ซึ่งในคำร้องและในหนังสืออนุญาตนั้นจะต้องระบุเหตุผลการเข้าเมือง และก่อนที่การอนุญาตในครั้งก่อนจะหมดอายุ ผู้โดยสารในฐานะนักท่องเที่ยวสามารถยื่นคำร้องขออยู่ต่อได้ หากปฏิบัติตามเงื่อนไขตามที่กำหนดในระเบียบครบทุกข้อ ผู้ขออาจได้รับอนุญาตให้อยู่ต่ออีกเป็นระยะเวลา 6 เดือนโดยนับจากวันที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในสหราชอาณาจักรครั้งก่อนหมดอายุ

ในส่วนของคนประจำเรือหากมีหนังสือเดินทาง หรือคนประจำเรือที่เดินทางโดยใช้หนังสือเดินทางของประเทศตน หรือเอกสารคนประจำเรือ คนประจำเรือที่ต้องการเข้ามาในสหราชอาณาจักรโดยใช้เอกสารดังกล่าว จะอยู่ภายใต้เงื่อนไขในการขอวีซ่าตามปกติได้ โดยขอวีซ่าก่อนเดินทางเข้ามาหรือเข้ามาอย่างคนผ่าน Transit Visa ตามมาตรา 8 (1) แห่งพระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมือง 1971 และภายใต้ข้อยกเว้นบุคคลซึ่งเข้าสหราชอาณาจักรในฐานะลูกเรือของเรืออาจเข้าประเทศโดยไม่ต้องได้รับอนุญาตให้อยู่ในสหราชอาณาจักร หากว่าบุคคลนั้นมีกำหนดที่จะออกนอกสหราชอาณาจักรพร้อมกับเรือนั้น บุคคลดังกล่าวอาจอยู่ในสหราชอาณาจักรจนกว่าเรือดังกล่าวจะออกเดินทาง ไม่จำเป็นต้องมีการประทับตราหรือสลักหลังในการเข้าสหราชอาณาจักรตามมาตรา 8 (1) ลูกเรือของเรือสำราญ ลูกเรือซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมจะต้องแสดงตัวหากจะขออนุญาตอยู่ใน

²⁹ <http://www.ind.homeoffice.gov.uk/default.asp?PageId=1136>

สหราชอาณาจักรโดยไมใช่เพื่อขอขึ้นฝั่งเป็นการชั่วคราว และสำหรับเรือยอชท์นั้นลูกเรือของเรือยอชท์ซึ่งได้รับค่าจ้างให้ถือว่าเป็นลูกเรือ นายเรือหรือเจ้าของเรือจะต้องยื่นบัญชีรายชื่อลูกเรือและผู้โดยสารให้เจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมือง เมื่อเดินทางมาถึงสหราชอาณาจักร

สำหรับผู้โดยสารในเรือยอชท์ หมายถึงบุคคลซึ่งมาถึงสหราชอาณาจักรในเรือยอชท์ โดยใช้เรือนั้นเป็นพาหนะในการเดินทางเข้ามาในสหราชอาณาจักรเท่านั้นและเมื่อไม่ประสงค์จะออกนอกสหราชอาณาจักรโดยเรือลำดังกล่าว ให้ปฏิบัติเสมือนผู้โดยสารประเภทอื่น คือต้องขอวีซ่าก่อนและลูกเรือที่ไม่ประสงค์จะเดินทางออกนอกสหราชอาณาจักรพร้อมเรือยอชท์ก็ต้องขอวีซ่าเพื่อขออยู่ในสหราชอาณาจักรได้ไม่เกินหกเดือนเช่นเดียวกับนักท่องเที่ยว

สำหรับผู้โดยสารบนเรือสำราญและเรือผ่านประเทศ หมายถึงบุคคลไมใช่ประชาชนของประเทศซึ่งไม่ได้รับยกเว้นจากข้อกำหนดการผ่านประเทศประเทศโดยไม่ต้องใช้วีซ่า (TWOV, Transit without Visa) ซึ่งเดินทางเข้ามาและมีประสงค์จะออกนอกสหราชอาณาจักรด้วยเรือลำเดียวกันในวันถัดหลังจากวันมาถึง อาจได้ประโยชน์จากข้อยกเว้นที่ไม่ต้องใช้วีซ่า เช่นเรือซึ่งจะออกนอกสหราชอาณาจักรภายใน 24 ชั่วโมง หากเรือผ่านประเทศ หรือเรือสำราญกำลังจะออกไปยังพื้นที่นอกบริเวณเดินเรือสากลภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากเข้ามาในสหราชอาณาจักร

และจากการศึกษาไม่พบว่าต้องมีการวางเงินประกันในกรณีที่น่าเรือยอชท์เข้ามาจอดเทียบท่าในมารีนาหรือท่าจอดเรือยอชท์ในอังกฤษแล้วหากมีการเพิ่ม ลด หรือเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือหรือเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือต่างประเทศเข้ามา จะขอเดินทางออกไปนอกประเทศโดยยังจอดเรือยอชท์เอาไว้ในประเทศอังกฤษ แต่นายเรือต้องแจ้งและทำรายงานการเปลี่ยนแปลงก่อนออกเดินทางหรือก่อน เพิ่มหรือลดจำนวนคนประจำเรือต่อเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองก่อนเสมอ

3.2 กฎหมายของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนและเป็นประเทศที่มีการพัฒนาระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ก้าวหน้าและประสบความสำเร็จ สามารถสร้างงานและรายได้เข้าสู่ประเทศเป็นอันดับต้นๆ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีเรือที่มีมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยของเรือสูง³⁰ โดยในปี 1965

³⁰ http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/intro_benefit/intro.htm

ประเทศสิงคโปร์ได้รับเอกราชจากประเทศอังกฤษซึ่งถือว่าเป็นแม่แบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ก็ได้นำระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดมาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1966 โดยกำหนดไว้ใน รัฐบัญญัติการเดินเรือพาณิชย์ของสิงคโปร์ Merchant Shipping Act³¹ ให้เฉพาะพลเมืองของสิงคโปร์เท่านั้นสามารถจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ได้ การกำหนดดังกล่าวส่งผลให้การพัฒนาของกองเรือสิงคโปร์ไม่เจริญและส่งผลให้เกิดปัญหาคนว่างงานอย่างหนักในปี ค.ศ. 1969 ทำให้รัฐบาลต้องเปลี่ยนแปลงนโยบายการจดทะเบียนเรือมาเป็นแบบระบบเปิด เพื่อแก้ปัญหาคคนว่างงาน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้เกิดการสร้างงาน การจ้างงานลูกเรือสิงคโปร์เพิ่มมากขึ้น ภาวะการตกงานลดน้อยลงในช่วงนั้นประเทศสิงคโปร์จึงไม่มีปัญหาการว่างงานอีกต่อไป จึงส่งผลให้กองเรือของประเทศขยายเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากมีผู้นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์เพิ่มขึ้น แต่ระบบดังกล่าวได้สร้างปัญหาทำให้กองเรือไม่ปลอดภัย เนื่องจากเรือที่นำมาจดทะเบียนนั้นเป็นเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานนานและมักจะประสบอุบัติเหตุในท้องทะเล ประกอบกับเป็นช่วงที่ประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนาได้ร่วมกันกับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีต่าง ๆ เช่น International Transport Workers Federation (ITF) ได้ต่อต้านระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด รัฐบาลสิงคโปร์จึงค่อย ๆ ดำเนินการเปลี่ยนแปลงนโยบายส่งเสริมพาณิชย์นาวีมาเป็นระบบใหม่หรือระบบสากลและยกเลิกระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด โดยในปี ค.ศ. 1979 ประเทศสิงคโปร์เริ่มใช้ความเข้มงวดในข้อบังคับต่าง ๆ กับเจ้าของเรือ ผู้จัดการเรือ และอายุของเรือ โดยเน้นมาตรฐานเรือมากขึ้นโดย สิงคโปร์ได้ลงนามรับรองอนุสัญญาต่างประเทศเช่น SOLAS 1974, STCW 78/95, Load Line 66, MARPOL 73/78, และ Tonnage Measurement 69 และกำหนดให้เรือทุกลำต้องมีใบรับรองตามอนุสัญญาจากสถาบันตรวจเรือที่มีอำนาจมาแสดงประกอบการยื่นคำร้องขอจดทะเบียนการชำระค่าภาษีตันเนจ (Tonnage) เรือประจำปี หรือเมื่อสำนักงานทะเบียนเรือขอตรวจ และยังเน้นในเรื่องการแสดงสัญชาติที่แท้จริงของเจ้าของเรือ หากเจ้าของเรือเป็น

³¹ Merchant Shipping Act ของประเทศสิงคโปร์ มีลักษณะคล้ายกับเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีเพราะได้รวบรวมเอาบทบัญญัติเกี่ยวกับเรือในหลาย ๆ เรื่องไว้ในกฎหมายเรือของสิงคโปร์ เช่น บทบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ บทบัญญัติว่าด้วยเรื่องลูกเรือ บทบัญญัติว่าด้วยการตรวจเรือและความปลอดภัยของเรือ บทบัญญัติว่าด้วยเรื่องคนประจำเรือและหนังสือรับรองคนประจำเรือ บทบัญญัติว่าด้วยเรื่องการขนส่งสินค้าทางเรือ และบทบัญญัติว่าด้วยการชาร์เตอร์เรือ

ชาวต่างชาติต้องมีการตั้งสำนักงานขึ้นในประเทศด้วย³² จึงทำให้การจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์ไม่ใช่ระบบกาจดทะเบียนเรือแบบเปิดและนอกจากนั้นสิงคโปร์ยังได้ปฏิบัติตามข้อตกลงของ ITF และ United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD จนทำให้มีมาตรฐานที่ยอมรับจากหน่วยงานทั้งสองนี้ ทำให้ประเทศสิงคโปร์มีระบบการจดทะเบียนที่เป็นระบบสากลที่มีรูปแบบเฉพาะตัวที่ไม่ได้ทำในลักษณะของการจดทะเบียนเรือระบบที่สองของประเทศ แม้ว่าในความจริงประเทศสิงคโปร์จะเริ่มระบบการจดทะเบียนเรือสากลก่อนประเทศนอร์เวย์กล่าวคือตั้งแต่ปี 1979 แต่ประเทศสิงคโปร์ได้แก้ไขเงื่อนไขในกฎหมายการจดทะเบียนเรือที่ละเอียดอย่างค่อยเป็นค่อยไปเป็นระยะ ๆ ตามสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจึงไม่อาจกล่าวได้ว่าสิงคโปร์เป็นประเทศที่เริ่มนำระบบการจดทะเบียนเรือแบบสากลมาใช้เช่นนอร์เวย์ที่ออกกฎหมายมาในคราวเดียวเลยแต่สิงคโปร์เป็นประเทศแรกในเอเชียที่นำระบบการจดทะเบียนเรือใกล้เคียงระบบการจดทะเบียนเรือแบบใหม่หรือแบบสากลหรือระบบกึ่งสะดวกมาใช้³³ ซึ่งเป็นแหล่งสร้างเงินได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก

3.2.1 คำจำกัดความของเรือยอชท์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและการจดทะเบียนเรือยอชท์

(1) คำจำกัดความของเรือยอชท์

ในประเทศสิงคโปร์นั้นไม่มีคำจำกัดความเฉพาะของเรือยอชท์แต่มีคำจำกัดความของเรือกว้าง ๆ ปรากฏใน The Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996 โดยในส่วนของคำจำกัดความนี้ตามมาตรา 2 “เรือ” (Ship) หมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ หรือยานพาหนะที่ขับเคลื่อนหรือเคลื่อนที่ทางน้ำทุกชนิดรวมถึง เรือท้องแบน เรือลำเลียงที่ขนส่งสินค้าขึ้นลงจากเรือใหญ่ในระยะสั้นหรือเรือลำเลียง (Lighter) หรือยานพาหนะอื่นที่เคลื่อนที่ในลักษณะลอยอยู่บนผิวน้ำได้ หรือยานพาหนะที่เรียกว่า Air-cushion vehicle หรือเรืออย่างอื่นในทำนองเดียวกันที่ใช้อย่างเรือ หรือมี

³² Sock-Yong Phang และ Rax S. Toh, นโยบายของประเทศสิงคโปร์ในเรื่องการส่งเสริมการจดทะเบียนเรือ, แปลโดย เสาวภาวงศ์ ปิยะรัตน์ และ วาริพร ศักดิ์สมบูรณ์, วารสารพาณิชยนาฎิ เล่มที่ 2 (พฤษภาคม 2539), น. 81.

³³ กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล: ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย”, (มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 61-62.

ลักษณะประมุขมิใช้ในการเดินทางทางน้ำ ยกเว้นเรือรบซึ่งไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่ง Merchant Shipping Act อันเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 และเรือประมงก็ถูกยกเว้นให้ไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อบังคับการจดทะเบียนเรือตามบทบัญญัตินี้ในมาตรา 7 นอกจากนี้แล้วตามมาตรา 8 แห่ง The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation. ให้อำนาจแก่สำนักงาน Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) ในการออกระเบียบจำกัดอายุเรือไว้ แต่ในปัจจุบันก็ไม่ได้จำกัดอายุเรือไว้แต่อย่างใดมีแต่เงื่อนไขที่กำหนดว่าหากเป็นเรือที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป เจ้าของเรือต้องยื่นรายงานพิเศษที่ออกโดยสถาบันจัดชั้นเรือที่สิงคโปร์ยอมรับโดยการคำนวณอายุให้เริ่มนับแต่วันที่มีการวางกระดูกงู (Keel) จนถึงวันที่มีการจดทะเบียนเรือ³⁴ และตาม Customs Act (Chapter 70) ก็ไม่ได้มีคำจำกัดความของคำว่าเรือยอชท์ไว้เฉพาะ หากมีคำว่า “พาหนะท้องถิ่น” ซึ่งหมายถึง เรือสำเภา เรือท้องแบน เรือประมง หรือเรืออื่นใดที่คล้ายกัน และเรือกลไฟ หรือเรือยนต์ที่มีน้ำหนักจดทะเบียนสุทธิต่ำกว่า 75 ตันกรอสส์ และรวมถึงเรือยนต์ชนิดใด ๆ ไม่ว่าจะติดตั้งเครื่องยนต์ไว้ในเรือหรือนอกเรือ แต่จากการศึกษากฎหมายข้อบังคับพาณิชย์นาวีต่าง ๆ พบว่าประเทศสิงคโปร์ได้แบ่งประเภทเรือยอชท์ออกเป็นสองประเภทตามลักษณะการนำมาใช้คือ เรือยอชท์ส่วนบุคคลโดยเรียกกว้าง ๆ ว่าเรือสำราญที่รวมถึงเรือสำราญประเภทอื่นที่มีใช้เรือยอชท์ด้วยซึ่งเรียกว่า (Pleasure Craft) และเรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์หากนำมาให้ชาร์เตอร์ซึ่งจะได้อธิบายต่อไปในประเด็นการชาร์เตอร์เรือ

ก. ตามกฎหมาย Maritime and Port Authority of Singapore ได้กล่าวถึงเรื่องคำจำกัดความของ เรือสำราญ (Pleasure Craft) ว่าหมายถึง เรือที่ใช้เฉพาะในเขตที่เจ้าท่า³⁵ กำหนดไว้และใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อความสำราญ นอกเหนือไปจากการขนส่งคนโดยสารเพื่อชมทัศนียภาพ (Sign Seeing Tour) และการใช้เรือนั้น (หากมี) ผู้โดยสารโดยสารอยู่ ผู้โดยสารนั้นต้องไม่ได้ชำระเงินค่าโดยสารเรือและเงินอื่น ๆ เพิ่มอีก³⁶ และให้หมายความรวมถึงพาหนะทางน้ำเพื่อความสำราญอื่นด้วย

³⁴ “A guide to registration of ships private in Singapore,” <http://www.iot.gov.tw>

³⁵ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996 revised edition.

“Harbor craft” means any ship that used solely within the limits of the port that may be declared under The Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996.

³⁶ Maritime and Port Authority of Singapore (Pleasure Craft) Regulation (Chapter 170A, Rg. 6) ,2000 edition.

เช่น Motorize Babin Cruiser, เจ็ทสกี, เรือเร็ว, เรือใบยอซท์, และรวมถึง Sailing Dinghies, Fun Boat ที่ไม่มีเครื่องยนต์บนเรือ³⁷ นอกจากนี้ยังเรียกเรือสำราญที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักร หรือ เครื่องยนต์ว่า “Powered Pleasure Craft” ต่างหากด้วย และให้หมายความรวมถึงเรือมอเตอร์ยอซท์ ด้วย

ข. เรือยอซท์เพื่อการพาณิชย์ที่นำมาให้চারเตอร์ (Craft Engage in Trade) หรือเรือจำกัดจำนวนผู้โดยสาร³⁸ เป็นพิเศษ หมายถึงเรือสำราญทุกชนิดนอกเหนือจากเรือยอซท์ที่ใช้เรือเพื่อบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนขึ้นไป (Passenger Craft) และคำว่า “ผู้โดยสาร” (Passenger) หมายถึงทุกคนที่อยู่บนเรือ เว้นแต่ (ก) นายเรือ และสมาชิกที่เป็นลูกเรือ หรือบุคคลที่ถูกจ้างหรือที่ใช้ความสามารถใดๆ บนเรือสำราญที่ใช้ในเชิงพาณิชย์นั้น และ (ข) เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี³⁹ ด้วย

“Pleasure Craft” means any harbor craft

(a) Which is used exclusively for pleasure purpose other than for the carrying of passenger on sight seeing tour within the port; and

(b) For the used of which a passenger, if any, is not charged a separate and distinct fare;

³⁷ “ A pleasure craft “ mean any craft which is used exclusively for pleasure purpose (Other than for the carrying of passenger on sight seeing tour) and for the use of which a passenger, if any, is not charged a separate and distinct fare. These include Motorize babin cruiser, Jet Skis, Speed boat, Sailing yacht, and also sailing dinghies, Fun Boat which do not have engines on board.

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

³⁹ Maritime and Port Authority of Singapore (Pleasure Craft) regulation (Chapter 170A, Rg. 6), 2000 Edition

“Passenger” means every person other than

(a) The Master and the members of the crew or a person employed or engaged in any capacity on board a pleasure craft on business thereof; and

(b) A child below one year of as.

(2) การจดทะเบียนเรือยอซท์

ประเทศสิงคโปร์มีกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือคือ The Merchant Shipping Act 1996⁴⁰ กล่าวคือได้มีการรวมเอาบทบัญญัติเกี่ยวกับเรือในหลายๆ เรื่องเช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ บทบัญญัติเกี่ยวกับลูกเรือ การตรวจเรือและความปลอดภัย คนประจำเรือและหนังสือรับรองคนประจำเรือ และการขนส่งสินค้าทางเรือรวมไว้ด้วยกันในบทบัญญัติพาณิชย์นาวีค.ศ. 1996 และจากการศึกษาพบว่าประเทศสิงคโปร์มักจะกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไว้ในรูปกฎหมายลำดับรอง โดยกฎหมายได้กำหนดให้ The Maritime and Port Authority ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกย่อๆ ว่า MPA เป็นหน่วยงานผู้มีอำนาจออกระเบียบโดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ ได้แก่ คุณสมบัติของเจ้าของเรือหรือหุ้นส่วน จำนวนทุนที่ชำระแล้วในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล ข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุและขนาดของเรือ ข้อกำหนดให้เจ้าของเรือต้องเปิดเผยต่อสาธารณะถึงข้อมูลจำเพาะใดๆ อันมีก่อนการจดทะเบียนเรือ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้นายทะเบียนมีอำนาจในการระงับทะเบียนหรือยกเลิกทะเบียนเรือได้ในกรณีที่ไม่เป็นไปตามระเบียบที่กำหนดเอาไว้ ซึ่งทั้งนี้ก็เป็นไปตามมาตรา 8 แห่ง Merchant Shipping Act 1996⁴¹ ประเทศสิงคโปร์ได้แยกการจดทะเบียนเรือสำราญซึ่งหมายถึงเรือยอซท์และเรือสำราญอื่น

⁴⁰ The Merchant Shipping Act (Chapter 179), <http://www.statutes.agc.gov.sg>

⁴¹ The Merchant Shipping Act (Chapter 179) of Singapore Section 8

“(1) The Authority may, with the approval of the Minister, make regulations prescribing the conditions for the registration of a ship as a Singapore ship.

(2) Without prejudice to the generality of subsection (1), regulations made under this section may make provision-

(a) describing the persons qualified to own Singapore Ships or any share therein (referred to in this Part as persons qualified to own Singapore ships);

(b) requiring a corporation having a share capital to have a minimum amount of paid-up capital

(c) limiting the age and tonnage of a ship;

ที่ไม่ได้นำมาทำการค้า (Pleasure Craft) ออกจากการจดทะเบียนเรือทั่วไปและหากเรือยอชท์นั้นนำมาให้ชาวเตอร์และบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คน (Craft Engaged in Trade or Passenger Craft) จะจดทะเบียนเหมือนการจดทะเบียนเรือทั่วไปโดยนำมาตรฐานความปลอดภัยแบบเรือโดยสารมาใช้ โดยการจดทะเบียนเรือนั้นได้กำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือ ในเรื่องคุณสมบัติของเจ้าของเรือหรือหุ้นส่วนในเรือในกรณีที่เป็นนิติบุคคล จำนวนทุนที่ชำระแล้วในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นบริษัท ข้อจำกัดเกี่ยวกับอายุของเรือและขนาดของเรือ ข้อกำหนดที่กำหนดให้เจ้าของหรือตัวแทนของเรือต้องเปิดเผยข้อมูลจำเพาะที่มีอยู่ก่อนการนำมาจดทะเบียนแก่นายทะเบียน และให้นายทะเบียนมีอำนาจจะจับหรือยกเลิกการจดทะเบียนเรือหรือใบทะเบียนเรือและแม้ว่าจะได้มีคุณสมบัติเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดแต่นายทะเบียนเรือก็มีอำนาจปฏิเสธไม่รับจดทะเบียนโดยไม่ต้องระบุสาเหตุก็ได้

ก. การจดทะเบียนเรือทั่วไป

ในเรื่องนี้หน่วยงานที่มีอำนาจคือ Maritime and Port Authority of Singapore หรือ MPA ได้ออกระเบียบเกี่ยวกับจดทะเบียนเรือเรียกว่า Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed. โดยอาศัยอำนาจที่กำหนดไว้ในมาตรา 8⁴² แห่ง Merchant Shipping Act ซึ่ง

(d) requiring a corporation owner to disclose to the registrar such particulars and manner as may be specified before making an application to register a ship; and

(e) empowering the Registrar to close the registry of a Singapore ship and cancel its certificate of registry for contravention of the regulations.

(3) The Registrar may refuse to register any ship as a Singapore ship without assigning any reason.”

⁴² Section 8

(1) The Authority may, with the approval of the Minister, make regulation prescribing the condition for the registration of ship as a Singapore ship.

(2) Without prejudice to the generality of subsection (1), regulations made under this section may make provision-

(a) describing the persons qualified to own Singapore ships or any share therein (referred to in this Part as persons qualified to own Singapore ships)

การจดทะเบียนนี้เป็นการจดทะเบียนเรือที่นำมาทำการค้าซึ่งจะกำหนดให้เป็นไปตามส่วนที่ II ว่าด้วยการจดทะเบียนไว้ใน The Merchant Shipping Act ซึ่งใน Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed. ส่วนที่ 1 (Part I) มาตรา 3 ได้กำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่จะเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์หรือเป็นเจ้าของร่วมในเรือสิงคโปร์ คือ (1) ต้องเป็นพลเมืองของสิงคโปร์หรือบุคคลที่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศสิงคโปร์ และ (2) เป็นนิติบุคคลที่มีการดำเนินงานในสิงคโปร์

ในกรณีที่เจ้าของเรือยอชต์เป็นนิติบุคคลจะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วอย่างน้อยร้อยละ 10 ของมูลค่าเรือลำแรกที่จดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ โดยจะต้องมีทุนจดทะเบียนจำนวนอย่างน้อย 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์และทุนจดทะเบียนสูงสุดไม่เกินกว่า 500,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ โดยที่นิติบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์ทุกลำต้องแต่งตั้งผู้จัดการเรือ (Manager) ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์ และผู้จัดการเรือนั้นต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบทั้งหมดเกี่ยวกับการดำเนินงานของเรือดังกล่าว⁴³ ในประเทศสิงคโปร์มีการจดทะเบียนเรือแบบชั่วคราวและแบบถาวร กล่าวคือในการจดทะเบียนเรือชั่วคราวนั้น ในขั้นตอนของการร้องขอจดทะเบียนเรือนั้น การขอจดทะเบียนเรือในครั้งนั้นเจ้าหน้าที่ของ MPA อาจจัดให้มีการจดทะเบียนแบบชั่วคราวได้ โดยจะออกใบทะเบียนเรือชั่วคราวหรือใบอนุญาตชั่วคราวให้มีอายุหนึ่งปี โดยผู้ร้องไม่สามารถร้องขอขยายระยะเวลาของใบทะเบียนหรือใบอนุญาตชั่วคราวได้อีก หากภายหลังผู้ร้องขอจดทะเบียนเรือสามารถนำเอกสารมาแสดงได้ครบตามที่กำหนดไว้ในใบทะเบียนชั่วคราว และชำระภาษีครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบทะเบียนชั่วคราวหรือ

(b) requiring a corporate having a share capital to have minimum amount of paid-up capital;

(c) limiting the age and tonnage of ship;

(d) required a corporate owner to disclose to the Registrar such particulars and in such manner to register a ship; and

(e) empowering the Registrar to close the registry of a Singapore ship and cancel its certificate of registry for any contravention of the regulations.

(3) The Registrar may refuse to register any ship as a Singapore ship without assigning any reason.

⁴³ http://www.singaporemaritimeportal.com/srs_regconditin.htm

ใบอนุญาตชั่วคราว เรือที่ได้รับการจดทะเบียนชั่วคราวนั้นสามารถร้องขอจดทะเบียนแบบถาวรได้หลังสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยการเปลี่ยนประเภทการจดทะเบียนจากแบบชั่วคราวมาเป็นแบบถาวรสำหรับกรณีนี้จะไม่คิดค่าธรรมเนียม และเอกสารที่ต้องยื่นต่อ MPA สำหรับการจดทะเบียนแบบถาวรนั้นเมื่อมีการยื่นเอกสารที่เป็นเอกสารแสดงความเป็นเจ้าของเรือเพิ่ม ถ้าเรือนั้นเป็นเรือที่ต่อใหม่ต้องมีใบรับรองจากผู้ต่อเรือ (The Builder Certificate) หากเป็นเรือเก่าต้องมีสำเนาที่ได้รับรองการจดทะเบียนครั้งก่อนมาแสดงความเป็นเจ้าของเรือและสัญญาซื้อขาย และใบรับรองขนาดระวางเรือ หนังสือรับรองการจัดชั้นเรือ หนังสือรับรองตามกฎหมายอื่น หลักฐานการยกเลิกการจดทะเบียนในครั้งก่อน ใบแสดงเครื่องหมายประจำเรือที่ได้รับการรับรองแล้ว หลักฐานการเพิกถอนใบทะเบียนเดิม⁴⁴

สำหรับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือนั้นอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ประเทศสิงคโปร์รับจดทะเบียนเรือให้แก่เรือทุกประเภทรวมถึงเรือยอชท์ส่วนบุคคลใช้เพื่อการกีฬาและความสำราญที่เรียกรวมเป็นเรือสำราญ Pleasure Vessel และเรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์ และตามมาตรา 8 ของ Merchant Shipping Act ได้กำหนดให้อำนาจแก่ MPA ในการออกระเบียบจำกัดอายุเรือไว้ได้ แม้ในปัจจุบันจะไม่ได้จำกัดอายุเรือไว้แต่อย่างใด จะมีเพียงแต่กำหนดเงื่อนไขว่า หากเป็นเรือที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปเจ้าของเรือต้องยื่นรายงานพิเศษที่ออกโดยสถาบันจัดชั้นเรือที่ประเทศสิงคโปร์ยอมรับ โดยคำนวณอายุของเรือนับจากปีที่มีการวางกระดูกงูจนถึงปีที่มีการจดทะเบียน⁴⁵ และนอกจากนี้แล้วประเทศสิงคโปร์ยังได้กำหนดคุณสมบัติบุคคลที่จะเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์หรือเป็นเจ้าของร่วม ในเรือสิงคโปร์ได้แก่

- เป็นพลเมืองสิงคโปร์หรือบุคคลที่มีภูมิลำเนาในประเทศสิงคโปร์
- เป็นนิติบุคคลที่มีการดำเนินงานในประเทศสิงคโปร์ ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างชาติมากกว่าร้อยละ 50 มีเงื่อนไขว่าเรือที่นำมาจดทะเบียนต้องเป็นเรือยอชท์ขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสส์ แต่ในกรณีที่เป็นเรือยอชท์ขนาดเล็กกว่าที่กำหนด ก็อาจจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ได้หากเรือยอชท์นั้นใช้ในประเทศสิงคโปร์ โดยเจ้าของเรือจะต้องร้องขอยกเว้นเป็นกรณีๆ ไป ซึ่งนิติบุคคลนั้นจะต้องมีทุนที่ชำระแล้วอย่างน้อยร้อยละ 10 ของมูลค่าของเรือลำแรกที่จดทะเบียน โดยจำนวนนี้ต้องไม่ต่ำกว่า 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และไม่จำกัดเกินกว่า 500,000 ดอลลาร์สิงคโปร์

⁴⁴ <http://www.mpa.gov.sg>

⁴⁵ "A guide to the registration of ships private in Singapore" <http://www.iot.gov.tw>

นอกจากนี้แล้วเจ้าของเรือทุกลำต้องแต่งตั้งผู้จัดการเรือที่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์เพื่อให้เป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมดเกี่ยวกับการดำเนินงานของเรือนั้น⁴⁶

ในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของสิงคโปร์นั้น จะต้องมีการตรวจเรือก่อนโดยการตรวจเรือนั้นจะกระทำโดย MPA ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่ดูแลรับผิดชอบในการจดทะเบียนเรือและการตรวจเรือ และนอกจากนี้แล้ว MPA ยังได้ยอมรับการตรวจเรือที่กระทำโดยสถาบันจัดชั้นเรือต่าง ๆ (Classification Society) ซึ่งเป็นสถาบันที่ได้รับอนุญาตให้กระทำการแทนรัฐบาลสิงคโปร์ในการตรวจเรือ การจัดชั้นเรือและประเภทเรือ การตรวจระวางเรือ และการรับรองการปฏิบัติให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือและเพื่อป้องกันมลพิษ จำนวน 9 สถาบันได้แก่

1. American Bureau of Shipping (ABS) ของประเทศสหรัฐอเมริกา
2. Bureau Veritas (BV) ของประเทศฝรั่งเศส
3. China Classification Society ของประเทศจีน
4. Det Norshe Varitas (DNV) ของประเทศนอร์เวย์
5. Germanischer Lloyd (GL) ของประเทศเยอรมันนี
6. Korean Register of Shipping ของประเทศเกาหลีใต้
7. Lloyd's Register of Shipping (LRS) ของประเทศอังกฤษ
8. Nippon Kaiji Kyokai (NKK) ของประเทศญี่ปุ่น
9. Registro Italiano Navale (RIL) ของประเทศอิตาลี

ส่วนอัตราค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือนั้น ประเทศสิงคโปร์จะคิดเป็นจำนวน 2.50 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อตันเนจ แต่ขั้นต่ำต้องไม่ต่ำกว่า 1,250 ดอลลาร์สิงคโปร์และไม่เกินกว่า 100,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ สำหรับค่าธรรมเนียมประจำปีนั้นประเทศสิงคโปร์ได้กำหนดเอาไว้เป็นอัตรา 20 เซนต์ต่อหนึ่งตันเนจ ซึ่งต้องชำระพร้อมกับการจดทะเบียนเรือใหม่ครั้งที่หนึ่งก่อนและต้องจ่ายทุก ๆ ปีก่อนวันครบรอบการจดทะเบียน ทั้งนี้หากเลยกำหนดระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังมีค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระแต่ยังไม่ได้ชำระหรือมีค่าปรับแต่ยังไม่ได้ชำระ กฎหมายได้กำหนดให้มีบุริมสิทธิเหนือเรือลำดังกล่าว

⁴⁶ กาญจนา คงวันดี, *ข้างแล้ว* เชนอรรถที่ 33, น. 66-80.

โดยให้อยู่ลำดับต่อจากค่าแรงงาน และรัฐมนตรีมีอำนาจลดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือและค่าธรรมเนียมประจำปีเป็นการทั่วไปหรือเป็นกรณีๆ ไปก็ได้⁴⁷

ขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือ ประเทศสิงคโปร์นั้น มีระบบการจดทะเบียนเรือออนไลน์ (On Line) ด้วยนอกเหนือจากการยื่นขอจดทะเบียนที่นายทะเบียนที่หน่วยงานโดยตรงและเอกสารที่ต้องจัดเตรียมสำหรับการจดทะเบียนตามมาตรา 11 มีดังนี้⁴⁸

⁴⁷ Merchant Shipping Act of Singapore, section 14

“(1) The fee for the initial registration or registration anew of a ship registered under this Part shall be \$2.50 per net ton of the ship, subject to a minimum of \$1,250 and maximum of \$ 100,000.

(2) An annual tonnage tax of 20 per net ton, subject to a minimum of \$100, shall be payable in respect of every Singapore ship.

(3) The annual tonnage tax shall be paid at the time of initial registration or registration anew of the ship and thereafter on or before the anniversary date of the initial registration or registration anew, as the case may be.

(4) All unpaid fees and tonnage taxes in respect of any ship due to the registrar shall constitute a maritime lien on the ship, subject only to lien for wages.

(5) The Minister may, either generally or on specific occasions, reduce the fee or annual tonnage tax prescribed under this section.

⁴⁸ Merchant Shipping Act of Singapore, Section 11 :

“(1) An application for the registry of a ship shall be-

(a) made in writing by the person applying to be registered as owner or by some other person on his behalf; and

(b) submitted together with the declaration of ownership, the document of title to the ship, evidence of the cancellation of any foreign registry, the ship's tonnage certificate, a certificate specifying the ship's build and such other particulars as the Registrar may require, such evidence of seaworthiness as may be specified in the

(1) แบบฟอร์มคำขอจดทะเบียนเรือที่ต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร และลงนามโดย
เจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นที่กระทำการในนามของเจ้าของเรือ

regulation made under section 45 and such other document relating to the ship as the Registrar may require.

(2) A person shall not be entitled to be registered as owner of a ship or of a share therein until he, or, in the case of a corporation, the person authorised under this Act to make declarations on behalf of the corporate, has made and signed a declaration of ownership in the prescribed form and containing the following particulars:

(a) the name of the ship and its gross and net tonnages and such other particulars as may be prescribed;

(b) a statement of his qualification to own a Singapore ship, or in the case of a corporation, such circumstances of the constitution and business thereof as to prove it to be qualified to own a Singapore ship;

(c) a statement of the time when and the place where the ship was built, or if the time and the place of building are unknown, a statement that the declarant does not know the time and place of its building;

(d) a statement as to the owner of the ship and his citizenship and, if the ship is owned by more than one person, the number of shares each entitled to; and

(e) a declaration that, to the best of his knowledge and belief, no unqualified person is entitled as owner to any legal or beneficial interest in the ship or any share therein."

- (2) คำรับรองการเป็นเจ้าของเรือ
- (3) หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของเรือ เช่นสัญญาซื้อขายเรือ
- (4) หนังสือรับรองต้นเนจที่ออกโดย MPA หรือสถาบันจัดชั้นเรือที่สิงคโปร์ยอมรับ
- (5) หลักฐานที่แสดงถึงความปลอดภัยของเรือ เช่น หนังสือรับรองชั้นเรือที่ออกโดยสถาบันจัดชั้นเรือ

(6) หลักฐานที่แสดงถึงการถอนสัญชาติเดิมของเรือ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีที่ไม่อาจจัดหา มาแสดงได้ในวันขอจดทะเบียนเรือ ผู้ขอจดทะเบียนเรืออาจร้องขอให้มีการออกใบทะเบียนชั่วคราวไป ก่อนซึ่งมีอายุ 30 วัน เพื่อให้ผู้ขอจดทะเบียนมีเวลาในการจัดหาใบถอนสัญชาติมาแสดงภายใน ระยะเวลาดังกล่าวได้

- (7) ใบอนุญาตนำเข้า สำหรับกรณีที่เป็นเรือที่ถูกซื้อมาจากชาวต่างชาติหรือบริษัทต่างชาติ
- (8) หนังสือมอบอำนาจ กรณีที่เจ้าของเรือมอบอำนาจให้บุคคลอื่น มายื่นขอจดทะเบียน แทน

(9) หนังสือแต่งตั้งผู้จัดการเรือ (Manager) ซึ่งต้องเป็นพลเมืองสิงคโปร์เท่านั้น

ข. การจดทะเบียนเรือสำราญ (Pleasure Craft)

สำหรับการจดทะเบียนเรือยอชท์ที่ถูกจัดให้เป็นเรือสำราญ (Pleasure Craft) นั้นได้มี บทบัญญัติเฉพาะต่างหากจากการจดทะเบียนเรือทั่วไปในบางเรื่อง และหากเงื่อนไขใดที่ไม่ได้กล่าวไว้ เฉพาะในส่วนที่ 5 ของ Merchant Shipping ((Registration of Ships) Regulations 1997 ed. แล้ว นั้น ให้นำระเบียบและข้อบังคับสำหรับการจดทะเบียนเรือทั่วไปตามส่วนที่ 2 ของบทบัญญัติเดียวกันนี้ มาใช้บังคับได้ อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่าเรือยอชท์สำราญไม่ได้มีกฎหมายบังคับว่าต้องจด ทะเบียนแต่อย่างใด แต่เป็นการจดทะเบียนโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ (Registration is Voluntary)⁴⁹ และจะต้องใช้เรือยอชท์ที่ได้จดทะเบียนเรือเรือสำราญเพื่อความสำราญส่วนตัวเท่านั้น ใน เรื่องการจดทะเบียนเรือสำราญ

⁴⁹ http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/guide_proc

สำหรับเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือสำราญได้กำหนดไว้ในส่วนที่ 5 ของ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed ในมาตรา 17 ของ Part 5 Registration of Pleasure Craft⁵⁰

บุคคลที่มีสิทธิขอจดทะเบียนเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญได้คือ บุคคลที่มีภูมิลำเนา⁵¹อยู่ใน สิงคโปร์และมีคุณสมบัติดังที่ได้กล่าวใน Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 7 (Chapter 179 section 8,44,45, and 126) ของหมวดหนึ่ง ว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ

⁵⁰ มาตรา 17 ของ Part 5 Registration of Pleasure Craft⁵⁰ ต้องถอดความแล้วไว้ใน ส่วนบน

“(1) The registrar shall keep a register of pleasure craft in accordance with the provisions of this Part.

(2) An application for registry of the pleasure craft shall be made in the prescribed form by the person to be registered as owner or by some other person duly authorized to make the application on his behalf.

(3) On receiving the application, the Registrar may-

(a) if he is satisfied that the craft may be registered as a pleasure craft and that the name of the ship does not appear to him to be undesirable; and

(b) upon the applicant making payment of the prescribed fee, register the pleasure craft in the register of pleasure craft and issue a certificate of registry (pleasure craft) to the applicant.

(4) A Pleasure Craft registered under this Part shall not be registered under Part II of the Act or in any country outside Singapore

⁵¹ “มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์” หมายถึงที่อยู่อาศัยที่ปรกติธรรมดาใช้อยู่อาศัยประจำ และเป็นการถาวรมิใช่ที่อยู่อาศัยที่สามารถเลือกใช้อาศัยได้ในบางโอกาสหรือใช้อยู่อาศัยชั่วคราว

มาตรา 5⁵² นิติบุคคลที่มีคุณสมบัติจะเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์หรือเป็นเจ้าของร่วมในเรือของนิติบุคคล ลำแรกที่จดทะเบียนก่อนวันที่ 28 กันยายน ค.ศ. 1981 ที่มีใช้เรือลากจูงหรือเรือท้องแบน ที่ชำระเงินทุน จดทะเบียนขั้นต่ำจำนวนร้อยละสิบของมูลค่าเรือลำแรกที่จดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์โดยจะต้องมีทุน จดทะเบียนอย่างน้อย 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์หรือทุนที่จดทะเบียนสูงสุดไม่เกิน 50,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์ หรือเป็นเรือชาร์เตอร์ของบริษัทผู้ชาร์เตอร์ที่มีทุนจดทะเบียนได้ชำระขั้นต่ำ 500,000 ดอลลาร์ สิงคโปร์แล้ว มาตรา 8⁵³ ซึ่งกรณีที่เป็นนิติบุคคลหากเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนต่าง

⁵² Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 7 (Chapter 179 section 8, 44, 45, and 126) หมวดหนึ่งเรื่องเงื่อนไขในการจดทะเบียนมาตรา 5 Conditions for registry

"(1) A ship, other than a tug or barge, owned wholly or partly by a company shall not be registered unless the company has a minimum paid-up capital of 10% of the value of the ship or \$500,000, whichever is the less.

(2) A bareboat charterer which is a company and is not the registered owner of any Singapore ship shall have a minimum paid up capital of \$500,000.

(3) Notwithstanding paragraph (1), a company shall, for the purpose of that paragraph, have a paid-up capital of at least \$50,000.

(4) Paragraph (1) and (2) shall apply to a company only in respect of the first ship to be registered paragraph by the company after 28th September 1981."

⁵³ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 7 (Chapter 179 section 8, 44, 45, and 126) หมวดหนึ่งเรื่องเงื่อนไขในการจดทะเบียนมาตรา 8 Registry of foreign owned locally owned ships.

(1) No foreign owned ship shall be registered unless it is_

(a) fitted with mechanical means of self-propulsion; and

(b) of not less than 1,600 gross tons.

(2) No ship above 17 years of age shall be registered unless the Registrar is satisfied that the ship is in a satisfactory condition in all respects.

ตัวมากกว่าร้อยละ 50 โดยมีเงื่อนไขกำหนดให้เรือที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์นั้นต้องเป็นเรือกลที่มีขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสขึ้นไป และเรือยอชท์ที่จะนำมาขึ้นของจดทะเบียนนั้น จะต้องใช้เพื่อความสำราญเท่านั้นจะนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์หรือสำหรับใช้เป็นของรางวัลไม่ได้ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าไม่มีการจำกัดขนาดของเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญแต่อย่างใด และไม่พบว่าผู้ขอจดทะเบียนเรือจะต้องนำหลักฐานเกี่ยวกับสิทธิครอบครองหรือกรรมสิทธิ์มาแสดง ส่วนคำว่า "มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์" หมายถึงที่อยู่อาศัยที่ปรกติธรรมดาใช้อยู่อาศัยประจำและเป็นการถาวรมิใช่ที่อยู่อาศัยที่สามารถเลือกใช้อาศัยได้ในบางโอกาสหรือใช้อาศัยชั่วคราว

สำหรับใบทะเบียนเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญนั้นมีอายุหนึ่งปี และสามารถขอต่ออายุได้เป็นปีๆ ไปนับจากวันที่หมดอายุ สำหรับการจดทะเบียนครั้งแรกหรือการขอต่ออายุใบทะเบียนเรือนั้น ต้องกรอกแบบฟอร์มขอจดทะเบียนเรือ ยื่นพร้อมจดหมายรับรองที่ออกโดยผู้ที่มีอำนาจหากเป็นการมอบอำนาจให้กระทำการแทน และหากเป็นการขอต่ออายุผู้ขอจดทะเบียนจะต้องแนบใบทะเบียนเรือเดิม ส่วนค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญในครั้งแรกนั้น จะเป็นจำนวน 200 ดอลลาร์สิงคโปร์ และสำหรับการขอต่อใบทะเบียนใหม่อัตราค่าธรรมเนียมเท่ากับ 50 ดอลลาร์สิงคโปร์ หากได้ต่อใบทะเบียนอย่างต่อเนื่อง แต่หากขาดการต่อใบทะเบียนภายหลังวันที่หมดอายุ สามเดือนให้ถือว่าใบทะเบียนนั้นถูกยกเลิกไป และผู้มีความประสงค์จะขอจดทะเบียนจะต้องยื่นเรื่องขอจดทะเบียนแบบเรือสำราญเหมือนการขอจดทะเบียนครั้งแรก ในการเปลี่ยนเจ้าของเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญนั้น เจ้าของเรือจะต้องแจ้งต่อสำนักทะเบียนเป็นลายลักษณ์อักษรภายใน 30 วันนับแต่วันที่มีการเปลี่ยนเจ้าของเรือใหม่ โดยจะต้องนำใบทะเบียนเรือมาประกอบการแจ้งดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตามในการเปลี่ยนเจ้าของเรือนั้น เจ้าของเรือคนใหม่จะต้องเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้เกี่ยวกับบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือสิงคโปร์ด้วยและจะต้องยื่นเอกสาร เช่นการจดทะเบียนเรือครั้งแรกแต่ไม่ต้องนำหลักฐานเกี่ยวกับการซื้อขายมาแสดงก็ได้ และหากเจ้าของเรือต้องการแจ้งขอยกเลิกการจดทะเบียนเรือ ก็ให้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรต่อนายทะเบียน สำหรับชื่อเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญนั้น จะต้องเป็นไปตามที่กำหนดกล่าวคือ

(3) Paragraph (2) Shall not apply to a Singapore ship which is registered anew under section 19 (1) or 34 (1) of the Act.

- ต้องมีความชัดเจนไม่ซ้ำหรือมีชื่อเรือพ้องเสียงและพ้องรูปเหมือนชื่อเรือลำอื่นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสับสนในกรณีมีเรื่องฉุกเฉิน หากมีชื่อซ้ำหรือชื่อเรือพ้องเสียงหรือพ้องรูปเหมือนชื่อเรืออื่น เรือลำนั้นไม่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ ดังนั้นเจ้าของเรือต้องพร้อมที่จะเปลี่ยนชื่อโดยเตรียมชื่ออื่นสำรองเพราะตามกฎหมายห้ามเรือสิงคโปร์มีชื่อซ้ำหรือพ้องเสียงหรือพ้องรูป

- ภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่จดทะเบียนเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญจะต้องทำเครื่องหมายแสดงชื่อเรือและคำว่า "สิงคโปร์" ไว้ได้ชื่อเรือให้เห็นได้ชัดเจนอยู่เสมอตลอดระยะเวลาที่เรือนั้นจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

ตามที่กฎหมายมาตรา 18 The Merchant Shipping (Registration of ships) Regulation 1997 ed. กำหนดไว้⁵⁴ ซึ่งเป็นแนวทางในการการจูงใจให้นำเรือยอชท์ที่เป็นเรือเพื่อความสำราญมาจดทะเบียนจึงมีการยกเว้นการเสียภาษีประจำปีให้ด้วย ส่งผลให้มีการนำเรือยอชท์เพื่อความสำราญส่วนบุคคลมาจดทะเบียนเรือเป็นเรือสิงคโปร์ ทำให้หน่วยงานที่รับผิดชอบมีข้อมูลของเรือลำนั้นและเจ้าหน้าที่รัฐสามารถตรวจสอบและควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎหมาย เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ก็จะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีที่ส่งเสริมให้มีการนำเรือมาจดทะเบียนเพิ่มมากขึ้น

เงื่อนไขในการต่อทะเบียนเรือ สำหรับใบทะเบียนเรือสำราญนั้นมีการกำหนดอายุหนึ่งปีและสามารถต่ออายุการจดทะเบียนได้เป็นปี ๆ ไปตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 19 และในการต่อใบทะเบียนเรือนั้นมีเงื่อนไขและขั้นตอนตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 19 (2), (3), และ (4) ของ Merchant Shipping Act

สำหรับหน้าที่ของเจ้าของเรือยอชท์ที่จดทะเบียนแล้ว Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed ได้กำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเรือกฎหมายโดยได้กำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือสำราญว่ามีหน้าที่ต้องทำเครื่องหมายโดยการทาสี สลัก หรือติดไว้ที่เรือโดยชัดเจนซึ่งเป็นไปตามมาตรา 18⁵⁵ กล่าวคือภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้จดทะเบียนเจ้าของเรือ

⁵⁴ http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/guide_proc/pleasure_craft.htm

⁵⁵ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed of section 18 " The person registered as the owner of the pleasure craft shall ensure that-

(a) within one month of the date on which the pleasure craft is registered-

จะต้องทำเครื่องหมายถาวรโดยการทาสีหรือทำการติด สลักชื่อเรือติดอยู่บนหัวเรือทั้งสองแคมและบน ส่วนท้ายเรือทั้งสองแคมของเรือ โดยให้เห็นได้ชัดเจนและชื่อประเทศคำว่า "สิงคโปร์" ให้เห็น ชัดเจนไว้ได้ชื่อเรือด้านท้ายเรือทั้งสองข้างทั้งนี้หากจำเป็นต้องทำเครื่องหมายโดยการติดไว้หรือสลักไว้ หรือโดยการทาสีใหม่เพื่อให้เห็นชัดเจนตลอดระยะเวลาที่เรื่อนั้นจดทะเบียนอยู่ก็ต้องจัดการให้เป็นไป ตามความจำเป็น

และนอกจากนี้แล้ว ในระเบียบการจดทะเบียนเรือสำราญใน Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed ยังได้กำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของ เรือต้องเปิดเผยข้อมูลจำเพาะที่มีอยู่ก่อนการนำมาจดทะเบียนแก่นายทะเบียนและต้องแจ้งการ เปลี่ยนแปลงต่าง ๆ และการโอนเปลี่ยนเจ้าของเรือสำราญเอาต่อนายทะเบียนภายใน 30 วันนับแต่มี การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยทำเป็นลายลักษณ์อักษร และหากนายทะเบียนเห็นและพอใจจะให้เรือ สำราญดังกล่าวยังคงเป็นเรือสำราญอยู่ก็ให้แก้ไขการเปลี่ยนแปลงและบันทึกการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ใน การจดทะเบียนซึ่งได้กำหนดไว้ตามมาตรา 20 และข้อกำหนดในการยกเลิกการจดทะเบียนเป็นเรือ สำราญตามคำร้องขอเป็นหนังสือโดยเจ้าของเรือหรือนายทะเบียนเห็นสมควรให้ยกเลิกการจดทะเบียน เป็นเรือสำราญตามมาตรา 21

ค่าธรรมเนียมสำหรับค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือยอชท์ในฐานะเป็นเรือสำราญนั้นได้ มีประกาศอัตราค่าธรรมเนียมไว้ปี ค.ศ. 2000⁵⁶

(i) the name of the craft is clearly painted on the affixed to the bows and the stern of the craft; and

(ii) the word "Singapore" is clearly painted on the affixed to the stern immediately below the name of the pleasure craft thereat; and

(b) such marking is effectively maintained and renewed when necessary during the period of the registry of the craft.

⁵⁶ กฎหมายพาณิชย์นาวีและการทำเรือแห่งประเทศไทย ประกาศเรื่องอัตรา ค่าธรรมเนียมใบอนุญาต (license fees) Chapter 170A, Section 24 (4) ตารางส่วน III ค่าธรรมเนียม ที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาต ภายใต้ กฎหมายพาณิชย์นาวีและการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วย เรือสำราญ(Pleasure Craft) ค่าธรรมเนียมที่ต้องจ่ายภายใต้มาตรา 4

(a) ในการอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาต –

- (i) สำหรับเรือที่มีขนาดน้อยกว่า 5 GT
เสีย 30 เหรียญต่อปี
- (ii) สำหรับเรือที่มีขนาดน้อยกว่า 5 GT หรือมากกว่าแต่ไม่เกิน 10 GT
เสีย 60 เหรียญต่อปี
- (iii) สำหรับเรือที่มีขนาด 10 GT หรือมากกว่าแต่ไม่เกิน 20 GT
เสีย 100 เหรียญต่อปี
- (iv) สำหรับส่วนที่เกินทุกๆ 10 GT ในกรณีที่เกิดเกิน 20 GT
เสีย 15 เหรียญต่อปี
- (v) สำหรับเรือที่ได้รับอนุญาตเป็น เรือสำราญ SZH ที่มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารไม่เกิน 12 คน หมายเหตุ (Footnote นี้มีต่อหน้าถัดไป)
เสีย 15 เหรียญต่อปี ต่อ 10 GT หรือส่วนหนึ่งส่วนใดที่เกิดตามวรรค (i) ถึง (iv)
- (vi) สำหรับเรือที่ได้รับอนุญาตเป็น เรือสำราญ SZH ที่มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารที่เกิน 12 คน
เสีย 60 เหรียญต่อที่นั่ง หรือ 1200 เหรียญ ซึ่งไม่ว่าน้อยกว่าก็ตามวรรค (i) ถึง (iv)

(b) สำหรับการเปลี่ยน หรือการยื่นใบคำขออนุญาตล่าช้า

- (i) สำหรับการเปลี่ยนใบอนุญาต เสีย 5 เหรียญ
- (ii) สำหรับการยื่นขอต่อใบอนุญาตล่าช้า เสีย 10 เหรียญ

(2) ค่าธรรมเนียมในกรณีใบอนุญาตฉบับซึ่งดังต่อไปนี้ –

- (a) สำหรับการอนุญาตใบขับซีภายใต้ มาตรา 29 เสีย 10 เหรียญ
- (b) สำหรับการต่อใบอนุญาตภายใต้ มาตรา 39 เสีย 10 เหรียญ
- (c) สำหรับการเปลี่ยนใบอนุญาตภายใต้มาตรา 42 เสีย 10 เหรียญ

สำหรับระยะเวลาในการจดทะเบียนเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญนั้นใช้เวลาในการจดทะเบียนเพียงสองชั่วโมง หากเอกสารครบถ้วนและได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้โดยสามารถยื่นขอจดทะเบียนด้วยตนเองที่สำนักงานจดทะเบียนเรือ หรือส่งคำร้องและเอกสารทางโทรสารหรือยื่นคำขอจดทะเบียนเรือแบบออนไลน์ก็ได้ ซึ่งในกรณีที่ขอจดทะเบียนทางโทรสารและออนไลน์นี้สามารถกระทำได้ทั้งในและนอกเวลาทำการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง⁵⁷ ประเทศสิงคโปร์มีนโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีที่ประสบผลสำเร็จจนมีเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ถึง สามพันสองร้อยลำในปี ค.ศ. 2005⁵⁸

ค. การจดทะเบียนเรือที่นำมาให้ Bareboat Charter

ในประเทศสิงคโปร์ได้มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือยอชท์ที่ถูกนำมาให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า หรือ Bareboat Charter โดยกำหนดเฉพาะไว้ใน Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed. ตั้งแต่มาตรา 23 ถึง มาตรา 30 โดยในมาตรา 23 ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “Bareboat Charter Ship” หมายถึง เรือที่ถูกนำมาให้เช่า (Hired) ในเงื่อนไขของการชาร์เตอร์เรือเปล่า และ คำว่า “Bareboat Charter Term” หมายถึง ข้อตกลงในการชาร์เตอร์เรือเปล่าในระยะเวลาที่กำหนดแน่ชัด ที่ผู้ชาร์เตอร์มีอำนาจในการควบคุมและดำเนินการในเรือนั้น รวมถึงการแต่งตั้งจัดหาคนประจำเรือตลอดระยะเวลาของสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า ส่วน “the charter period” ระยะเวลาการชาร์เตอร์ หมายถึงระยะเวลาที่ตกลงในระหว่างมีการชาร์เตอร์เรือเปล่าลำนั้น โดยสิงคโปร์ได้กำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียน ในกรณีที่เรือนี้เป็นเรือที่จดทะเบียนในต่างประเทศและถูกชาร์เตอร์เรือเปล่าเข้ามาในสิงคโปร์ (Bareboat Charter In) และผู้ที่จะชาร์เตอร์เรือนั้นต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายของสิงคโปร์กำหนดว่า สามารถเป็นเจ้าของเรือยอชท์ที่จดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ด้วยและหากมีคุณสมบัติครบตามข้างต้น ก็สามารถนำเรือยอชท์ที่ชาร์เตอร์เข้ามาในสิงคโปร์มายื่นขอจดทะเบียนได้ตามหมวดที่ 2 ของกฎหมายพาณิชย์นาวีสิงคโปร์ (The Merchant Shipping Act Part II) โดยในการจดทะเบียนเรือนี้ให้เป็นไปตามข้อบังคับในมาตรา 25

⁵⁷ http://www.singaporemaritimeportal.com/srs_regcondition.htm

⁵⁸ <http://www.mpa.gov.sg>

และ 26 แห่ง The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 1997 ed.⁵⁹ และจะต้องมีหนังสือยืนยันการยกเลิกการจดทะเบียนเรือเดิมที่ออกให้ในต่างประเทศเสมอ การขอจดทะเบียนนี้อาจจะขอจดทะเบียนชั่วคราวได้ในกรณีที่เอกสารไม่ครบตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 25 (2) (c) หรือ (d) และใบทะเบียนชั่วคราวนี้มีอายุไม่เกินหนึ่งปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน หากเอกสารครบถ้วนก็

⁵⁹ มาตรา 25 แห่ง The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 1997 ed

(1) The Registrar shall keep a register of bareboat charter ships in accordance with the provisions of this Part.

(2) An application for the registry of bareboat charter ship shall be made in writing by bareboat charterer or by some other person on his behalf and submitted together with-

(a) a declaration setting out his qualification to register a bareboat charter ship;

(b) a certified copy of the charter-party showing-

(i) the name of the ship;

(ii) the name of the charterer and the name of the owner of the ship;

(iii) the date of the charter party; and

(iv) the charter period;

(c) a closure certificate from the country of original registry; and

(d) such other documents as are specified, or may be require by the Registrar,

under section 11 (1) (b) of the Act.

มาตรา 26 แห่ง The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 1997 ed

(1) The Registrar may, if he thinks fit, provisionally register a bareboat charter ship and grant a provisional certificate of registry (bareboat charter ship) if the application is not accompanied by such of the documents required under regulation 25 (2) (c) or (d).

(2) The provision registry of a bareboat charter ship shall be valid for a maximum period of one year from the date of issue.

สามารถร้องขอจดทะเบียนเรือที่ถูกชาร์เตอร์เรือเปล่าแบบการจดทะเบียนถาวรได้ โดยต้องนำใบทะเบียนชั่วคราวที่ออกให้ในครั้งก่อนมายกเลิกด้วย และใบทะเบียนเรือมีอายุได้ตามสัญญาชาร์เตอร์หรือสูงสุดไม่เกิน 60 วันนับแต่วันที่สัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่าสิ้นสุดลง และอาจขอต่ออายุหรือขยายระยะเวลาได้โดยผู้ชาร์เตอร์เรือหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายก็ได้ (สำหรับผลของการที่เรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์มาจดทะเบียนคือ จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ที่เกิดจากการนำเรือมาให้ชาร์เตอร์เช่นเดียวกันกับเรืออื่นๆ ที่นำมา रखสินค้าระหว่างประเทศ เรือโดยสาร เรือรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์สิ่งมีชีวิต⁶⁰) ในทางกลับกันเรือของสิงคโปร์ที่ถูกชาร์เตอร์เรือเปล่าแล้วนำออกไปใช้ในต่างประเทศ (Bareboat Charter Out) และในระหว่างที่สัญญาชาร์เตอร์ยังมีผลบังคับอยู่ ผู้ชาร์เตอร์ต้องการนำเรือดังกล่าวไปจดทะเบียนเรือยังประเทศที่ผู้ชาร์เตอร์นำไปใช้ในนามของผู้ชาร์เตอร์เรือเอง เจ้าของเรือสิงคโปร์ผู้ให้ชาร์เตอร์เรือหรือตัวแทนผู้ได้รับมอบหมายจะต้องดำเนินการ ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนขอระงับและยกเลิกใบทะเบียนเรือสิงคโปร์ โดยเจ้าของเรือผู้ให้ชาร์เตอร์หรือตัวแทนผู้ได้รับมอบหมายต้องทำเป็นหนังสือขอยกเลิกการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์นั้นต่อนายทะเบียนตามมาตรา 31 ทั้งนี้เจ้าของเรือหรือตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจอาจร้องขอขยายระยะเวลาให้ระงับใบทะเบียนได้ตามสัญญาชาร์เตอร์โดยจะต้องทำเป็นหนังสือเช่นกัน เมื่อเรือที่ถูกชาร์เตอร์ออกไปเพื่อจดทะเบียนยังนอกประเทศลำนั้นถูกระงับหรือยกเลิกการจดทะเบียนเรือแล้ว เรือลำนั้นจะก็ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและข้อบังคับพาณิชย์ของสิงคโปร์ตามมาตรา 35⁶¹ และเมื่อสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นได้สิ้นสุดลง เจ้าของเรือผู้ให้ชาร์เตอร์หรือตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจ อาจร้องขอเป็นหนังสือต่อนายทะเบียน

⁶⁰ http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/intro_benefit/intro.htm

⁶¹ Section 35 During the period of suspension of the registry of Singapore ship, the provisions of the Act and any regulations made thereunder shall cease to apply to the ship, except-

(a) the provision relating to mortgages and property in the ship in Part II of the Act;

(b) the provision relating to the ship's register; and

(c) the provision of section 14 of the Act relating to the payment of annual tonnage tax in respect of the ship.

ขอให้ถอนการยกเลิกการจดทะเบียนเรือลำดังกล่าวได้ โดยจะต้องแนบใบรับรองการยกเลิกการจดทะเบียนเรือที่ถูกชาร์เตอร์ออกไปต่างประเทศด้วยเสมอ

3.2.2 สัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์

ในเรื่องนี้ประเทศสิงคโปร์ได้กำหนดสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์ดังนี้ ในกรณีที่เป็นิติบุคคลหากเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลที่มีผู้ถือหุ้นเป็นคนต่างด้าวมากกว่าร้อยละ 50 โดยมีเงื่อนไขกำหนดให้เรือที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์นั้นต้องเป็นเรือกลที่มีขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสขึ้นไป (ตามมาตรา 8 แห่ง Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation 1997) และหากเป็นเรือที่มีขนาดเล็กกว่าที่กำหนด เช่นเรือยอชท์ขนาดเล็ก ก็อาจจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ได้ หากว่าเรือลำนั้นได้ใช้งานในน่านน้ำสิงคโปร์ โดยทั้งนี้เจ้าของเรือต้องทำเรื่องร้องขอยกเว้นเป็นกรณีไป

เมื่อเรือนั้นได้จดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์แล้วก็ย่อมมีสิทธิและหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ด้วย และเจ้าของและผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลที่ได้นำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ที่เกิดจากการนำเรือมาให้ชาร์เตอร์เช่นเรืออื่น ๆ ที่นำมารับขนส่งค้าระหว่างประเทศ เรือโดยสาร เรือรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ หรือสิ่งมีชีวิต ส่วนเรือยอชท์ที่จดทะเบียนเป็นเรือสำราญไม่ต้องชำระภาษีรายปี และเมื่อสิ้นปีภาษี 2005 นี้การซื้อขายเรือสิงคโปร์จะได้รับการยกเว้นภาษีการขายเรือ ไปจนถึงปี ค.ศ. 2009 ซึ่งเป็นจำนวนปีภาษีถึงห้าปี และลูกเรือก็ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ที่เกิดจากการทำงานบนเรือสิงคโปร์ด้วย⁶² ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้มีการซื้อขายเรือสิงคโปร์ และประเทศสิงคโปร์ยังได้มีการกำหนดเขตการใช้เรือยอชท์เพื่อการค้าและความสำราญในน่านน้ำสิงคโปร์ กล่าวคือกำหนดเขตการใช้สอยเรือยอชท์ไว้ชัดเจนตามขนาดของเรือไว้ในใบทะเบียนเรือ

⁶² http://www.singaporemaritimeportal.com/srs_manning.htm

3.2.3 การนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า

ในประเทศสิงคโปร์มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเปล่าคล้ายกับประเทศอังกฤษ หากเป็นเรือยอชท์ที่ใช้เดินทะเลก็มีใช้การเช่าทรัพย์ทั่วไป แต่เป็นสัญญาพาณิชย์นาวีอย่างหนึ่ง เนื่องจากเรือยอชท์สามารถแล่นไปได้รอบโลก การชาร์เตอร์เรือเปล่านั้น ผู้ชาร์เตอร์มีอำนาจในการครอบครอง การควบคุม ดำเนินการเกี่ยวกับเรือตลอดช่วงเวลาของสัญญา และมีอำนาจในการจัดหา นายเรือและลูกเรือ สำหรับเรือยอชท์ที่ถูกชาร์เตอร์เรือเปล่า Bareboat charter สามารถนำมาจากทะเบียนเป็นเรือของประเทศสิงคโปร์ได้ ดังที่กำหนดไว้ในหมวดที่หนึ่ง (Part I) แห่ง Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed. ซึ่งเป็นการจดทะเบียนแบบเรือทั่วไปที่นำมาใช้เป็นเรือพาณิชย์จึงทำให้เรือที่ถูกชาร์เตอร์เข้ามาลำนั้น มีสิทธินำเรือดังกล่าวมาให้ชาร์เตอร์เพื่อ ความสำราญในยามว่างได้ แต่ถ้าหากผู้ชาร์เตอร์เรือเข้าและนำเรือดังกล่าวมาจากทะเบียนเป็นเรือ สิงคโปร์ที่จดทะเบียนเป็นเรือสำราญตามหมวดที่ห้า (Part V) แห่ง Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed. ก็ไม่สามารถนำเรือลำดังกล่าวมาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือ เปล่าได้ หากฝ่าฝืนถือเป็นการใช้เรือผิดไปจากใบอนุญาตอันจะทำให้มีโทษตามกฎหมาย เนื่องจากเรือ สำราญตามความหมายในมาตรา 16 หมายถึง เรือใด ๆ ที่ใช้เพื่อความสำเร็จของเจ้าของเท่านั้น และ ไม่ได้ถูกเสนอหรือใช้ให้เช่าหรือเป็นรางวัลและ มีกรรมสิทธิ์ทั้งหมดเป็นของบุคคลที่เป็นประชาชนทั่วไป ในสิงคโปร์

3.2.4 การเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้ควบคุมเรือยอชท์จากต่างประเทศ

ประเทศสิงคโปร์เป็นภาคีของอนุสัญญา STCW 1978/1995 ดังนั้นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับ คนประจำเรือสิงคโปร์เป็นส่วนหนึ่งที่กำหนดไว้ใน The Merchant Shipping Act 1996 ของสิงคโปร์ ซึ่ง ไม่ได้กำหนดให้ใช้บังคับเฉพาะกับเรือที่มีสัญชาติสิงคโปร์เท่านั้น แต่ยังบังคับแก่เรือทุกลำที่เข้ามาใช้ ท่าเรือของประเทศสิงคโปร์ด้วย⁶³ และ MPA เป็นหน่วยงานที่ออกกฎเกณฑ์และระเบียบโดยความ

⁶³ Merchant Shipping Act of Singapore ตามมาตรา 46 (2) "Subject to subsection (1), this Part shall apply to every ship that enters or leaves any port in Singapore."

เห็นชอบของรัฐมนตรีเพื่อกำหนดจำนวน คุณสมบัติ ความสามารถ หรือบรรดาข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหนังสือรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ⁶⁴ และในระเบียบปัจจุบันที่ได้กำหนดออกมาก็ไม่ได้กำหนดสัญชาติของคนประจำเรือไว้แต่อย่างใด ทั้งยังยอมรับคนต่างด้าวที่ถือใบ

⁶⁴ Merchant Shipping Act of Singapore, section 47.

“(1) The Authority may, with the approval of the Minister, make regulations

(a) requiring ships to carry such number of qualified officers of any description, qualified doctors and such number of qualified or other seamen of any description as may be specified in the regulations;

(b) prescription standards of competence to be attained and other conditions to be satisfied (subject to any description allowed by or under the regulations) by officers and other seamen of any description in order to be the purposes of this section; and

(c) providing that existing certificates shall, except in such cases as are specified in the regulations, be deemed for the purposes of this Act to be issued in pursuance of this section and to confer on the persons to whom they are issued such qualifications as may be specified in the regulations.

(2) In subsection (1), “existing certificate” means a certificate granted before 1st August 1986.

(3) Without prejudice to the generality of paragraph (b) of subsection (1), the conditions prescribed or specified under that paragraph may include conditions as to nationality and regulations made for the purposes of that paragraph may make provision for

(a) the manner in which the attainment of any standard or the satisfaction of any other condition is to be evidenced;

(b) the conduct of any examination, the condition for admission to the examination and the appointment and remuneration of examiners; and

(c) the issue, surrender, replacement, form and recording of certificates and other documents.”

ประกาศนียบัตรถูกต้อง มีคุณสมบัติและความสามารถที่เหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามอนุสัญญา STCW 1978 ตามที่แก้ไขในปีค.ศ. 1995 ให้ทำงานบนเรือสิงคโปร์ได้ สำหรับประเทศที่สิงคโปร์ได้ทำข้อตกลงเอาไว้ตาม I/10 ของ STCW 95⁶⁵ .ในการนี้เจ้าของเรือหรือผู้จัดการเรือมีหน้าที่จัดทำรายงานคนประจำเรือให้ MPA อนุมัติด้วย⁶⁶ และคุณสมบัติที่เหมาะสมนั้นคือ คนประจำเรือที่จะต้องมีความรู้ความสามารถตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา STCW 1978/1995 โดยจะพิจารณาจากหนังสือรับรองคนประจำเรือในตำแหน่งนายเรือ และนายยามฝ่ายช่างกล (Engineer) (สำหรับเรือสำราญและเรือที่ให้ฮาร์เตอร์มีขนาดไม่เกิน 3,000 กรอสส์ตัน (GT)) และหากเป็นหนังสือรับรองจากต่างประเทศสิงคโปร์ก็ยอมรับเช่นกันหากมีคุณสมบัติที่เป็นไปตามอนุสัญญา STCW 1978/1995 แต่ในกรณีคนประจำเรือดังกล่าวจะต้องผ่านการตรวจสอบและได้มีการสลักหลังยอมรับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของผู้ควบคุมเรือ จาก MPA ที่เรียกว่า Certificate of Recognition (COR) ก่อนจึงจะสามารถทำงานบนเรือสิงคโปร์ได้⁶⁷ ทั้งนี้ในการสลักหลังรับรองประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถผู้ควบคุมเรือที่มีคุณสมบัติครบตามที่กำหนดมีการจำกัดระยะเวลาในการขออนุญาตของเจ้าของเรือ โดยมีกำหนดระยะเวลาในแต่ละครั้งจะไม่เกิน 5 ปีหรือจนกว่าใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถดังกล่าวหมดอายุแล้วแต่กรณี โดยถือเอาการหมดอายุที่เกิดขึ้นก่อนเป็นเกณฑ์⁶⁸ ซึ่งขั้นตอนในการยื่นเรื่องขอให้สลักหลังรับรองใบประกาศนียบัตรนี้ เจ้าของหรือตัวแทนผู้ได้รับมอบหมายต้องยื่นขอให้สลักหลังรับรองด้วยตนเองหรือทำเป็นจดหมายส่งมาที่ Shipping Division, MPA เป็นเวลาล่วงหน้า 10 วันก่อนขึ้นการใช้เรือยอทช์โดยต้องชำระค่าธรรมเนียมจำนวน 18 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อหนึ่งคำร้อง และแนบเอกสารประกอบคือ สำเนาหนังสือเดินทางของผู้ควบคุมเรือจำนวนสองฉบับโดยต้องเป็นหน้าที่มีรูปถ่ายและข้อมูลเช่นชื่อ สกุลของผู้ถือหนังสือเดินทาง สำเนา ใบประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกในรัฐภาคีอื่นหรือที่ประเทศ

⁶⁵ซึ่งรายชื่อประเทศที่ประเทศสิงคโปร์ยอมรับใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถนี้สามารถตรวจสอบได้ที่ Marine Circular No.13 of 2001

⁶⁶กฤษฎีกา คงวันดี, อ้างแล้ว เชนเจอร์นัลที่ 33 ,น.83-85.

⁶⁷"Manning Condition and tax Incentives"

http://www.singaporemaritimeportal.com/srs_manning.htm

⁶⁸ http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/intro_benefit/intro.htm

สิงคโปร์เรียกว่า Certificate of Competency and Endorsement ใบรับรองแพทย์ สำเนาแบบฟอร์ม คำร้องที่มีรายละเอียดของชื่อเรือ สัญชาติของผู้ถือใบประกาศนี้บัตร วันที่จะเทียบท่าเรือ วันเดือนปีที่ออกใบประกาศนี้บัตรและประเทศที่ออกให้ หรือสำเนาจดหมายที่รับรองโดยหน่วยงานที่มีอำนาจ หนังสือมอบอำนาจในกรณีที่มีการมอบอำนาจให้ดำเนินการแทน

3.2.5 ระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยว อยู่ในประเทศ และการวางเงินประกัน กับหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง

สำหรับในประเด็นนี้ เพื่อความเข้าใจผู้ศึกษาจึงจะขอกล่าวถึงคำจำกัดความที่สำคัญที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ใน Immigration Act (Chapter 133) 1996 revised edition⁶⁹ โดยในส่วนของเกี่ยวกับคำจำกัดความตามมาตรา 2 มีคำจำกัดความที่สำคัญคือดังนี้

“เรือ” (Ship) หมายความรวมถึง เรือ เรือใบ หรือพาหนะลอยน้ำอื่นใดที่ใช้ในการเดินทางทางน้ำและรวมถึง เครื่องกำวาน อุปกรณ์ หนังสือ เอกสาร สินค้า กองสินค้า หรือสิ่งของต่าง ๆ ที่บรรทุกในเรือหรือบนพาหนะดังกล่าว⁷⁰

ส่วนคำว่า “ลูกเรือ” (Crew) รวมถึงคนประจำเรือทุกคนบนเรือและทุกคนที่เป็นลูกจ้าง ปฏิบัติการบนเรือ เครื่องบิน รถไฟหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริการลูกเรือหรือผู้โดยสารบนเครื่องบิน ขณะที่ทำการบินหรือรถไฟขณะที่แล่นอยู่

และ “นายเรือ” (Master) หมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและบริหารการปฏิบัติการของเรือในขณะนั้น

(1) ระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยว

โดยหลักแล้วตามกฎหมายคนเข้าเมืองของสิงคโปร์แล้ว นายเรือ ลูกเรือ คนประจำเรือและ นักท่องเที่ยวที่เดินทางมากับเรือยอชท์ที่มีไซพลเมืองสิงคโปร์หรือถือหนังสือเดินทางของสิงคโปร์นั้น

⁶⁹ <http://www.agc.gov.sg/statutes online>

⁷⁰ มาตรา 2 Immigration Act (Chapter 133) 1996 revised edition “Vessel” includes any ship or boat or other description of floating crafts used in navigation, and includes any tackle, equipment, book, document, goods, cargo or thing carried therein or thereon.

จะต้องได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้ามาในสิงคโปร์ก่อน (Entry Permit) หรือหากได้รับอนุญาตให้เข้ามาแล้ว และได้เดินทางออกไปจากสิงคโปร์ชั่วคราวเพื่อจะกลับเข้ามาอีกภายในระยะเวลาที่ได้เคยอนุญาตแล้ว ต้องขออนุญาตก่อนจะเดินทางออกเพื่อขออนุญาตกลับเข้ามาอีก (Re-entry Permit) และระยะเวลาที่อนุญาตนั้นเป็นไปตามเงื่อนไข คำร้องขออนุญาตและค่าธรรมเนียมที่ชำระโดยระยะเวลาที่อนุญาต โดยในประเทศสิงคโปร์นั้นได้แบ่งประเภท Entry Requirement หรือ Entry Visa ไว้ช่าออกเป็นกลุ่มใหญ่ ที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว ออกเป็นประเภทวีซ่าแบบ Collective Gratis Visa (CGV) ซึ่งเป็นการขอวีซ่าเข้ามาท่องเที่ยวแบบกลุ่มทัวร์ตั้งแต่สามคนขึ้นไปโดยตัวแทนท่องเที่ยวจะต้องยื่นขอล่วงหน้าก่อนเดินทางเข้าประเทศสิงคโปร์และวางเงินประกันต่อลูกทัวร์หนึ่งคน คนละ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์โดยต้องทำ Bank Guarantee หากไม่ได้ทำผิดเงื่อนไขและเดินทางออกนอกประเทศเมื่อวีซ่าที่อนุญาตสิ้นสุดตัวแทนนำเที่ยวก็จะได้รับเงินคืน และการขอวีซ่าประเภทนี้สามารถยื่นคำขอทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 14 วันโดยไม่เก็บค่าธรรมเนียมการขอวีซ่าและสามารถรู้ผลได้ภายในหนึ่งวันไม่รวมวันยื่นคำร้อง และจะอนุญาตเป็นกรณี ๆ ไป⁷¹ ส่วนวีซ่าอีกประเภทคือ Social Visit ซึ่งเป็นแบบการขอเข้ามาระยะสั้นซึ่งจะไม่เกินสามเดือนและอาจขออยู่ต่อได้ หากเป็นลูกเรือต้องขออนุญาตจากท่าเรือ Crifford Pier หรือ West Coast Pier ก่อนหากต้องการเดินทางออกนอกเขตท่าเรือที่ได้รับอนุญาต⁷² สำหรับนักท่องเที่ยวทั่วไปนั้นสามารถยื่นขอได้ทางอิเล็กทรอนิกส์หรือทางโทรสารก็ได้ โดยไม่ต้องมีเงินประกันแต่ต้องมีจดหมายรับรองจากพลเมืองหรือนิติบุคคลของสิงคโปร์เรียกว่า Letter of Introduction (LOI) หรือหากไม่มีบุคคลดังกล่าวรับรองก็อาจให้สถานทูต หรือกระทรวงต่างประเทศของบุคคลที่มีสัญชาตินั้น ๆ ออกจดหมายรับรองแทนก็ได้และวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวนั้นมีอายุไม่เกิน 6 เดือนและสามารถขออยู่ต่อได้ แต่สำหรับพลเมืองของบางประเทศต้องขอวีซ่าเข้ามาเสมอโดยแบ่งเป็น Level I Countries อาทิ พอลเมืองจากประเทศจีน พม่า อินเดีย อัฟกานิสถาน บังคลาเทศเป็นต้น และ Level II Countries อิรัก อิหร่าน ปาเลสไตน์ ซูดาน เป็นต้น โดยสามารถขอวีซ่าออนไลน์ได้และจะรู้ผลภายในสามวันไม่รวมวันที่ยื่นคำร้อง โดยบุคคลในสัญชาติที่ระบุตามตารางในแต่ละประเทศอาจจะต้องวางเงินประกันตั้งแต่ 1,000 ถึง 3,000 ดอลลาร์สิงคโปร์แล้วแต่สัญชาติและได้รับเงินประกันคืนภายหลังวีซ่าหมดอายุหรือเดินทางออกนอกประเทศไปแล้วภายในสี่สัปดาห์ ค่าธรรมเนียมต่อหนึ่งคำ

⁷¹ <http://www.ica.gov.sg>

⁷² <http://www.app.ica.gov.sg/travellers/index.asp>

ร้องคือ 20 ดอลลาร์สิงคโปร์⁷³ สำหรับวีซ่าประเภท Transit Visa นั้นจะต้องมีเอกสารหรือตัวเดินทาง ยืนยันการจะเดินทางต่อไปยังประเทศที่สามแน่ชัดโดยไม่ต้องขอวีซ่าแต่จะต้องอยู่ในประเทศสิงคโปร์ ไม่เกิน 96 ชั่วโมง หากเป็นการเข้ามาทางเรือผู้ควบคุมเรือมีหน้าที่ต้องแจ้งและแสดงธงสัญญาณ จนกว่าเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองจะอนุญาต ตามมาตรา 20 ของพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง Singapore Immigration Act (Chapter 133) กำหนดให้ผู้ควบคุมเรือหรือผู้ซาร์เตอร์เรือต้องแจ้งและ ขออนุญาตก่อนหากจะมีคนขึ้นหรือลงจากเรือและต้องได้รับอนุญาตก่อนหากไม่เช่นนั้นก็มีโทษ ตามที่กำหนดคือปรับเป็นเงินไม่เกิน 4,000 ดอลลาร์สิงคโปร์หรือจำคุกตามมาตรา 20 (6) และมีหน้าที่ ต้องทำรายงานแจ้งจำนวนคนประจำเรือหรือคนโดยสารทุกคนและเอกสารเกี่ยวกับเรือมาแสดงหากไม่ ปฏิบัติก็จะมีโทษปรับไม่น้อยกว่า 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์แต่ไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ ตามมาตรา 21 (4) และยังกำหนดห้ามมิให้ผู้ควบคุมเรือ ผู้ซาร์เตอร์เรือปลดประจำการคนประจำเรือ ในน่านน้ำสิงคโปร์เว้นแต่บุคคลที่จะถูกปลดนั้นเป็นพลเมืองสิงคโปร์หรือมีวีซ่าที่ยังไม่หมดอายุอนุญาต ให้อยู่ในสิงคโปร์ได้ตามมาตรา 41 โดยผู้ควบคุมเรือ หรือผู้ซาร์เตอร์เรือจะต้องแจ้งต่อเจ้าพนักงาน ตรวจคนเข้าเมืองก่อนหากฝ่าฝืนต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลที่ถูกปลดนั้นกลับประเทศ และนอกจากนี้แล้วสำหรับนักท่องเที่ยวหรือลูกเรือที่เดินทางท่องเที่ยวมากับเรือยอชท์ส่วนบุคคลนั้น ไม่ ว่าจะเป็นบุคคลสัญชาติใดก็ตาม จะได้รับอนุญาตโดยอัตโนมัติให้ถือวีซ่าประเภท Visa Entry และเข้า มาในประเทศสิงคโปร์ได้เป็นเวลาสองสัปดาห์ และสามารถร้องขออยู่ต่อได้อีกสองสัปดาห์แต่ไม่เกิน เก้าสิบวัน และเรือยอชท์นั้นสามารถจอดเทียบท่าได้นานเท่าที่วีซ่านั้นยังไม่หมดอายุ โดยในประเทศ สิงคโปร์นั้นจะมีสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองบนเรือตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งจะลอยลำในทะเลในเขตท่า จอดเรือและเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองจะขึ้นเรือยอชท์ที่เข้ามาในประเทศสิงคโปร์ เพื่อตรวจลงตรา บุคคลทุกคนบนเรือยอชท์ และหลังจากนั้นจึงจะออก Landing Pass⁷⁴ ซึ่งมีอายุสองสัปดาห์ดังที่ได้ กล่าวข้างต้นให้เป็นราย ๆ และเรือยอชท์ทุกลำเมื่อเข้ามาในน่านน้ำสิงคโปร์แล้วต้องรายงานต่อตรวจ คนเข้าเมืองภายใน ยี่สิบสี่ชั่วโมง

⁷³ http://www.contactsingapore.org.sg/moving_visas_Social

⁷⁴ Bill O' Leary & Andy Dowden, Andaman Sea Pilot, 2004 Edition, Published by IMAGE Asia, p 116.

(2) การประกันหรือวางหลักประกันเป็นเงินประกัน

สำหรับการวางเงินประกันในกรณีที่มีการเพิ่ม ลด คนประจำเรือ นั้น จากการศึกษา พระราชบัญญัติตรวจคนเข้าเมืองและระเบียบปฏิบัติการตรวจคนเข้าเมืองของประเทศสิงคโปร์ ไม่พบว่ามีความหมายและระเบียบปฏิบัติให้เจ้าของเรือ คนประจำเรือ หรือนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยว ด้วยเรือยอชต์ต้องวางเงินประกันในกรณีที่จอดเรือยอชต์ทิ้งไว้ในมารีนาของประเทศสิงคโปร์แล้ว เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือต้องเดินทางออกไปนอกประเทศหรือกรณีที่มีการเพิ่ม หรือลดจำนวนคน ประจำเรือแต่อย่างใด มีแต่เพียงนายเรือต้องแจ้งเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองเป็นรายงานใน แบบฟอร์มตามที่กำหนดไว้ในระเบียบปฏิบัติ หากไม่ปฏิบัติตามก็มีโทษคือปรับตามที่กฎหมายกำหนด เท่านั้นหาได้มีการกำหนดให้ประกันหรือหาหลักประกันแต่อย่างใด

บทที่ 4

กฎหมายที่เป็นอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

4.1 อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นแหล่งท่องเที่ยวอันดับ 3 ของโลก และประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศผู้นำด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ โดยมีปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับ 2 รองจากประเทศจีน โดยเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทยมากกว่า 9.5 ล้านคน ก่อให้เกิดรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศมูลค่าการท่องเที่ยวประมาณรวมกว่า 300,000 ล้านบาทต่อปี หรือมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 11 ของรายได้มวลรวม (GDP)¹ ต่อปีทำให้เกิดการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมจำนวนประมาณ 3.42 ล้านคน และเป็นภาคเศรษฐกิจที่เกื้อหนุนประเทศไทยในยามเกิดวิกฤติเศรษฐกิจได้²

ด้วยสภาพภูมิประเทศที่มีชายฝั่งทะเลยาวกว่า 2,600 กิโลเมตร และทรัพยากรทางทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันมีหลากหลาย และยังคงความงามสมบูรณ์ตามธรรมชาติ ทั้งยังมีอาหารและมีผลไม้ที่บริบูรณ์และมีคุณภาพราคาไม่สูงประกอบกับวัฒนธรรมที่ดึงดูดใจของไทย เหมาะสมกับการที่จะเดินทางท่องเที่ยวและเข้ามาประกอบธุรกิจเกี่ยวกับเรือยอชท์มาก จึงส่งผลให้การท่องเที่ยวทางทะเลในประเทศไทยนั้นได้รับความนิยมสูงมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะเรือยอชท์นั้นมีสูงถึงปีละประมาณ 1,000 กว่าเที่ยวต่อปีจากสถิติการแจ้งเข้าออกที่สำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีภาค 5 จังหวัดภูเก็ต ซึ่งให้เห็นว่ามีแนวโน้มจะสูงขึ้น โดยมีเรือยอชท์ทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก ทั้งของคนไทยและต่างชาติ มีการแจ้งสถิติเรือสำราญและกีฬาต่างประเทศแจ้งตามจำนวนเที่ยวเรือเข้าและ ออกเป็นรายเที่ยวที่แจ้งไว้ยังศูนย์ควบคุมเรือยอชท์อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นศูนย์การแจ้งเรือเข้าและออกของเรือสำราญและการกีฬาของต่างประเทศแบบ One Stop Service มีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนเรือยอชท์ที่เป็นเรือ

¹ Gross Domestic Product

² การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, "โครงการศึกษาเพื่อรองรับการท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรในประเทศไทย." (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, เมษายน 2545), น.1 (อัดสำเนา)

ไทยทุกลำ หากจะเดินทางออกไปท่องเที่ยวนอกเขตที่ได้รับอนุญาตไว้ในใบอนุญาตใช้เรือแล้ว จะต้องแจ้งเพื่อขออนุญาตก่อนที่สำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ทำเรื่อน้ำลึกอำวมะขาม จังหวัดภูเก็ต และต้องแจ้งสำนักงานขนส่งทางน้ำเขตที่จะเดินทางไปท่องเที่ยวที่อยู่นอกจากที่ระบุไว้ในใบอนุญาตให้ใช้เรือทุกครั้ง นอกจากนี้แล้วจำนวนมารีนาหรือท่าจอดเรือยอชท์ในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2544 จำนวนห้าแห่งเพิ่มขึ้นเป็นสิบแห่งซึ่งบางแห่งมีการลงทุนในลักษณะ Real Estate แบบคอนโดมีเนียมหรือห้องชุดพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก อู่ซ่อมบำรุงเรือยอชท์และที่จอดเรือยอชท์ส่วนตัวหลายขนาด ในรูปการจัดสรรที่ดินเพื่อขายให้แก่เจ้าของเรือยอชท์ทั้งคนไทยและคนต่างชาติ เป็นบ้านที่สองซึ่งใช้สำหรับการพักผ่อนและเพื่ออยู่อาศัยพร้อมที่จอดเรือยอชท์ในประเทศไทยในลักษณะชุมชนเรือยอชท์ (Yachtsmen Community)

สถิติเรือสำราญและกีฬาต่างประเทศแจ้งเข้าออกที่อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต

ปีที่แจ้ง	จำนวนแจ้งเข้า/รายเที่ยว	จำนวนแจ้งออก/เป็นรายเที่ยว	รวมทั้งสิ้น
พ.ศ. 2544	634	335	969
พ.ศ. 2545	737	586	1323
พ.ศ. 2546	554	438	992
พ.ศ. 2547	957	838	1795
พ.ศ. 2548	840	1245	2085
ม.ค. 2549	155	186	341

หมายเหตุ: เป็นบันทึกการแจ้งเป็นรายเที่ยว (สถิติรายเดือนที่จัดทำโดยสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ภาค 5 สามารถดูได้ที่ภาคผนวก ข น. 195)

4.2 ประวัติการท่องเที่ยวและการแข่งขันกีฬาด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

ประเทศไทยได้มีการก่อตั้งสมาคมแข่งเรือใบยอชท์ขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2507 โดยพลเรือโทศิริ กระจ่างเนตร เป็นผู้ริเริ่มการก่อตั้งสมาคม และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลปัจจุบันได้ทรงมีพระมหากรุณาธิคุณฯ รับสมาคมฯ ให้อยู่ในพระบรมราชูปถัมภ์เมื่อ พ.ศ. 2530 ในปัจจุบันมีที่ทำการสองแห่งคือ อาคาร 5 กองบัญชาการกองทัพเรือ พระราชวังเดิม ถนนอรุณอมรินทร์ เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ และสำนักงานส่วนแยกสตั๊ปป อากาศสมุทรกีฬา ตำบลสตั๊ปป จังหวัดชลบุรี และประเทศไทยได้ส่งเรือใบยอชท์เข้าร่วมการแข่งขันครั้งแรกในกีฬาโอลิมปิกครั้งที่ 16 ที่ออสเตรเลีย และมีนักกีฬาถึงสองพระองค์สร้างความเกรียงไกรมาแล้วในระดับอาเซียน ทั้งที่ในขณะนั้นถือได้ว่าประเทศไทยยังไม่พร้อมในกีฬาประเภทนี้มากกว่าในปัจจุบันหลายเท่า นักกีฬาพระองค์นั้นคือพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระเจ้าลูกเธอเจ้าฟ้าอุบลรัตนราชกัญญา ทั้งสองพระองค์ประสบความสำเร็จในกีฬาแหลมทอง ครั้งที่ 4 ที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2510 ต่อมาเปลี่ยนเป็นกีฬาซีเกมส์แทน เหยี่ยวทองนั้นนับเป็นเกียรติยศกับประเทศไทย เพราะเกิดจากฝีพระหัตถ์ล้วน ๆ โดยทรงครองเหยี่ยวทองร่วมกันในการแข่งเรือใบแบบ โอ.เค. และได้ทรงตั้งโรงงานต่อเรือและสร้างเรือใบแข่งขันขึ้นหลายลำ โดยเฉพาะเรือที่ชื่อว่า “นวดูกษ์” ที่ทรงนำเข้าร่วมแข่งขันในกีฬาแหลมทองครั้งที่ 4 และยังมีเรือที่ทรงต่อขึ้นด้วยพระหัตถ์ทุกชิ้นตอนแล้วพระราชทานชื่อว่า “ซูเปอร์มด” ซึ่งต่อมาได้รับความนิยมในหมู่กีฬาเรือใบทั่วไปอย่างมาก ส่วนการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์นั้นมีมานานกว่า 28 ปี โดยนักธุรกิจต่างชาติที่เข้ามาประกอบธุรกิจและพำนักในประเทศไทยและประเทศในเอเชียได้นำเรือยอชท์ส่วนตัวและเรือที่ชาร์เตอร์เข้ามาเพื่อเดินทางท่องเที่ยวและขยายวงกว้างออกไปถึงนักท่องเที่ยวทั่วไปที่นำเรือยอชท์เดินทางแวะเข้ามาชมความงามและจอดพักที่ฝั่งทะเลอันดามันเพิ่มขึ้น ทำให้เป็นที่รู้จักจนได้รับความนิยมมาก จนมีบริษัทต่างชาติที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยนำเรือยอชท์เข้ามาให้ชาร์เตอร์เพื่อการกีฬาและการท่องเที่ยว และเข้ามาประกอบกิจการคู่ต่อเรือยอชท์ เป็นนายหน้าค้าเรือยอชท์ ทำจอดเรือยอชท์หรือมารีนา เป็นต้น

ประเทศไทยนั้นได้มีการเข้ามาประกอบธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ขนาดเล็ก และต่อเรือยอชท์มาแล้วไม่น้อยกว่า 28 ปี แต่เพิ่งได้รับความนิยมมากขึ้นในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา คือปี พ.ศ. 2544 (จากสถิติการแจ้งเรือเข้าออกของเรือยอชท์ต่างประเทศที่แจ้ง ณ สำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีภาค 5 จังหวัดภูเก็ต) ในจำนวนเรือยอชท์ที่เดินทางท่องเที่ยวในอาณาเขตของประเทศไทย

ปรากฏว่าเรือยอชท์จำนวนร้อยละ 90 เป็นของชาวต่างชาติ ที่เหลือเพียงร้อยละ 10 นั้นเป็นของบุคคลสัญชาติไทย ในส่วนของผู้ประกอบการก็นำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์นั้นปรากฏว่าเป็นของคนต่างชาติที่ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทตามกฎหมายไทย ทั้งนี้เนื่องด้วยเหตุผลที่ว่าเรือยอชท์มีราคาแพง จึงเป็นธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเลที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ต้องการความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษในการประกอบการและการฝึกอบรมผู้ใช้เรือยอชท์ ทำให้คนไทยไม่สามารถแข่งขันได้และส่วนใหญ่ไม่มีความชำนาญในการเล่นเรือยอชท์ นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการอยู่ต่อเรือยอชท์ทั้งที่ดำเนินงานโดยชาวไทยและที่ลงทุนร่วมกับต่างชาติ บริษัทนายหน้าซื้อขายเรือยอชท์ ผู้ประกอบการมารีนาเอกชน และมารีนาของรัฐบาล และมีแนวโน้มที่จะมีการลงทุนร่วมกันระหว่างเอกชนกับรัฐบาลเพื่อเปิดมารีนาอีกแห่งเพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการอุปกรณ์ซ่อมบำรุงเกี่ยวกับเรือยอชท์ ตัวแทนดำเนินการเกี่ยวกับการแจ้งเข้าแจ้งออกของเรือและนักท่องเที่ยวที่นำเงินรายได้สู่ประเทศจำนวนมากและเป็นการสร้างงานที่มีรายได้ดีอีกอย่างหนึ่ง

อย่างไรก็ตามเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการแข่งขันเรือยอชท์ประเทศไทยก็มีการจัดการแข่งขัน Regatta King Club ขึ้นประจำทุกปีภายใต้การสนับสนุนของสมาคมเรือใบแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์และเมื่อปี พ.ศ. 2546 ทางสมาคมผู้ประกอบการเรือยอชท์จังหวัดภูเก็ตยังได้จัดงาน Thailand International Boats Show 2003 เป็นครั้งแรกที่จังหวัดภูเก็ตและครั้งที่สองมีขึ้นในปลายปี พ.ศ. 2548 ที่จังหวัดภูเก็ตอีกครั้งเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวและเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

แหล่งท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่สำคัญของประเทศไทย คือจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ระนอง สมุย พัทยา และเกาะช้าง ในปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสนใจที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ โดยกระทรวงการคลังได้ประกาศลดอัตราภาษีนำเข้าเรือยอชท์จากต่างประเทศ เหลือร้อยละศูนย์ในปี พ.ศ. 2547³ ซึ่งเปิดโอกาสให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เติบโตขึ้น โดยผู้ประกอบการให้ชาร์เตอร์เรือสามารถสั่งซื้อและนำเข้าเรือยอชท์ใหม่จากต่างประเทศ เข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือไทยโดยไม่ต้องเสียภาษีตามประกาศกระทรวงการคลัง และต้องนำเข้าเรือยอชท์จำนวนมาก ตามข้อกำหนดใน

³ ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิตฉบับที่ 70 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป ตอนพิเศษ 19 ง. ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ดูภาคผนวก ค. น. 214

การส่งเสริมการลงทุนที่ได้จดทะเบียนเอาไว้กับ BOI ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ที่มีจำนวนเรือยอชท์ที่ใหม่และเหมาะสมกับจำนวนของนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เพิ่มขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เจริญเติบโตตามไปด้วย

จากการศึกษาพบว่าหลังเหตุการณ์คลื่นสึนามิเมื่อ 26 ธันวาคม พ.ศ. 2547 มิได้มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมากนักโดยเฉพาะธุรกิจมารีนาที่มีอยู่ 10 แห่งในประเทศไทย คือ อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นของรัฐบาล ภูเก็ตโบ๊ทลากูน (Phuket Boat lagoon) และ Yacht Heaven, Royal Phuket Marina, Layan Marina Phuket, Paradise Bay Marina, Marina Residence, ที่จังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นของเอกชน และที่พัทยา ได้แก่ พัทยาโอเชียนมารีนา และ View Thalay Marina จังหวัดชลบุรีเป็นของเอกชนและที่จังหวัดสมุยคือ Samui Boat Lagoon ซึ่งอยู่ในฝั่งอ่าวไทย จากการศึกษามีลูกค้าที่เป็นนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ติดต่อจองที่จอดเรือยอชท์กับทางมารีนาเต็มทุกแห่ง จนไม่อาจรองรับเรือยอชท์ที่จองเข้ามาได้ทั้งหมดแม้จะเป็นช่วงซาลง หรือ Low Season คือระหว่างเดือน เมษายน-ตุลาคม ของทุกปีเพราะทำเลที่จอดเรือยอชท์ของประเทศไทยที่อยู่ฝั่งทะเลอันดามันนั้นจะอยู่ทางด้านฝั่งทิศตะวันออกของจังหวัดภูเก็ต จึงได้เปรียบประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ศรีลังกา อินโดนีเซีย และเนื่องจากเรือยอชท์เป็นเรือที่มีราคาสูงมากมีการติดตั้งอุปกรณ์นำร่องและสื่อสารที่ทันสมัยจึงไม่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ดังกล่าวเช่นเรือชนิดอื่น ๆ

4.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์

4.3.1 ภาคหน่วยงานของรัฐ

มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีภูมิภาค 5 สาขาภูเก็ต กระทรวงคมนาคม ด้านตรวจคนเข้าเมืองภูเก็ต กระทรวงมหาดไทย ด้านศุลกากรและสรรพากรจังหวัดภูเก็ต กระทรวงการคลัง และองค์การบริหารส่วนตำบลฉลอง จังหวัดภูเก็ต สำหรับการจัดการควบคุมดูแลเรือยอชท์ของหน่วยงานรัฐเกี่ยวกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในปัจจุบันได้มีการกำกับดูแลดังนี้

ตามประกาศของสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ว่าด้วยเรื่องเขตจอดเรือยอชท์และเรืออื่น ๆ กำหนดให้เรือต่างประเทศทุกลำที่เข้ามาในจังหวัดภูเก็ต ต้องจอดผูกทุ่นที่บริเวณอ่าว

คลองแห่งเดียวเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติแล้วเรือยอชท์มากกว่าร้อยละ 50 จุดที่มารีนาของเอกชน เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกดีกว่าและปลอดภัยกว่ามาก อีกทั้งที่ท่าจอดเรืออ่าวคลองนั้นมิใช่มารีนาจึงมีเรืออีกหลายประเภทเข้ามาจอดผูกทุ่นรวมกันจึงทำให้เกิดความแออัด ประกอบกับท่าจอดเรืออ่าวคลองเป็นขององค์การบริหารส่วนตำบลคลอง จังหวัดภูเก็ตจึงมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณในการพัฒนาท่าจอดเรือ แต่โดยหลักแล้วจะต้องแจ้งต่อท่าจอดเรืออ่าวคลอง จังหวัดภูเก็ตภายใน 24 ชั่วโมง นับแต่เทียบจอดโดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้ คือ

ก. สถานที่รายงานตัว

สำหรับเรือยอชท์ที่เป็นเรือไทยต้องรายงานที่ศูนย์ควบคุมท่าเรือภูเก็ต อำเภอเมืองจังหวัดภูเก็ตและท่าเรือน้ำลึกอ่าวมะขาม แต่เรือยอชท์ที่เป็นเรือต่างชาติต้องรายงานตัวที่ศูนย์บริการ One Stop Service ที่ท่าเรืออ่าวคลองซึ่งมีหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานของสำนักงานขนส่งทางน้ำภูมิภาคที่ 5 องค์การบริหารส่วนตำบลคลอง และเอกสารที่ต้องใช้มีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทางของผู้ควบคุมเรือและลูกเรือ ใบทะเบียนเรือยอชท์ ใบมอบอำนาจจากเจ้าของเรือในกรณีเจ้าของเรือไม่ได้มาเอง บัญชีลูกเรือ บัญชีผู้โดยสารที่มาับเรือ บัญชีเสบียงอาหารประจำเรือ บัญชีอาวุธเป็นกระสุนปืนถ้ามี เอกสารที่ศุลกากรออกให้ขณะเรือเข้า(ในเฉพาะกรณีเรือออก) ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถนายเรือ และเอกสารหรือใบรับรองจากท่าจอดเรือท่าสุดท้ายก่อนจะมาถึงท่าคลอง เวลาทำการเปิดมืองเช้าถึงบ่ายสี่โมงครึ่ง วันจันทร์ถึงวันศุกร์ แต่อาจมีการเปิดทำการนอกเวลาแล้วแต่ความเหมาะสมและจะมีการคิดค่าทำงานล่วงเวลาเพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียม และสำหรับค่าธรรมเนียมในการแจ้งต่อศุลกากรมีอัตรา 100 บาทต่อเรือหนึ่งลำสำหรับเป็นค่าธรรมเนียมเรือขาออกและส่วนค่าธรรมเนียมเรือขาเข้าไม่ต้องเสียแต่อย่างใด สำหรับค่าธรรมเนียมของตรวจคนเข้าเมืองมีอัตรา 300 บาทและหากมีลูกเรือด้วยให้เพิ่มอีกคนละ 10 บาท และค่าธรรมเนียมการแจ้งเรือเข้าที่ต้องจ่ายให้กับสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีภูเก็ตใน คิดเป็นเงินในอัตรา 100 บาท ส่วนค่าธรรมเนียมที่องค์การบริหารส่วนตำบลคลองเรียกเก็บตามระยะเวลาจอดเรือมีอัตราดังนี้ เรือที่มีความยาวต่ำกว่า 50 ฟุตและจอดไม่เกินหนึ่งสัปดาห์ต้องจ่ายเป็นเงินจำนวนคิดเป็นอัตรา 300 บาท เรือที่จอดไม่เกินหนึ่งเดือนอัตรา 1,000 บาทต่อเรือหนึ่งลำ เรือที่จอดไม่เกินสองเดือนมีอัตราค่าจอด 1,800 บาทต่อลำ ส่วนเรือที่มีความยาวตั้งแต่ห้าสิบฟุตขึ้นไปคิดอัตราค่าธรรมเนียมการจอดมีดังนี้ เรือที่จอดไม่เกินหนึ่งสัปดาห์คิดอัตรา 500 บาทต่อลำ เรือที่จอดไม่เกิน

หนึ่งเดือนคิดอัตรา 1,600 บาทต่อลำ เรือที่จอดไม่เกินสองเดือนคิด 3,000 บาทต่อลำ และในปัจจุบันได้มีการยกเลิกค่าธรรมเนียมผู้โดยสารเข้ามากับเรือ

ข. ประเภทเรือที่ต้องรายงาน คือ

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีนโยบายหลักเกี่ยวกับความมั่นคงแห่งชาติทางทะเล เพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยเอื้ออำนวยต่อการประกอบกิจกรรมทางทะเลและมีความปลอดภัยในการใช้ทะเลดังนั้นเรือทุกลำต้องรายงานการเข้าและออก โดยในส่วนของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 ที่เกี่ยวข้องกับการแจ้งเข้าและแจ้งออกของเรือยacht คือ มาตรา 17 ที่กำหนดให้เรือกำปั่นลำใด เมื่อเข้ามาในน่านน้ำไทย นายเรือต้องชักธงสำหรับเรือนั้นขึ้นไว้ให้ปรากฏในเวลากลางวัน จนกว่าเจ้าท่ามาขึ้นบนเรือ มาตรา 18 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องรายงานการเข้ามาถึงต่อเจ้าท่าตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่าภายในสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เวลาที่จอดเรือเรียบร้อยแล้ว มาตรา 19 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทยขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และเรือกำปั่นต่างประเทศที่เตรียมจะออกไปจากเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องชักธงลา (ธงบลูปีเตอร์) ถ้าเรือกำหนดออกในเวลาบ่ายให้ชักธงขึ้นในเวลาเช้า ถ้าเรือกำหนดออกในเวลาเช้าให้ชักธงขึ้นในเวลาบ่ายของวันก่อน มาตรา 20 เรือกำปั่นต่างประเทศ เมื่อเข้ามาในเมืองท่าของประเทศไทย ซึ่งมีได้กำหนดเขตท่าเรือ นายเรือต้องรายงานการเข้ามา หรือออกไปต่อเจ้าท่า ภายในสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เรือเข้ามาหรือก่อนออกไป และต้องปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าท่า มาตรา 21 เรือกลที่เป็นเรือเดินทะเลและเป็นเรือไทย ขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป เมื่อจะออกจากเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกเรือต่อเจ้าท่าก่อนออกเรือ เป็นเวลาไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อให้เจ้าท่าตรวจสอบว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องจึงอนุญาตให้เรือออกได้ มาตรา 22 เรือกำปั่นที่ใช้เดินเรือระหว่างประเทศลำใด ที่ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในกฎข้อบังคับสำหรับตรวจเรือตามมาตรา 163⁴ เมื่อออกจากเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทย

⁴ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 163 ให้เจ้าท่าโดยอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกไปสำคัญได้แก่ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัย

นายเรือต้องแจ้งกำหนดออกท่าเรือต่อเจ้าท่า ก่อนออกเรือไม่น้อยกว่าหกชั่วโมง เพื่อการตรวจใบอนุญาตใช้เรือและใบสำคัญ ตลอดจนอุปกรณ์และเครื่องมือ เครื่องใช้ให้ถูกต้องและใช้งานได้ มาตรา 23 เรือกล ที่เป็นเรือเดินทะเลและเรือไทย และเรือกำปั่นต่างประเทศ ต้องมีใบสำคัญตามที่กำหนดในข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163 เมื่อออกจากเขตท่าเรือใดๆ ในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าต่างประเทศ นายเรือต้องได้รับใบอนุญาตให้เรือออกจากเจ้าท่าก่อน หากฝ่าฝืนก็จะมีโทษปรับตามมาตรา 24 คือตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท โดยเรือยอชท์ทุกขนาดและเรือประเภทอื่นขนาดเล็กที่จดทะเบียนเป็นเรือต่างประเทศที่เข้ามาในระยะ 12 ไมล์ทะเลสามารถติดต่อทางวิทยุ VHF ช่อง 16 ความถี่ 156,800 MHz นอกจากนี้ยังสามารถรายงานได้ที่สำนักงานความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ สำนักงานขนส่งทางน้ำภูมิภาคหรือสาขา หรือรายงานทางโทรสาร หรือโทรศัพท์ แต่ประเทศไทยยังไม่มีบริการการรายงานโดยวิธีออนไลน์

และสำหรับเอกสารที่ต้องใช้ในการรายงานการเข้ามาของเรือได้แก่ แบบ ท.30⁵ พร้อม Ship particulars Ship's document และ Crew list ส่วนเอกสารที่ใช้รายงานการออกไป ต้องประกอบด้วย แบบ ท.30 พร้อมกับ ใบทะเบียนเรือ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือหรือใบอนุญาตใช้เรือ ประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของนายเรือ บัญชีรายชื่อลูกเรือ และใบอนุญาตให้ออกเรือจากเมืองท่าสุดท้าย (หากมี)

4.3.2. ภาคเอกชน

ซึ่งในภาคนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้แก่ นักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ทั้งชาวไทยที่มีเรือยอชท์ส่วนตัว หรือชาร์เตอร์เรือในประเทศไทย หรือชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาด้วยเครื่องบินแล้วมาชาร์เตอร์เรือยอชท์จากบริษัทที่ชาร์เตอร์เรือยอชท์ขนาดเล็กในประเทศไทย และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่นำเรือยอชท์ส่วนตัวเข้ามาในประเทศไทย หรือที่ชาร์เตอร์เรือยอชท์ขนาดเล็กจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย ผู้ประกอบการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ขนาดเล็ก ผู้ประกอบการมารีนาหรือท่าจอดเรือยอชท์

แห่งชีวิตในทะเล ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก และใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่นๆ และกฎข้อบังคับนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

⁵ แบบ ท. 30 คือแบบการแจ้งเรือสำราญเข้าและออก

และเรือสำราญอื่น นายหน้าซื้อขายเรือยอชท์ บริษัทประกันภัย ผู้ประกอบการคู่อู่และซ่อมบำรุงเรือยอชท์ ผู้ประกอบการขายอุปกรณ์และอะไหล่เรือยอชท์ ผู้ประกอบการอุปกรณ์นำร่องและอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ประกอบการจำหน่ายอาหารและน้ำจืด และผู้ประกอบการค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือยอชท์และการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ เป็นต้น

4.4 วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเรือยอชท์

สำหรับกฎหมายที่จะทำการศึกษาคือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 คำนิยามตามบัญชีแนบท้ายประกาศกระทรวงการคลังเรื่องลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตประเภทที่ 6.01 ตอนที่ 6 ของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 และคำนิยามในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6 และร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่...) พ.ศ....

4.4.1 ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และการจดทะเบียนเรือยอชท์ในประเทศไทย

ก. คำจำกัดเรือยอชท์ ประเภทเรือยอชท์และคำนิยามอื่นที่สำคัญตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

(1). คำนิยามของเรือและประเภทของเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

ตามมาตรา 5 จากการศึกษาพบว่าไม่มีคำจำกัดความคำว่าเรือยอชท์ (Yachts) แต่มีคำนิยามเกี่ยวกับคำว่า เรือ ดังนี้ คือ

มาตรา 5 (3) "เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

มาตรา 5 (4) “เรือกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม⁶

มาตรา 5 (5) “เรือทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

มาตรา 5 (6) “เรือลำน้ำ” หมายถึง เรืออื่นที่มีใช้เรือทะเล

(2). คำนิยามของเรือและประเภทของเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามมาตรา 3

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้ในน้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือกำปั่น” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบและไม่ได้ใช้กรรเชียงแจวหรือพาย

“เรือกำปั่นไฟ หรือเรือกลไฟ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรจะใช้ใบด้วยหรือไม่ก็ตามและให้หมายรวมถึงเรือกำปั่นยนต์

“เรือกำปั่นยนต์ หรือเรือยนต์” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์จะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกำปั่นใบ หรือ เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ใช้เครื่องจักรกล

“เรือกล” หมายความว่า เรือเดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกลไฟเล็ก” หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ ที่เดินด้วยเครื่องจักร

“เรือเดินทะเล หรือ เรือทะเล” หมายความว่า เรือมีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“เรือเล็ก” หมายความว่า เรือเดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

“เรือสำเภา” หมายความว่า เรือเดินทะเลต่ออย่างแบบจีน หรือประเทศใด ๆ ในเอเชีย

“เรือบรรทุกสินค้า” หมายความว่า เรือที่ไม่มีคาดฟ้าหรือไม่มีตลอดลำเดินด้วยกรรเชียง แจว หรือพาย หรือบางที่ใช้ใบ และใช้สำหรับบรรทุกสินค้า

⁶ ปัจจุบันเรือยอชท์สำหรับชาร์เตอร์ที่เป็นเรือที่มีใบและเครื่องยนต์สำรองถูกจัดให้เป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตหากเป็นเรือที่ใช้ในการสำราญและกีฬา ก็ถูกจัดประเภทให้เป็นเรือสำราญและกีฬา

“เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน

“เรือสินค้า” หมายความว่า เรือที่มีใช้เรือโดยสาร

“เรือประมง” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับการจับสัตว์ หรือทรัพยากรที่มีชีวิตอื่น ๆ ที่อยู่ในทะเล

“เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญหรือเรือเพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้เพื่อ การค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

(3). ประเภทของเรือตามบัญชีแนบท้ายคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 1139/2530 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ.2530 ที่ต้องระบุไว้ในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

1. ประเภทของเรือ (Type of Vessels) ได้แก่ เรือกลเดินต่างประเทศ เรือกลเดินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เรือกลเดินในประเทศใกล้เคียง เรือกลเดินประเทศใกล้เคียงจำกัดเขต เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต⁷ เรือกลเดินทะเลเรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ซึ่งเรือประเภทต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้เป็นเรือประเภทเป็นเรือเพื่อใช้ในลักษณะแตกต่างกัน

2. ลักษณะการใช้เรือ (Kind of Vessels) ได้แก่เรือเพื่อบรรทุกสินค้า เรือบรรทุกสินค้าห้องเย็น เรือบรรทุกสินค้าตู้ เรือบรรทุกสินค้าล้อเลื่อน เรือบรรทุกยานพาหนะ เรือบรรทุกคนโดยสาร (Passenger) เรือบรรทุกคนโดยสารและยานพาหนะ เรือบรรทุกสินค้าและคนโดยสาร เรือบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง เรือเพื่อบรรทุกแก๊สเหลว (LPG) และน้ำมันเชื้อเพลิง เรือบรรทุกสินค้าอันตราย เรือบรรทุกซีเมนต์ เรือบรรทุกสารเคมี เรือบรรทุกแร่ เรือบรรทุกขุง เรือบรรทุกสินค้าประมงห้องเย็น เรือบรรทุกปลามีชีวิต เรือทำการประมง เรือสำรวจการประมง เรือสำรวจอุทกศาสตร์ เรือเพื่องานวิจัยทางทะเล เรือสำรวจแหล่งแร่และน้ำมัน เรือบำรุงรักษาประภาคาร เรือซ่อมบำรุงทุ่น โรงงานและซ่อมบำรุง เรือเพื่อวางสายเคเบิล เรือส่งกำลังบำรุง เรือฝึก เรือนำร่อง เรือต้นและลากจูง เรือกู้ภัย เรือผจญเพลิง เรือขุดมีขี้ดิน เรือขุด เรือเจาะ เรือพักอาศัย เรือขจัดมลภาวะ เรือสำราญกีฬา (Pleasure Boat) ตู้ลอย เรือปั่นจั่น เรือเพื่อสายพานลำเลียง ปั่นจั่นและสายพานลำเลียง เรือตอกเสาเข็ม เรือลำเลียงสินค้า เรือลำเลียงน้ำมัน เรือลำเลียงน้ำจืด เรือลำเลียงใช้ดูดทราย เรือลำเลียงใช้ดูดแร่ เรือลำเลียงมีขี้ดิน เรือเพื่อกิจการพิเศษ เรือตรวจการณ์ทางทะเล และเรือตรวจการณ์ลำน้ำ

⁷ เรือยอชท์ส่วนบุคคลถูกจัดให้อยู่ในเรือประเภทนี้

เรือโดยสาร (ภายในประเทศ) ซึ่งแบ่งย่อยได้เป็น เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต (ในปัจจุบันนี้ เรือยอชท์ที่นำมาขายเรือได้ถูกจัดให้เป็นเรือประเภทนี้) เรือกลลำน้ำ เรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ ซึ่งเรือประเภทเรือโดยสารนี้เป็นเรือประเภทที่ใช้เพื่อเป็นเรือโดยสาร ใช้เป็นเรือโดยสารและบรรทุกสินค้า เรือเฟอร์รี่ เรือเพลลาไบจักรยาวใช้เป็นเรือโดยสาร และใช้เป็นแพโดยสาร (แต่สำหรับเรือยอชท์ที่มีไว้ใช้ส่วนบุคคลและใช้ในราชการ ไม่จำเป็นต้องระบุคำว่าเรือราชการและส่วนบุคคลลงในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เพราะทั้งสองประเภทจะต้องใช้เรือตามที่เจ้าพนักงานกำหนด)

(4) คำนิยามอื่น ๆ ที่สำคัญตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

(ก) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัตินี้มีดังนี้

“ต้นกรอสลส์” หมายความว่า ขนาดของเรือที่คำนวณได้ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามมาตรา 163

“น่านน้ำไทย” หมายความว่า บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทยและในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้หมายความรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรด้วย

“นายเรือ” หมายความว่า ผู้ควบคุมเรือกำปั่น หรือเรืออื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงผู้นำร่อง

“คนประจำเรือ” หมายความว่า คนที่มีหน้าที่ทำการประจำอยู่ในเรือ

“ลูกเรือ” หมายความว่า คนประจำเรือนอกจากนายเรือ

“คนโดยสาร” หมายความว่า คนที่อยู่ในเรือ เว้นแต่ (1) คนประจำเรือ หรือผู้อื่นที่รับจ้างทำงานในเรือนั้น (2) เด็กอายุต่ำกว่าหนึ่งปี

(ข) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 5 กล่าวไว้ดังนี้

“ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

(1) “น่านน้ำไทย” หมายความว่า ถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย

(7) “การค้าในน่านน้ำไทย” หมายความว่า ถึง การขนส่งคนโดยสาร หรือของ หรือการลากจูง เพื่อหากำไรจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย ไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย ไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย

(8) “ผู้ควบคุมเรือ” หมายความว่า นายเรือ สรั่ง ได้ก๋ง นายท้าย คนถือท้าย หรือบุคคลใดอื่น ผู้มีหน้าที่บังคับเรือ และรับผิดชอบในเรือ แต่ไม่หมายความถึงผู้นำร่อง

(10) “คนประจำเรือ” หมายความว่า บรรดาคนที่ทำหน้าที่ประจำอยู่ในเรือ

(12) “เจ้าท่า” หมายความว่า อธิบดีขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้ทำการแทนอธิบดีกรมฯ และหมายความรวมถึงผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่า หรือรักษาการแทนเจ้าท่า”

(ค) ร่างกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่.....) พ.ศ.....^๘ เพื่อหามาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ขนาดเล็ก กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ร่างกฎข้อบังคับนี้ขึ้นในปีพ.ศ.2549 โดยอาศัยความตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2526 โดยได้มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในส่วนของค่านियามดังนี้ เพิ่มเติมค่านियามในข้อ 4 “ให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 ดังต่อไปนี้

(1) เพิ่มเติมค่านियามในหมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 1

“เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบ และไม่ใช้เครื่องกล

“เรือใบกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบเป็นหลัก และใช้เครื่องกลเป็นเครื่องช่วยในการขับเคลื่อน โดยมีอัตราส่วนระหว่างพื้นที่ของใบต่อระวางขับน้ำเกินกว่า 9

(2) แก้ไขเพิ่มเติม หมวด ข. การแบ่งประเภทเรือ ในข้อ 9 ดังนี้

1. แก้ไขข้อ 9.1 ถ้าเรือใบ ต้องมีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาเดินเรือนำร่องชายฝั่ง เป็น “ถ้าเป็นเรือใบหรือเรือใบกล ต้องมีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือโดยวิชาเดินเรือนำร่องชายฝั่ง”

(3) แก้ไขเพิ่มเติม หมวด ข. ว่าด้วยคนประจำเรือ ข้อ 1 (8.4) โดยแก้ไข เรือใบ นายเรือต้องมีประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีใบเรือกล เป็น “เรือใบหรือเรือใบกลที่มีขนาดความยาวตลอดลำเกินกว่า 15 เมตร นายเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีใบเรือกล”

^๘ สำหรับร่างกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ, โปรดดูภาคผนวก ค, น. 242.

(ง) คำนิยามตามบัญญัติที่แนบท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิตประเภทที่ 06.01 ตอนที่ 6 ของพระราชบัญญัติพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 กำหนดว่า

เรือ “เรือยอชท์” หมายความว่า “เรือยอชท์ และยานพาหนะทางน้ำใช้เพื่อความสำราญตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลง.30 ธันวาคม 2534 ซึ่งไม่รวมถึง เรือพาย เรือกรรเชียง และเรือยาง หรือเรือที่ใช้เพื่อเกมกีฬาตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด”

(จ) คำนิยามของเรือตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

ในพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ไม่ได้กล่าวโดยเฉพาะในเรื่อง เรือยอชท์ Yachts ไว้ แต่เรือยอชท์ถูกรวมเรียกเป็นพาหนะตามมาตรา 4 วรรค 2 ดังนี้

“พาหนะ” หมายความว่า “ยานพาหนะ หรือสัตว์พาหนะ หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจนำบุคคล จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง”

(ข) คำนิยามของเรือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6⁹

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6 ก็ได้ให้คำจำกัดความคำว่าเรือยอชท์ไว้ แต่ได้กล่าวถึงเรื่องเรือไว้ในมาตราต่างๆ ดังนี้

มาตรา 456 วรรค 1 “การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นโมฆะ วิธีนี้ให้ใช้ถึงซื้อขายเรือมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป ทั้งซื้อขายแพ และสัตว์พาหนะด้วย”

มาตรา 703

วรรค 1 “อสังหาริมทรัพย์นั้นอาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใด ๆ”

วรรค 2 “สังหาริมทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ดุจกัน หากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมาย คือ

(1) เรือมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป

(ข) คำนิยามอื่นที่สำคัญตามพระราชบัญญัติ คนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

⁹ พระราชบัญญัติ แก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ.

คำนิยามตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัตินี้

“คนต่างด้าว” หมายความว่า บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย

“เจ้าของพาหนะ” หมายความว่า รวมถึงตัวแทนของเจ้าของ ผู้เช่า ตัวแทนผู้เช่า ผู้ครอบครอง หรือตัวแทนผู้ครอบครองพาหนะ แล้วแต่กรณี

“ผู้ควบคุมพาหนะ” หมายความว่า นายเรือ หรือผู้รับผิดชอบในการควบคุมพาหนะ

“คนประจำพาหนะ” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีตำแหน่งหน้าที่ประจำ หรือทำงานประจำ พาหนะ และเพื่อประโยชน์แห่งพระราชบัญญัตินี้ให้หมายความรวมถึงผู้ควบคุมพาหนะซึ่งขับชี้พาหนะ โดยไม่มีคนประจำพาหนะ

“คนโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งเดินทางโดยพาหนะไม่ว่ากรณีใดๆ นอกจาก ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะ

“คนเข้าเมือง” หมายความว่า คนต่างด้าวซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักร

ในการจัดประเภทเรือยอชท์และคำจำกัดความของการค้าในน่านน้ำไทย สำหรับเรือยอชท์ที่ใช้เพื่อการท่องเที่ยวเป็นการส่วนตัว กับเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์และการจัดประเภทกับเขตการเดินเรือท่องเที่ยวในปัจจุบันนั้นเท่าที่ศึกษาพบว่า กฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยยังไม่ครอบคลุมในเรื่องนี้จึงได้นำเอาหลักเกณฑ์ของเรือรับขนคนโดยสารมาใช้ ซึ่งความจริงแล้วเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์เป็นการเช่าทรัพย์อย่างหนึ่งที่มีลักษณะเป็นการเฉพาะที่ต่างจากการเช่าทรัพย์ทั่วไป เนื่องจากเรือเป็นพาหนะที่ต้องมีสัญชาติและภูมิลำเนาซึ่งหมายถึงเมืองท่าที่เลือก และนอกจากนี้เรือยังสามารถเดินทางไปได้รอบโลก ดังนั้นการชาร์เตอร์เรือจึงไม่ได้เป็นการค้าในน่านน้ำไทยตามที่ตีความใช้กฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งการค้าในน่านน้ำไทยนั้นมีเพียงสามประเภทที่เข้าหลักเกณฑ์ที่จะต้องนำเรือตามขนาดที่กำหนดไว้ในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาจดทะเบียนก่อนคือ เรือที่นำมารับขนสินค้า เรือที่รับขนคนโดยสาร และเรือลากจูง แต่ในมาตรา 8 ไม่ได้กล่าวถึงการนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์เพื่อการท่องเที่ยวและกีฬาเอาไว้เลย ซึ่งหากจะตีความตามที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดเอาไว้ ก็หมายความว่าเรือยอชท์ที่มีขนาดเล็กกว่าที่กฎหมายกำหนด หากนำเรือยอชท์นั้นออกมาให้ชาร์เตอร์ก็ไม่จำเป็นต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยก็สามารถนำมาให้ชาร์เตอร์ได้ ซึ่งดูเหมือนจะไม่ขัดต่อกฎหมายในปัจจุบัน และให้ถือว่าได้สัญชาติโดยไม่ต้องจดทะเบียนตามมาตรา 9 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าเรือไทยที่ได้จดทะเบียนเรือและ/หรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยทุกลำ โดยผล

ของกฎหมายต้องมีใบอนุญาตใช้เรือก่อนจึงจะสามารถนำเรือออกใช้ได้ในน่านน้ำไทย ดังนั้นหากจะนำเรือยอชท์นั้นมาใช้ในน่านน้ำไทยโดยไม่มีใบอนุญาตใช้เรือ ก็จะมีโทษหากไม่มีใบอนุญาตให้ใช้เรือ และใบอนุญาตใช้เรือนี้จะได้มาก็ต่อเมื่อได้นำเรื่อนั้นผ่านขั้นตอนในการตรวจเรือ การจดทะเบียนเรือก่อนจึงจะสามารถยื่นคำร้องขอใบอนุญาตใช้เรือได้ อันเป็นผลตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2481 ฉบับที่ 6 แก้ไขครั้งที่ 14 พ.ศ. 2535 ก็จะมีโทษ ซึ่งเป็นความไม่สอดคล้องของกฎหมายพาณิชย์นาวี ที่ก่อให้เกิดปัญหาในการควบคุมดูแลและปัญหาเรื่องความปลอดภัยของตัวเรือและคนประจำเรือ ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายชัดเจนในเรื่องการจดทะเบียนเรือยอชท์ การตรวจเรือยอชท์¹⁰ และกฎหมายข้อบังคับต่างๆ ก็กระจัดกระจายไม่รวมเป็นหมวดหมู่เฉพาะที่ ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมกับการกำกับดูแลเรือยอชท์ ทั้งประเภทเรือยอชท์ส่วนตัวและเรือยอชท์ที่นำมาประกอบการค้า และการดำเนินการในการจดทะเบียนแม้จะมีการปรับปรุงแต่ก็ยังไม่มีความชัดเจน จึงมีผลกระทบคือทำให้ประชาชนผู้ติดต่อกับหน่วยงานไม่เข้าใจในเรื่องเงื่อนไข เอกสาร ขั้นตอนและระยะเวลาในการยื่นขอจดทะเบียน การขอใบอนุญาตใช้เรือ รวมไปถึงการตรวจเรือ ที่โดยหลักแล้วอนุญาตให้เฉพาะสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเท่านั้นที่สามารถรับจดทะเบียนและทำการตรวจเรือได้ จึงทำให้เกิดความล่าช้าไม่ว่าจะเป็นการจดทะเบียนเรือใหม่หรือการจดทะเบียนเรือเก่าแม้ในปัจจุบันจะได้มีแผนการดำเนินการจดทะเบียนให้รวดเร็ว แต่ก็ยังมีความไม่ชัดเจนในเรื่องข้อมูลจึงทำให้ยังคงเกิดสับสนและใช้เวลานานอยู่

หากเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบคำจำกัดความและการจัดประเภทเรือยอชท์ของประเทศไทยกับประเทศอังกฤษและสิงคโปร์แล้วจะเห็นว่ามีความแตกต่างกันกล่าวคือ

¹⁰ ในการตรวจเรื่อนั้นจะมีการตรวจตัวเรือ โดยในการตรวจตัวเรื่อนั้นจะทำการตรวจโครงสร้างของเรือ วัสดุที่นำมาใช้ในการต่อเรือ ขนาดของโครงสร้าง และตรวจฝีมือช่างที่ทำการต่อเรือ ในส่วนการตรวจเครื่องจักรนั้นจะตรวจวิธีการติดตั้ง ขนาดและรายละเอียดของเครื่องจักรอันได้แก่ แรงม้า ปริมาตรกระบอกสูบ จำนวนสูบ รายการอะไหล่ หมายเลขประจำเครื่องและสำหรับการตรวจเครื่องใช้และอุปกรณ์ประจำเรือได้แก่ การตรวจเข็มทิศและเครื่องมือเดินเรือ เรือชูชีพ เรือบดและเครื่องชูชีพ เชือกและลวดดิ่งและสายดิ่ง พลุดอกไม้ไฟและเครื่องส่งสัญญาณ สมอและสายโซ่ โคมไฟสัญญาณการเดินเรือ เครื่องสูบน้ำห้องเรือ และอุปกรณ์เครื่องมือดับเพลิง

ในประเทศอังกฤษนั้น ได้มีการแบ่งเรือยอชท์ออกเป็นสองประเภทคือ เรือยอชท์เพื่อความสำราญและการกีฬาเดิมนั้นประเทศอังกฤษเรียกว่า เรือสำราญยอชท์ (Pleasure yacht) เป็นการแยกเรือยอชท์เพื่อความสำราญออกจากเรือเล็กอื่นว่า "Pleasure Yacht and Small Craft" ซึ่งเรือยอชท์เพื่อความสำราญหรือเรือสำราญยอชท์นี้เดิมมีความหมายว่า เป็นเรือยอชท์ที่มีไว้เพื่อความสำราญส่วนตัวของเจ้าของ ไม่ใช่เรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์หรือการทหาร โดยแยกเรือสำราญยอชท์ออกจากเรือสำราญประเภทอื่นต่างหาก และต่อมาประเทศอังกฤษได้รวมเรียกเรือสำราญยอชท์กับเรือสำราญประเภทอื่น ๆ ว่า เรือสำราญ (Pleasure Crafts) แต่ในปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็น Pleasure Vessels ดังปรากฏใน The Merchant Shipping Act 1995

ในกรณีที่น่าเรือยอชท์และเรือสำราญอื่น มาทำการค้าในเชิงพาณิชย์ก็จะเรียกว่า Commercial Vessels for Sport and Pleasure และนอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังได้แยกเรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์ออกตามขนาดและลักษณะการขับเคลื่อนของเรือยอชท์ออกมาได้แก่ เรือใบขนาดเล็ก (Small Sailing Vessel) และ เรือมอเตอร์ขนาดเล็ก (Small Motor Vessel) หรือที่เรียกรวมกันว่าเรือขนาดเล็ก (Small Ship)¹¹ ซึ่งหากนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวกับความสำราญและการกีฬาก็จะเรียกว่า เรือใบขนาดเล็กเพื่อการค้าสำหรับใช้เพื่อหาความสำราญและกีฬา (Small Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure) และเรือยนต์พาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อความสำราญและกีฬา (Small Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure) กับเรือขนาดใหญ่ ซึ่งได้แบ่งย่อยออกเป็นสองชนิดคือเรือใบพาณิชย์ขนาดใหญ่¹²เพื่อความสำราญและกีฬา (Large

¹¹ "Small Ship" means a ship less than 24 metres in length (Length having the same meaning as in tonnage regulation). และ "Small vessel" mean an existing ship of less than 150 gross ton or new ship of less than 24 metres in length; and for this purpose "existing ship", "new ship", "ton gross" and "length" having the same meaning as in The Merchant Shipping (Loadline) Act 1967. หรือ "Recreational Craft" หมายถึง เรือที่มี Hull วัดได้ตามมาตรฐานไม่ต่ำกว่า 2.5 เมตร และไม่ยาวกว่า 24 เมตรและใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญ (The Recreational Craft Regulation 2004.)

¹² "Large Vessel" mean a vessel which is not a small vessel. Mean a vessel over 24 metres in length; or for older vessels, over 150 gross ton. Or called mega yachts (In

Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure) และเรือยนต์พาณิชย์ขนาดใหญ่เพื่อความสำราญและกีฬา (Large Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure) ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในความชัดเจนในการตรวจเรือและการจดทะเบียนนั่นเอง

และนอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังได้นิยามคำจำกัดความของ “เรือเล็ก” (Small Vessel) ไว้อย่างชัดเจนว่าหมายถึงเรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 24 เมตร¹³ หรือที่มีขนาดน้อยกว่า 150 ตันกรอสส์¹⁴ “เรือขนาดเล็ก” หมายถึง เรือเก่าซึ่งมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ หรือเรือใหม่ซึ่งมีความยาวน้อยกว่า 24 เมตร และคำว่า “เรือที่ต่อขึ้นแล้ว” หรือ “เรือที่ต่อใหม่” และ “ความยาว” มีความหมายเช่นเดียวกับความหมายในบทบัญญัติพาณิชย์นาวีว่าด้วยเส้นแสดงแนวบรรทุกน้ำ (Load Line) 1967 หากเรือพาณิชย์ขนาดเล็กบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนเรียกว่าเรือโดยสาร Passenger Craft ซึ่งประเทศไทยและสิงคโปร์ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับขนาดของเรือยอชท์และไม่ได้แยกประเภทของเรือยอชท์ใบและเรือยอชท์ยนต์เอาไว้ชัดเจนเช่นประเทศอังกฤษแต่อย่างใด

ส่วนคำนิยามของคำว่าเรือใบนั้นประเทศอังกฤษให้ความหมายที่ครอบคลุมกว่า คำนิยามของคำว่าเรือใบของประเทศไทยดังนี้ “เรือใบ” (Sailing Vessel) หมายถึง เรือซึ่งได้รับการออกแบบให้แล่นได้ด้วยกำลังลมเพียงอย่างเดียว โดยจะใช้กำลังเครื่องยนต์เป็นกำลังสำรองในการขับเคลื่อน และ/หรือมี non-dimensional ration ซึ่งเรือยอชท์ที่เป็นเรือขนาดเล็กส่วนมากจะเป็นเรือใบยอชท์แต่หากมีแต่เครื่องยนต์ไม่มีใบก็จะเรียกกันว่าเรือยนต์ยอชท์หรือมอเตอร์ยอชท์ขนาดเล็ก

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้และคุ้นเคยกับเรือยอชท์ดังนั้น คำนิยามของ “เรือสำราญ” (Pleasure Vessel) หมายถึงเรือยอชท์และเรือสำราญอื่นส่วนบุคคลตามกฎหมายประเทศอังกฤษจึงหมายความว่าถึง เรือยอชท์ ที่ในขณะเวลานั้นเป็นเรือของบุคคลคนเดียวหรือหลายคน ที่ใช้เพื่อการกีฬา

Mega Yachts Code-Safety of Large Commercial Sailing and Motor vessels, The Merchant Shipping (Vessel in Commercial Use for Sport and Pleasure) Regulation 1998).

¹³ “Small Ship” means a ship less than 24 metres in length (Length having the same meaning as in tonnage regulation).

¹⁴ “Small vessel” mean an existing ship of less than 150 gross ton or new ship of less than 24 metres in length; and for this purpose “existing ship”, “new ship”, “ton gross” and “ length” having the same meaning as in The Merchant Shipping (Loadline) Act 1967.

หรือความสำราญของเจ้าของเรือหรือสมาชิกที่ใกล้ชิดในครอบครัว หรือเพื่อนของเจ้าของเรือเท่านั้น หรือในกรณีที่เรือนั้นมีเจ้าของเป็นนิติบุคคล (Corporate) ที่มีบุคคลที่อยู่บนเรือเป็นลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ของนิติบุคคลนั้นหรือบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว หรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าวอยู่บนเรือ และทุกเที่ยวของการเดินเรือเจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใดๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อการเดินเรือหรือบรรทุกผู้โดยสารนั้น หรือเรือที่มีเจ้าของเรือภายใต้ชื่อของคลับ (Club) ที่มีการจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เพื่อการกีฬาและความสำราญของสมาชิกคลับ หรือของคนใกล้ชิดในครอบครัวหรือญาติสนิทในครอบครัว ซึ่งเจ้าของเรือได้ชำระค่าสมาชิกคลับเพื่อเป็นทุนดำเนินการทั่วไปของคลับ โดยเจ้าของเรือผู้เป็นสมาชิกเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้แก่ผู้ใช้เรือลำนั้นแก่คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความสำราญ จากคำนิยามที่ชัดเจนนี้ทำให้การแบ่งประเภทเรือสำราญของประเทศอังกฤษออกได้ชัด และมีการตรวจเรือและการจดทะเบียนเรือที่แบ่งออกได้เป็น 4 ส่วนดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่สามและจากการศึกษาพบว่ามีความชัดเจนกว่าคำนิยามและการแบ่งประเภทของประเทศสิงคโปร์และประเทศไทย

สำหรับประเทศสิงคโปร์นั้นได้แบ่งประเภทเรือยอชท์ออกเป็น เรือยอชท์เพื่อความสำราญและกีฬา หรือที่เรียกรวมกันกับเรือสำราญประเภทอื่น ๆ ว่า เรือสำราญ (Pleasure Vessel) และหากเรือยอชท์นำมาใช้ในทางการค้าก็จะเรียกว่า "เรือพาณิชย์" (Craft Engage in Trade) แต่เมื่อนำมาบรรทุกผู้โดยสารเกิน 12 ขึ้นไปจะถูกจัดให้เป็นเรือโดยสารและให้คำจำกัดความดังนี้

คำนิยามของคำว่า "เรือ" (Ship) หมายถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำหรือยานพาหนะที่ขับเคลื่อนหรือเคลื่อนที่ทางน้ำทุกชนิดรวมถึง เรือท้องแบน เรือลำเลียงที่ขนส่งสินค้าขึ้นลงจากเรือใหญ่ในระยะสั้นหรือเรือลำเลียง (Lighter) หรือยานพาหนะอื่นที่เคลื่อนที่ในลักษณะลอยอยู่บนผิวน้ำได้ หรือยานพาหนะที่เรียกว่า Air-cushion vehicle หรือเรืออย่างอื่นในทำนองเดียวกันที่ใช้อย่างเรือ หรือมีลักษณะปฐมภูมิใช้ในการเดินทางทางน้ำ ยกเว้นเรือรบและเรือประมงซึ่งไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของ Merchant Shipping Act

และคำนิยามของคำว่า "เรือสำราญ" (Pleasure Crafts) ซึ่งเรียกรวมกับเรือสำราญประเภทอื่นๆ ที่ใช้เฉพาะในเขตที่เจ้าท่ากำหนดไว้และใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อความสำราญ นอกเหนือไปจากการขนส่งคนโดยสาร เพื่อชมทัศนียภาพ (Sign Seeing Tour) และการใช้เรือนั้น (หากมี) ผู้โดยสารโดยสารอยู่ ผู้โดยสารนั้นต้องไม่ได้ชำระเงินค่าโดยสารเรือและอื่นๆ เพิ่มอีกและให้รวมถึงพาหนะทางน้ำเพื่อความสำราญอื่นด้วยคือ Motorize Babin Cruiser, เจ็ทสกี, เรือเร็ว, เรือใบ

ยอชท์, และรวมถึง Sailing Dinghies, Fun Boat ที่ไม่มีเครื่องยนต์บนเรือ¹⁵ นอกจากนี้ยังเรียกเรือสำราญที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักร หรือเครื่องยนต์ว่า "Powered Pleasure Craft" ต่างหากด้วย และเรือมอเตอร์ยอชท์ก็ถูกรวมเรียกเข้าด้วยเช่นกัน โดยเรือนั้นต้องไม่ได้นำมาทำการค้า เพราะหากนำมาทำการค้าแล้วจะเรียกว่า "Craft Engage in Trade" หรือเรือโดยสารที่จำกัดจำนวนโดยสารเป็นพิเศษ ซึ่งหมายถึงเรือทุกชนิดนอกจากเรือยอชท์ที่ใช้เพื่อบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนว่า "Passenger Crafts" ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการตรวจเรือและการจดทะเบียนเรือที่แยกต่างหากทำให้การจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์มีความรวดเร็วและสอดคล้องกับการใช้เรือยอชท์

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ไม่มีการแยกประเภทเรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์ออกเป็นขนาดเล็กหรือใหญ่ ซึ่งต่างจากกฎหมายของประเทศอังกฤษ แต่ทั้งสองประเทศนี้ ก็ยังตรากฎหมายให้สอดคล้องกับอนุสัญญาต่างประเทศเช่นอนุสัญญา SOLAS 1974 (ซึ่งบังคับใช้กับเรือขนส่งสินค้าและเรือรับขนคนโดยสารทุกลำที่เดินทางระหว่างประเทศ แต่อนุสัญญานี้ไม่บังคับใช้กับเรือรบและเรือลำเลียงทหาร เรือสินค้าที่มีขนาดน้อยกว่า 500 ตันกรอสส์ เรือที่ไม่ได้ขับเคลื่อนโดยเครื่องจักร เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ เรือประมง ตลอดจนถึงเรือยอชท์เพื่อสำราญ (Pleasure Yachts) ที่ไม่ได้ใช้ในการค้า) ในเรื่องของการตรวจเรือและความปลอดภัยและการออกใบรับรองมาตรฐาน และนอกจากนี้แล้วทั้งสองประเทศยังนำมาตราตาม International Convention of Tonnage Measurement of Ship 1969 กับ International Convention of Load Line 1966 เพื่อสร้างมาตรฐานระดับสากลในเรื่องความปลอดภัยในการเดินเรือ และสร้างความมั่นใจให้แก่นักท่องเที่ยวที่จะมาใช้บริการชาร์เตอร์เรือ นอกจากนี้ในเรื่องความรู้ความสามารถของคนประจำเรือที่นำมาทำการค้า ก็ยังได้นำหลักมาตรฐานของอนุสัญญา STCW 78/95 นี้มีวัตถุประสงค์ที่จะส่งเสริมความปลอดภัยแห่งชีวิตและทรัพย์สินในทะเล รวมถึงการป้องกันสภาวะแวดล้อมทางทะเล โดยให้มีการทำความตกลงกัน

¹⁵ " A pleasure craft " mean any craft which is used exclusively for pleasure purpose (Other than for the carrying of passenger on sight seeing tour) and for the use of which a passenger, if any, is not charged a separate and distinct fare. These include Motorize cabin cruiser, Jet Skis, Speed boat, Sailing yacht, and also sailing dinghies, Fun Boat which do not have engines on board.

ในเรื่องของมาตรฐานระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกไปประกาศนียบัตรและการเข้ายาม
ของคนประจำเรืออีกด้วย

เมื่อศึกษาและเปรียบเทียบกฎหมายไทยที่ใช้อยู่และเกี่ยวข้องกับเรือจะพบว่าประเทศไทย
ให้ความหมายของคำว่าเรือต่าง ๆ และการแบ่งประเภทเรือยอชท์ออกได้ดังนี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียงโดยสาร
ลาก จูง ดัน ยก ขุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

“เรือกำปั่น” คือเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบและไม่ได้ใช้กรรเชียงแจวหรือพาย

“เรือกำปั่นใบ หรือ เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ได้ใช้เครื่องจักรกล “เรือกล”
หมายความว่า เรือเดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

“เรือกลไฟเล็ก” หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ ที่เดินด้วยเครื่องจักร

“เรือเดินทะเล หรือ เรือทะเล” หมายความว่า เรือมีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมาย
ข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“เรือเล็ก” หมายความว่า เรือเดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย

“เรือสำราญและกีฬา” และเรียกเรือยอชท์และเรืออื่นๆ ที่มีลักษณะการใช้ที่ไว้สำหรับหา
ความสำราญหรือเรือเพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้เพื่อ การค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทาง
วิทยาศาสตร์

แม้ในปัจจุบันนี้จะมีการร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามของเรือใบ
เรือใบกลและเรือขนาดเล็กดังที่ได้เสนอไปแล้วข้างต้นแล้วก็ตาม ก็ยังไม่มี ความชัดเจนและสอดคล้อง
กับความเป็นจริงของขนาดเรือยอชท์ที่มีอยู่และใช้ในปัจจุบัน เนื่องจากเรือยอชท์ต้องมีห้องนอน
ห้องครัว ห้องน้ำและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่สามารถพักค้างแรมได้เสมือนเป็นบ้านลอยน้ำ ต้อง
มีขนาดของเรือยอชท์ที่ไม่ควรจะต่ำกว่าสามสิบเมตร และต้องมีความสามารถในการผจญภัยในทะเล
ได้และสามารถลอยน้ำได้¹⁶ (ซึ่งได้กล่าวไว้ในบทที่สองในส่วนของคำจำกัดความของเรือยอชท์ ที่ได้ให้
คำนิยาม) และจากการศึกษาเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์ในประเทศไทยส่วนมากจะเป็นเรือยอชท์

¹⁶ สัมภาษณ์ กมลชัย ผดุงกิจ, ผู้จัดการทั่วไป สโมสรรอยัลวารีนาวยอชท์คลับ หรือราชวารี
ในพระบรมราชูปถัมภ์, เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี, 10 มิถุนายน 2547.

ขนาดเล็กแต่อย่างไรก็ตามความยาวของตัวเรือยอชท์ก็มีความยาวมากกว่า 15 เมตรซึ่งหากพิจารณาขนาดเรือยอชท์ที่กำหนดไว้ในร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าข้อบังคับนี้ไม่น่าสมประโยชน์ใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ และหากนำเรือยอชท์มาทำการค้าโดยการให้ชาร์เตอร์ก็จะเรียกเรือยอชท์นั้นว่าเป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตประเภทเรือโดยสาร ไม่ว่าจะมิใช่ผู้โดยสารก็คนที่ตาม โดยไม่มีการแบ่งขนาดและลักษณะการขับเคลื่อนเหมือนของประเทศอังกฤษ และเหมาเรียกรวมว่าเป็นเรือโดยสารแม้จะบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกินสิบสองคน ซึ่งเป็นคำนิยามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งจะต่างกับของประเทศสิงคโปร์และอังกฤษที่มีความชัดเจนกว่าในเรื่องของคำนิยามของเรือสำราญกับเรือเพื่อการพาณิชย์เพื่อความสำราญและกีฬา รวมทั้งเรือเพื่อการพาณิชย์สำหรับความสำราญและกีฬาที่บรรทุกผู้โดยสารเกิน 12 คน กล่าวคือหากเรือยอชท์ที่นำมาทำการค้า หากบรรทุกผู้โดยสารไม่เกินสิบสองคน ก็เรียกว่าเป็นเรือเพื่อการพาณิชย์ประเภทเรือโดยสารและนำมาตราฐานความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารมาใช้ และหากพิจารณาในส่วนของเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญนั้นจะเห็นว่าทั้งสามประเทศนี้ มีความแตกต่างในรายละเอียดของคำจำกัดความอย่างชัดเจนดังที่ได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น

โดยประเทศไทยได้ให้คำจำกัดความว่า “เรือสำราญและกีฬา” หมายถึง เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญหรือเรือเพื่อการเล่นกีฬาโดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้าทางวิทยาศาสตร์จะเห็นได้ว่าเรือสำราญตามความหมายของประเทศไทยนั้นกล่าวไว้แต่กว้างๆ มิได้อธิบายให้ชัดเจนไว้ในกรณีมิใช่ผู้โดยสารนั้นว่าต้องมีค่าใช้จ่ายอย่างไรจึงจะไม่ถือเป็นค่าจ้างโดยสาร เช่นที่ประเทศสิงคโปร์นั้นมีการกำหนดชัดเจนไปเลยมีเงื่อนไขการใช้เรืออย่างไรจึงเป็นเรือสำราญและอย่างไรเป็นเรือโดยสาร แต่ก็ยังไม่มีความชัดเจนเท่ากับของประเทศอังกฤษในเรื่องคำจำกัดความของคนโดยสารที่เป็นครอบครัว ญาติสนิทของเจ้าของเรือหรือสมาชิกคลับเรือยอชท์เพื่อไม่ให้เกิดข้อสงสัยตีความว่าอย่างไรคือผู้โดยสาร ทางการเดินทางท่องเที่ยวส่วนตัวเนื่องจากตามประวัติของเรือยอชท์ดังที่ได้กล่าวในบทที่สอง คงจะเป็นตัวชี้ให้เห็นว่าประเทศอังกฤษมีประสบการณ์เกี่ยวกับการใช้เรือยอชท์และยอชท์คลับมานานก่อนประเทศไทยและสิงคโปร์ ดังนั้นคำนิยามเกี่ยวกับเรือสำราญและเรือสำราญและกีฬาเพื่อการพาณิชย์นั้นของประเทศอังกฤษ จะละเอียดและชัดเจนมากกว่า ซึ่งจะส่งผลดีในการบริหารควบคุมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องและมีอำนาจจนทำให้ประเทศอังกฤษ เป็นประเทศแนวหน้าในวงการพาณิชย์นาวีนั่นเอง

จากการที่ประเทศสิงคโปร์ ไม่ได้แยกประเภทและขนาดของเรือยอชต์ส่วนบุคคล กับเรือยอชต์เพื่อการพาณิชย์ จึงทำให้ประเทศสิงคโปร์ไม่มีค่านิยามของเรือใบเหมือนกับประเทศอังกฤษ และแม้ว่าประเทศไทยมีค่านิยามเกี่ยวกับเรือใบและเรือขนาดเล็กหรือค่านิยามของเรือใบและเรือใบกลดงที่ปรากฏในร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือกั๊ด แต่ก็ยังไม่สอดคล้องกับลักษณะตามธรรมชาติการใช้เรือยอชต์ ปัญหานี้จึงทำให้เกิดความไม่ชัดเจนของค่านิยามของเรือและการจัดประเภทเรือยอชต์ เพื่อการจดทะเบียนที่ไม่เหมาะสมสอดคล้องกับการใช้เรือยอชต์ เพราะนำเอาการจดทะเบียนแบบเรือรับขนคนโดยสารทั่วไปมาใช้กับเรือยอชต์นั้นไม่เหมาะสม เพราะมิได้เป็นการนำเรือยอชต์มาประกอบการค้ารับจ้างขนคนโดยสาร และในขณะเดียวกันจากการศึกษาพบว่าเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือยอชต์เพื่อการค้าในเรื่องที่เกี่ยวกับเงื่อนไขของขนาดเรือ ก็ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างเงื่อนไขของการจดทะเบียนเรือสำราญกับเรือโดยสารมากนัก เพราะความไม่ชัดเจนของค่านิยามของเรือใบ เรือขนาดเล็ก และเรือสำราญซึ่งส่งผลต่อการตีความที่ไม่เหมาะสม เพื่อปรับให้เข้ากับเงื่อนไขของการจดทะเบียนระหว่างเรือยอชต์ที่เป็นเรือสำราญกับเรือยอชต์เพื่อการพาณิชย์ สำหรับประเทศไทยนั้นการที่ไม่ได้กำหนดขนาดของเรือสำราญเอาไว้ชัดเจน ส่งผลให้เกิดความสับสนไม่ชัดเจนและความคลาดเคลื่อนของการตีความเพื่อการจัดประเภทและแยกประเภทเรือ เพื่อการตรวจเรือและการจดทะเบียนเรือ การกำหนดเงื่อนไขของคนประจำเรือ กล่าวคือไม่สอดคล้องกับลักษณะการใช้เรือยอชต์ดังนั้นผลที่เกิดในปัจจุบัน คือเรือยอชต์ทุกขนาดทุกลำเพื่อการพาณิชย์ต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขและขั้นตอนในการตรวจเรือ และขั้นตอนการจดทะเบียนเรืออันเดียวกัน ทำให้มีข้อจำกัดเรื่องสัญชาติของคนประจำเรือเหมือนกันทุกชนิด อันส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ในประเทศไทยในปัจจุบัน โดยเฉพาะผู้ประกอบการชาร์เตอร์เรือยอชต์ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เรือยอชต์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์นั้นมีขนาดเล็กแต่ยาวเกินกว่า 15 เมตรซึ่งเป็นขนาดที่ได้กำหนดไว้ในร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ซึ่งในร่างนี้ได้กำหนดขนาดของเรือขนาดเล็กเอาไว้ให้มีความยาวไม่เกินกว่า 15 เมตรตลอดความยาวของตัวเรือ และเรือยอชต์ที่มีใบช่วยในการขับเคลื่อนโดยมีเครื่องยนต์สำรอง ก็เป็นเรือยอชต์ส่วนใหญ่ที่นำมาให้ชาร์เตอร์ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยได้จัดให้เป็นเรือกลเดินทะเลเหมือนกับเรือมอเตอร์ยอชต์และในร่างกฎข้อบังคับในการตรวจเรือกำหนดให้เป็นเรือกลใบซึ่งก็ยังไม่สอดคล้องกับค่านิยามและความหมายของคำว่าเรือยอชต์ใบเหมือนกับประเทศอังกฤษและอีกในหลายๆ ประเทศให้ความหมายเอาไว้ ดังนั้นในส่วนของค่านิยามเรือใบและเรือใบกลตามร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือยัง

ไม่ชัดเจน ก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนและความสับสนในระดับนานาชาติเพราะเรือยอชท์สามารถแล่นไป
ได้รอบโลกมาตรฐานเหนือกฎเกณฑ์ต่างๆ ควรที่จะต้องสอดคล้องเป็นสากลด้วย

ข. การจดทะเบียนเรือยอชท์

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ยังใช้ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดและเป็นระบบการจดทะเบียนเรือแบบเดี่ยว การนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือในปัจจุบันคือพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือและขนาดและประเภทของเรือเอาไว้ดังนี้

(1) ข้อกำหนดที่เกี่ยวกับขนาดและประเภทของเรือที่นำมาจดทะเบียน

ตามมาตรา 8 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดเรือที่ต้องจดทะเบียนเอาไว้ และกำหนดเรือไว้สองขนาดและประเภทที่อาจนำมาจดทะเบียนได้คือ

(1) เรือสำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยได้แก่

1. เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป
3. เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และ

(2). เรือสำหรับการประมง ซึ่งได้แก่

1. เรือกลทุกชนิด
2. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสส์ขึ้นไป

(2) ข้อกำหนดเกี่ยวกับเจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียน ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

2481 แบ่งได้สองกรณีคือ

(1) ตามมาตรา 7 เรือสำหรับใช้ทำการค้าในน่านน้ำไทย กำหนดบุคคลที่จะจดทะเบียนผู้ถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะนำมาจดทะเบียนเรือไว้ดังนี้ "ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้ถือหุ้นทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

(4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้

(ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้ถือหุ้นทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้ถือหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลที่มีชื่อคนต่างด้าว

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการบริษัทไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลที่มีชื่อคนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการบริษัทไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว"

(2) ตามมาตรา 7 ทวิ เรือสำหรับใช้เฉพาะการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้นและไม่ได้ทำการค้าในน่านน้ำไทย ต้องเป็นนิติบุคคลจัดตั้งตามกฎหมายไทยเท่านั้นและคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ซึ่งได้กำหนดดังนี้ "ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลที่มีชื่อคนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว"

ในปัจจุบันกฎหมายกำหนดเกี่ยวกับบุคคลผู้ที่มีสิทธิ ในเรือเฉพาะที่ใช้ในการประกอบการค้าในน่านน้ำไทยและจดทะเบียนไทยได้คือ บุคคลธรรมดาสัญชาติไทยและนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เพราะต้องการให้ผู้ถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยมีความสัมพันธ์กับประเทศไทยอย่างแท้จริงโดยเฉพาะในกรณีที่เป็นิติบุคคล และในแนวนโยบายที่ปฏิบัตินั้นถือว่าเรือยอชท์ที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทย แต่ยังมีข้อผูกพันกับผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือ กล่าวคือถ้าเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยเฉพาะผู้ถือหุ้นที่มีสัญชาติไทย ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วน

สามัญผู้เป็นหุ้นส่วนที่มีสัญชาติไทยถือกรรมสิทธิ์เต็มร้อยละร้อย คนต่างด้าว¹⁷ ไม่อาจเข้ามาถือกรรมสิทธิ์ได้ และในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งไม่จำกัดความรับผิดชอบต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างต้องไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย ในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนนั้นกรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 7 คือเกินกว่ากึ่งหนึ่งและห้ามออกไปหุ้นชนิดให้แก่ผู้ถือ เพราะสามารถโอน เปลี่ยนมือกันง่ายเพียงแค่ส่งมอบใบหุ้นก็โอนหุ้นไปแล้ว ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบได้ พระราชบัญญัตินี้จึงกำหนดห้ามออกไปหุ้นชนิดดังกล่าวเอาไว้ และกำหนดให้บริษัทต้องมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย เป็นทั้งกรรมการและเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทอย่างน้อยที่สุดร้อยละเจ็ดสิบ โดยไม่ได้กำหนดให้มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย อย่างไรก็ตามก็มีข้อสังเกตว่า ทั้งเรือยอชท์ที่ใช้สำหรับความสำราญ และกีฬาและเรือยอชท์ที่ใช้เพื่อการชาร์เตอร์ เจ้าของเรือจะต้องเป็นคนไทยเท่านั้น และหากเป็นนิติบุคคลก็ต้องมีความสัมพันธ์กับประเทศไทยอย่างแท้จริง และกำหนดห้ามมิให้คนไทยถือกรรมสิทธิ์เรือ

¹⁷ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 4 ได้กำหนดนิยามคำว่า “คนต่างด้าว” หมายถึงบุคคลประเภท ดังนี้

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (2) นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- (3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังต่อไปนี้
- (ก) นิติบุคคลซึ่งมีหุ้นเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคล ถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ
- (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียนซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)

(4) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้นเพื่อประโยชน์แห่งคำนิยามนี้ให้ถือว่าหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ไทยแทนคนต่างด้าวด้วยตามมาตรา 7 ตีและมาตรา 7 จัตวาแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. ซึ่งในมาตรา 7 ตี ได้กำหนดห้ามบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ส่วนในมาตรา 7 จัตวานั้นกำหนดห้ามบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ และได้กำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนทั้งสองมาตรานี้เอาไว้ในมาตรา 62 ทวิ อันแสดงให้เห็นนโยบายในการกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยว่าต้องการจะสงวนสิทธิไว้ให้แก่คนไทย

และนอกจากนี้พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 9 ยังได้กำหนดข้อยกเว้นกรณีเรือที่ไม่ต้องจดทะเบียนและให้ถือว่าเป็นเรือไทยเอาไว้ด้วย โดยในปัจจุบันนี้การได้สัญชาติของเรือตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดให้เรือดังต่อไปนี้เมื่อจดทะเบียนแล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย เรือกลขนาดสิบตันกรอสส์ขึ้นไป เรือทะเลที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่สี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป เรือลำนํ้าที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสส์ขึ้นไป และอีกประการคือการได้สัญชาติไทยโดยผลของกฎหมายกล่าวคือไม่ต้องจดทะเบียนก็ให้ถือว่าเป็นสัญชาติไทยตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันนี้กำหนดเอาไว้ว่า กรณีแรกคือเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมีได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 คือเรือที่ไม่ได้นำมาทำการค้าในน่านน้ำไทยแม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตรา 8 และกรณีที่สองคือเรือของบุคคลตามมาตรา 7 มีขนาดต่ำกว่าที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 8 สำหรับการค้าน่านน้ำไทยหรือเรือประมงแล้วแต่กรณี ไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้¹⁸ ซึ่งในกรณีที่เรือยอชท์ได้สัญชาติโดยไม่ต้องจดทะเบียนนี้ก็ยังไม่สามารถนำเรือยอชท์นั้นออกมาใช้ได้ เพราะเรือจะต้องมีใบอนุญาตให้เรือก่อน แต่การที่จะได้ใบอนุญาตให้ใช้เรือนั้นเจ้าของเรือจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของการตรวจเรือและการจดทะเบียนเรือก่อนจึงจะมีคุณสมบัติและเข้าเงื่อนไขในการยื่นขอรับใบอนุญาตใช้เรือได้ อันเป็นความไม่สอดคล้องของกฎหมายและกฎระเบียบที่ส่งผลกระทบต่อเจ้าของเรือยอชท์ ที่ควรจะได้รับสัญชาติไทยโดยไม่ต้องจดทะเบียน ต้องมาขอจดทะเบียนเรือก่อนจึงจะนำมาใช้ส่วนบุคคลอย่างเรือสำราญหรือนำมาให้ชาวเตอร์ในน่านน้ำไทยได้ และเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ไว้บนเรือเสมอ ใบทะเบียนเรือ หรือใบทะเบียนเรือชั่วคราวแล้วแต่กรณี ใบสำคัญรับรองการ

¹⁸ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 1, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), น. 171.

ตรวจเรือต่างๆ สัญญาคนประจำเรือ สัญญาเช่าเรือ (ถ้ามี) ใบตราส่ง และบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (ถ้ามี) แต่สำหรับเรือยอชท์ไม่มีเพราะไม่ใช่เรือสินค้า สมุดปุมเรือ ใบปลอยเรือ และใบอนุญาตออกจากท่าเรือ (ถ้ามี)¹⁹ และเจ้าของเรือไทยมีหน้าที่ต้องทำเครื่องหมายถาวรให้เห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือ สำหรับขั้นตอนและระยะเวลาในการจดทะเบียนเรือ ได้กำหนดไว้ในเชิงนโยบายของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นแผนงานเอาไว้ คือต้องมีการตรวจสอบเอกสารและหลักฐานความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ก่อนการจดทะเบียนเรือใหม่ โดยขั้นตอนต่างๆ ไม่รวมการตรวจเรือ โดยจะเริ่มนับตั้งแต่นั้น คำร้อง การตรวจเอกสารและหลักฐาน การรับคำร้อง การตรวจสอบชื่อเรือ การออกหมายเลข การสอบสารบบในกรณีออกใบแทนใบทะเบียนเรือไทย การเก็บค่าธรรมเนียม การบันทึกรายการลงในสมุดทะเบียนเรือ การออกใบทะเบียนเรือ นายทะเบียนลงนาม และจ่ายเรื่องคืน ระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ในแผนกระบวนงานคือ สองชั่วโมง แต่ในทางปฏิบัติแล้วไม่สามารถกระทำให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนด หากผู้ยื่นคำร้องนำเอกสารมาไม่ครบตามกำหนด และเอกสารที่กำหนดนั้นไม่มีความชัดเจนและไม่เป็นที่ทราบโดยทั่วไปทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ จึงทำให้การติดต่อยุ่งยากใช้เวลานานและมีความซับซ้อนสำหรับผู้ที่ไม่ติดต่อก่อน อย่างไรก็ตามเงื่อนไขเกี่ยวกับเจ้าของเรือไทยนี้ เป็นข้อกฎหมายที่ทำให้เกิดการชะงักงันในการลงทุนในอุตสาหกรรมเรือยอชท์ เพราะทำให้นักลงทุนต่างชาติที่มีความสามารถและความชำนาญมากกว่าชาวไทย ในการดำเนินการเกี่ยวกับกิจการเรือยอชท์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่คนไทยยังไม่สามารถแข่งขันได้ในขณะนี้ไม่มีความมั่นใจในการลงทุน เป็นผลกระทบต่อการเข้ามาลงทุนประกอบธุรกิจชาร์เตอร์เรือยอชท์ของนักลงทุนชาวต่างชาติ ซึ่งขาดความมั่นใจในการลงทุน เนื่องจากธุรกิจเรือยอชท์นั้นใช้เงินทุนจำนวนมาก ซึ่งเป็นเงินลงทุนของคนต่างด้าวเกือบทั้งหมดแต่คนต่างด้าวที่เป็นกรรมการหรือหุ้นส่วนกลับมีกรรมสิทธิ์ในเรือที่จดทะเบียนไทยได้ไม่เกินร้อยละสามสิบ ซึ่งหากศึกษาพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 จะเห็นว่าการนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์เพื่อการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นธุรกิจที่น่าจะจัดเข้าในบัญชีประเภทธุรกิจบริการอื่นที่คนไทยยังไม่สามารถแข่งขันได้ และต้องได้รับการอนุมัติจากอธิบดีก่อน ตามบัญชีสามข้อ (21) ที่คนต่างด้าวที่เป็นกรรมการหรือผู้ถือหุ้นสามารถถือกรรมสิทธิ์ได้มากขึ้นจากร้อยละสามสิบ แต่ไม่เกินร้อยละสี่สิบเก้า ตามกฎหมาย แม้นักลงทุนหลายชาติที่มองเห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพสูงและโอกาสของตลาดการท่องเที่ยวทางทะเล ที่จะขยายตัว สำหรับการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ แต่ยังไม่แน่ใจที่

¹⁹ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 49.

จะเข้ามาลงทุนเช่น นักลงทุนจากประเทศฝรั่งเศสที่ขณะนี้ได้มีการติดต่อระหว่างกระทรวงการ
ท่องเที่ยวฝรั่งเศส ซึ่งประสานงานโดยทางสถานทูตฝรั่งเศสในประเทศไทยและกระทรวงการท่องเที่ยว
และกีฬาของไทย โดยกรมพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อศึกษาปัญหาและหามาตรการเพื่อเป็นแนวทางการ
เข้ามาเปิดตลาดการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยเป็นต้น เมื่อเป็นเช่นนี้ผลจึงทำให้การ
พัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์และการพัฒนาการให้บริการเกี่ยวกับพาณิชยนาวิของ
ไทยไม่สามารถพัฒนาธุรกิจนี้ได้เท่าที่ควร

สำหรับขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือในประเทศไทยตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติเรือ
ไทย พ.ศ. 2481 กำหนดให้การจดทะเบียนเรือไทยต้องจดต่อนายทะเบียนเรือเท่านั้น และคำนิยาม
“นายทะเบียนเรือ” หมายความว่า ผู้ที่รัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนเรือ หรือให้รักษาการแทน
นายทะเบียนเรือ โดยนายทะเบียนเรือมีหน้าที่เก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือและใบสำคัญของผู้ต่อ
เรือหรือหนังสือสำคัญแสดงการโอนซึ่งเป็นไปตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ และตาม
มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดให้ผู้ขอจดทะเบียนเรือไทย ต้องยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตาม
แบบพิมพ์ของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ ทำคำร้องว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไป
ตามมาตรา 7 และนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์คำรับรองดังกล่าว ถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท
จำกัด ต้องนำใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดมาแสดง และต้องยื่น
ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือที่พนักงานตรวจเรือเจ้าท่าได้ออกให้ตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัตินี้
พร้อมกับการยื่นรายการแสดงวัน เดือน ปี และตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จ เท่าที่จะแสดงได้ แต่หากเรือนั้น
เดิมเป็นเรือของคนต่างด้าวก็ต้องแสดงชื่อเดิมของเรือไปด้วย นอกจากนี้ต้องแสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ ทั้งนี้
คำว่าผู้ควบคุมเรือตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ให้หมายความถึง นายเรือ
สร้าง ได้ก๋ง นายท้าย คนถือท้ายหรือบุคคลอื่นใดผู้มีหน้าที่บังคับเรือและรับผิดชอบในเรือแต่ไม่
หมายความถึงผู้นำร่อง และเรือยอชท์ซึ่งถือเป็นพาหนะทางน้ำชนิดหนึ่งจะต้องมีใบอนุญาตใช้เรือ²⁰

²⁰ เรือที่ไม่ต้องรับใบอนุญาตใช้เรือตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือใน
น่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้แก่

- (1) เรือของราชนาวีไทย
- (2) เรือของรัฐบาลต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วคราว
- (3) เรือต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วคราว และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ

เหมือนกับเรือทุกชนิดตามพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ด้วยเช่นกัน จึงต้องนำมาจดทะเบียนเรือเพื่อที่จะชักธงของประเทศไทย ในทางปฏิบัติเรือยอซท์จึงต้องจดทะเบียนเรือ แล้วจะต้องขอใบอนุญาตใช้เรือเพราะเอกสารที่ใช้ประกอบการขออนุญาตใช้เรือที่กำหนด ของจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี²¹ ประกอบกับมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดเอกสารประกอบการขอจดทะเบียนเรือและขอรับใบอนุญาตใช้เรือเหมือนกันดังนี้

- (1) คำร้องแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
 - เรื่องขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก (แบบ ก.5)
 - คำขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ (แบบ บ.1)
 - คำขอจดทะเบียนเรือไทย (แบบ บ.57)
 - คำร้องแบบ ก 5.
- (2) เอกสารประกอบการยื่นแสดงกรรมสิทธิ์
 - (ก) กรณีเป็นเรือที่ต่อหรือซื้อในประเทศไทย
 - ใบเสร็จรับเงินของคู่ต่อเรือ หรือผู้รับจ้างต่อเรือหรือผู้ขาย
 - ใบเสร็จรับเงินค่าวัสดุ และอุปกรณ์อื่น ๆ
 - สัญญาจ้างต่อเรือ (ถ้ามี)
 - ใบเสร็จรับเงินขายเครื่องจักรยนต์
 - สัญญาซื้อขายเรือและเครื่องจักรยนต์
 - (ข) กรณีที่เรื่อนั้นต่อหรือซื้อจากต่างประเทศ
 - สัญญาซื้อขายเรือพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - ใบเสร็จรับเงินพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - หนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือจากต่างประเทศ พร้อมคำแปลภาษาไทย

-
- (4) เรือที่ไม่ใช่เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
 - (5) เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายบังคับสำหรับการตรวจเรือ

²¹ <http://www.hd.motc.go.th/satatic/permit-b02.htm>, 26/02/46.

ในกรณีที่ไม่สามารถนำมาแสดงได้เนื่องจากต่างประเทศออกให้ไม่ทันแต่ยังอยู่ในระหว่างดำเนินการ ให้ ระบุไว้ในคำขอ เจ้าพนักงานจะออกใบอนุญาตใช้เรือให้ก่อนก็ได้

- หลักฐานการนำเข้าจากกรมศุลกากร (แบบ 32) และใบเสร็จรับเงินชำระค่าภาษีของกรม ศุลกากร หรือกรณีที่ยังไม่ได้นำเข้าเข้ามาในประเทศไทยให้จดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ แต่เมื่อนำเรือเข้า มาแล้วและผ่านพิธีศุลกากรแล้ว เจ้าของเรือต้องนำหลักฐานการนำเข้าจากกรมศุลกากรมายื่นด้วย

(3) เอกสารและพยานหลักฐานประกอบคำรับรองเงื่อนไขการถือกรรมสิทธิ์

- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรข้าราชการที่ยังไม่หมดอายุ
- สำเนาหนังสืออื่นต้องระบุ
- สำเนาทะเบียนบ้าน
- หนังสือแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน
- หนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ
- ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัท
- หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับบริษัท
- หนังสือรับรองและวัตถุประสงค์
- บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น
- สำเนาหนังสือมอบอำนาจหรือแต่งตั้งผู้แทนพร้อมสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของ ผู้รับมอบหรือผู้แทน ในกรณีที่มีการมอบอำนาจหรือตั้งตัวแทน

- ในกรณีขอรับอนุญาตใช้เรือสำราญหรือกีฬาต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามหนังสือกรม สรรพสามิต (ถ้ามีการชำระแต่ปัจจุบันนี้ได้มีการยกเว้นภาษีนำเข้าเรือยอชท์) และเอกสารปลีกย่อย ตามแต่ลักษณะของการนำเรือมาใช้

- ในกรณีที่จดทะเบียนเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร (เช่น เรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์) ต้องมี การประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิตและร่างกายของผู้โดยสาร ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 67 (พ.ศ. 2539) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

นอกจากนี้แล้วตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดไว้ว่า “เรือที่ จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย ต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนว่าเรือ นั้น ได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าถูกต้องตามกฎหมาย ว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำ ไทย” การตรวจเรือจึงเป็นเงื่อนไขที่สำคัญของขั้นตอนการนำเรือยอชท์มาจดทะเบียนเป็นเรือไทยทั้งเรือ

ยอชท์ที่ใช้เพื่อความสำราญหรือกีฬาและเรือยอชท์เพื่อชาร์เตอร์ ซึ่งใบสำคัญแสดงการตรวจเรือนี้โดยหลักจะต้องออกโดยพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าเท่านั้น และใบสำคัญแสดงการตรวจเรือนั้นตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 ได้กำหนดให้ “เจ้าท่าโดยอนุมัติจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ เพื่อกำหนดหลักการและวิธีการและเงื่อนไขดังต่อไปนี้ (1) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือจดทะเบียนเรือไทย (2) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเป็นเรือไทย (3) ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (4) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก (5) ใบสำคัญรับรองใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่น ๆ และกฎข้อบังคับนั้นเมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้ได้ “

แต่ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 28) พ.ศ. 2546 ใบสำคัญการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทยคือ เอกสารที่เจ้าหน้าที่ตรวจเรือออกให้แก่เรือเพื่อรับรองว่าเรือที่ระบุชื่อในใบสำคัญนั้นได้รับการตรวจเรือโดยเจ้าพนักงานตรวจเรือหรือสมาคมจัดชั้นเรือ หรือนิติบุคคลผู้รับมอบอำนาจจากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้เป็นผู้ตรวจเรือ ได้รับการตรวจเรือตามเงื่อนไขที่กำหนดสำหรับการตรวจเรือและข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่มีผลใช้กับประเทศไทย เพื่อรับรองว่าเรือนั้นมีความแข็งแรงคงทนเหมาะสมในการจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย และจะออกใบสำคัญแสดงการตรวจเรือให้ ซึ่งในปัจจุบันกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือได้กำหนดใบสำคัญรับรองในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเรือยอชท์มีดังต่อไปนี้

- (1) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- (2) ใบสำคัญรับรองขนาดตันของเรือ (Tonnage Certificate)
- (3) ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ (Certificate of Survey)
- (4) แผ่นป้ายวงกลมแสดงว่าเรือได้ผ่านการตรวจประจำปี
- (5) ใบสำคัญรับรองตัวเรือโดยสาร เพื่อความปลอดภัยสำหรับเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์
- (6) ใบสำคัญรับรองรับรองการจัดชั้นเรือของรัฐบาลไทย (Thai Government Classification certificate)
- (7) ใบสำคัญรับรองคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัย (Minimum Safe Manning certificate)

(8) ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน (International Oil Pollution Prevention Certificate)

(9) ใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศ (International Ship Security Certificate) หรือใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศชั่วคราว (Interim International Ship Security Certificate)

(10) ใบสำคัญรับรองเครื่องมือ เครื่องใช้ของเรือเพื่อความปลอดภัย

(11) ใบสำคัญรับรองวิทยุโทรเลขของเรือเพื่อความปลอดภัย

(12) ใบสำคัญรับรองวิทยุโทรศัพท์ของเรือเพื่อความปลอดภัย

(13) ใบสำคัญรับรองการยกเว้น (Exemption Certificate)

ในปัจจุบันเจ้าของเรือยอชท์อาจร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ มอบอำนาจให้สถาบันจัดชั้นเรือหรือนิติบุคคลอื่น ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการตรวจเรือและออกใบรับรองแทนเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ ยกเว้นแต่ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก และใบสำคัญรับรองคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัยที่กฎหมายยังไม่เปิดอนุญาตให้บุคคลอื่นกระทำการแทนได้ซึ่งเป็นไปตามกฎข้อบังคับของการตรวจเรือ (ฉบับที่ 23) พ.ศ. 2539 ทั้งนี้ในการมอบอำนาจดังกล่าวให้สถาบันจัดชั้นเรือหรือนิติบุคคลอื่น กฎหมายได้กำหนดให้กระทำได้เป็นเฉพาะครั้งๆ เท่านั้น ถ้าใบรับรองหมดอายุก็ต้องทำเรื่องขอให้มอบอำนาจใหม่อีกครั้ง และในการนี้ ผู้ร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือมอบอำนาจจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการมอบอำนาจ แทนการเสียค่าธรรมเนียมการตรวจเรือตามอัตราที่กำหนดไว้ โดยประเทศไทยได้ยอมรับสถาบันจัดชั้นเรือดังนี้

(1) American Bureau of Shipping ของประเทศสหรัฐอเมริกา

(2) Bureau Veritas ของประเทศฝรั่งเศส

(3) Det Norske Veritas ของประเทศนอร์เวย์

(4) Germanischer Lloyd ของประเทศเยอรมัน

(5) Lloyd Register of Shipping ของประเทศอังกฤษ

(6) Nippon Kaiji Kyokai ของประเทศญี่ปุ่น

ซึ่งการจดทะเบียนเรือไทยในปัจจุบันตามความหมายของคำสั่งระเบียบการที่ 6/2482 เรื่องการจดทะเบียนเรือไทย หมายถึงการลงทะเบียนรับรองความเป็นเรือไทยโดยมีขั้นตอนคือ ให้ผู้ขอ นำเรือมาตรวจเรือเพื่อขอรับใบสำคัญการตรวจเรือ หากเรือที่ได้รับการตรวจเพื่อขอใบอนุญาตใช้เรือแล้ว

ภายในระยะเวลาไม่เกินสิบสองเดือนนับแต่วันตรวจ หากเป็นที่พอใจของเจ้าพนักงานตรวจเรือก็อาจไม่ต้องทำการตรวจเรือซ้ำอีกก็ได้ เมื่อได้รับคำร้องตรวจเรือและใบสำคัญแสดงการตรวจเรือจากนายช่างตรวจเรือผู้ขอสามารถยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือด้วยแบบพิมพ์ บ. 57 และผู้ถือกรรมสิทธิ์หรือผู้จัดการของนิติบุคคลลงลายมือชื่อไว้ในแบบพิมพ์ หรือมอบอำนาจโดยมีพยานรับรองอย่างน้อยสองคน แต่ใบมอบอำนาจต้องลงลายมือชื่อ ลายพิมพ์นิ้วมือ และตราประทับของผู้มอบอำนาจ โดยต้องยื่นเป็นลำและยื่นพร้อมกับใบสำคัญแสดงการตรวจเรือและคำร้องขอให้ตรวจเรือ ซึ่งได้รับรองการตรวจแล้ว ประกอบกับหลักฐานพิสูจน์สัญชาติของผู้ถือกรรมสิทธิ์ทุกคน สำเนาบัตรประจำตัวประชาชน หรือบัตรข้าราชการที่ยังไม่หมดอายุ สำเนาหนังสืออื่นต้องระบุสำเนาทะเบียนบ้าน หนังสือแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน หนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัท หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับบริษัท หนังสือรับรองและวัตถุประสงค์ บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น สำเนาหนังสือมอบอำนาจหรือแต่งตั้งผู้แทนพร้อมสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้รับมอบหรือผู้แทน ในกรณีที่มีการมอบอำนาจหรือตั้งผู้แทน และในกรณีขอรับอนุญาตใช้เรือสำราญหรือกีฬาต้องเสียภาษีสรรพสามิตตามหนังสือกรมสรรพสามิต (ถ้ามีการชำระแต่ปัจจุบันนี้ได้มีการยกเว้นภาษีนำเข้าเรือยอชท์) และเอกสารปลีกย่อยตามแต่ลักษณะของการนำเรือมาใช้ ในกรณีที่จดทะเบียนเรือบรรทุกทุกคนโดยสาร (เช่น เรือยอชท์ที่นำมาให้ชาวเตอร์) ต้องมีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองชีวิตและร่างกายของผู้โดยสาร ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 67 (พ.ศ. 2539) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เมื่อนายทะเบียนได้รับคำร้องและเอกสารต่างๆ แล้วเห็นว่าเป็นเรือที่มีขนาดตามที่กำหนดตามมาตรา 8 และผู้ถือกรรมสิทธิ์มีคุณสมบัติต้องตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ก็ให้รับจดทะเบียน โดยจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนโดยใช้แบบ ก. ประเภทค่าจดทะเบียนเรือไทยและให้หมายเหตุการรับเงินไว้ท้ายคำร้องระบุเลขและเล่มใบเสร็จรับเงิน กรณีที่เรือนั้นเคยได้รับใบอนุญาตใช้เรือแล้วให้ใช้ชื่อและเลขใบอนุญาตใช้เรือเป็นชื่อและเลขทะเบียนการจดทะเบียนด้วย แต่หากยังไม่เคยรับใบอนุญาตใช้เรือให้ขอใช้ชื่อเรือและเลขใบอนุญาตใช้เรือ ตามระเบียบว่าด้วยการออกใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรกก่อน และเจ้าของเรือผู้ขอต้องทำเครื่องหมายที่ตัวเรือมาแสดงสำหรับเรือกลและเรือเดินทะเลทุกชนิด แต่หากเป็นเรืออื่นๆ เช่น เรือใบในครั้งแรกเป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานต้องจัดทำ (ซึ่งปัจจุบันเรือยอชท์ที่ขับเคลื่อนด้วยใบและมีเครื่องยนต์สำรองถูกจัดประเภทให้เป็นเรือกลเดินทะเล) และเมื่อได้ดำเนินการครบทุกขั้นตอนถูกต้อง นายทะเบียนก็จะออกใบทะเบียนเรือไทยให้ และจากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีการยอมรับการ

ออกใบทะเบียนชั่วคราวให้ได้ตามมาตรา 24 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2521 กำหนดให้กรณีมีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์ในเรือ หรือเป็นเรือต่อขึ้นใหม่นอกราชอาณาจักร และเป็นเรือของบุคคลผู้มีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 เท่านั้น เจ้าพนักงานกงสุลหรือพนักงานตรวจเรือมีอำนาจออกใบทะเบียนเรือชั่วคราวให้แก่ผู้ควบคุมเรือก่อนได้ และตามมาตรา 25 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2521 กำหนดให้ใช้ใบทะเบียนชั่วคราวแทนใบทะเบียนได้จนกว่าเรือนั้นมาถึงเมืองท่าซึ่งมีความจำเป็นจะจดทะเบียน แต่ห้ามมิให้ใช้เกินหกเดือนนับแต่วันที่ออกใบทะเบียนชั่วคราวให้²²

สำหรับการจดทะเบียนเรือในประเทศอังกฤษ ซึ่งมีระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด เช่นเดียวกับประเทศไทย แต่ได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกเป็นสี่แบบโดยแบ่งตามลักษณะการใช้เรือ และขนาดของเรือ กล่าวคือ หนึ่งการจดทะเบียนเรือทั่วไปและเรือสำราญขนาดใหญ่ซึ่งมีขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือที่มีความซับซ้อนและมีค่าใช้จ่ายสูงมาก สองการจดทะเบียนเรือประมง สามการจดทะเบียนเรือขนาดเล็กสำหรับเรือสำราญรวมทั้งเรือยอชท์ที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 24 เมตร²³ และสี่การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์ โดยในการจดทะเบียนเรือทุกประเภทเป็นเรืออังกฤษนอกจากจะสามารถยื่นขอจดทะเบียนแบบออนไลน์ได้แล้ว ยังสามารถยื่นขอได้สถานที่แห่งที่หนึ่งสำนักงานทะเบียนเรือที่ทำเรือในประเทศอังกฤษ สถานที่แห่งที่สองสถานกงสุลของอังกฤษทุกแห่ง สำหรับสถานที่แห่งที่สามที่สำนักงาน High Commissioner ที่แต่งตั้งโดยสมเด็จพระราชินีอังกฤษในประเทศนั้นๆ และสถานที่แห่งที่สี่คือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งโดย High Commissioner ให้ไปเป็นผู้ปกครอง (Governor) หรือผู้ที่ทำการแทน (Acting to Governor) ในรัฐอาณานิคมทุกแห่ง การจดทะเบียนเรือเป็นเรืออังกฤษนั้นเป็นที่ทราบกันว่าเรือนั้นจะได้รับการยอมรับและเชื่อถือในเรื่องของความปลอดภัยในระดับสากล และเรือยอชท์ที่จดทะเบียนเรือเป็นเรืออังกฤษไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของโลก ก็จะได้รับ ความคุ้มครองและการช่วยเหลือจากสถานทูตและกงสุลอังกฤษทั่วโลก สำหรับการจดทะเบียนเรือยอชท์ขนาดเล็กนั้น มีขั้นตอนการจดทะเบียนที่ไม่ซับซ้อนเท่าการจดทะเบียนแบบเรือทั่วไปและไม่จำเป็นต้องพิสูจน์กรรมสิทธิ์ มี

²² กาญจนา คงวันดี, "การจดทะเบียนเรือสากล: ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย", (มหำบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 127.

²³ <http://www.mcga.gov.uk>

ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนในอัตรา 12 ปอนด์ โดยในแบบคำร้องขอจดทะเบียนเรือจะต้องมี รายละเอียดของเรือ ขนาดของเรือ ชื่อของเรือ ชื่อและที่อยู่ของเจ้าของเรือ พร้อมบันทึกรายละเอียดของเรือและเจ้าของเรือและเลขทะเบียนเรือ โดยนายทะเบียนจะบันทึกการรายการตั้งแต่วันที่จดทะเบียนและวันที่ใบทะเบียนจะหมดอายุ ใบทะเบียนเรือนี้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่จดทะเบียน โดยมีเงื่อนไขกำหนดให้เจ้าของเรือต้องทำเครื่องหมายของเรือภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันจดทะเบียน และหากไม่ปฏิบัติตามจะมีโทษตามกำหนด และหากใช้เรือต่างไปจากประเภทของเรือที่ได้จดทะเบียนก็จะมีโทษเช่นกัน เมื่อเรือได้จดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษไม่ว่าจะอยู่ส่วนใดของโลก ก็จะได้รับ的帮助เหลือจากสถานทูตและกงสุลอังกฤษทั่วโลก แต่ขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือแบบปิดของอังกฤษนั้นมีความซับซ้อนของระบบการรับจดทะเบียนเรือ และใช้เวลาในการจดทะเบียนประมาณสี่อาทิตย์เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ เช่นสิงคโปร์²⁴ และเรือทุกประเภทจะต้องได้รับการตรวจเรือและรับใบสำคัญแสดงการตรวจเรือก่อน โดยคิดค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือในอัตรา 76 ปอนด์ต่อชั่วโมง และหากเป็นเรือยอชท์เล็กสามารถยื่นขอตรวจเรือได้ที่ Royal Yachting Association²⁵ และเรืออังกฤษทุกประเภทต้องชำระภาษีระวางเรือประจำปี (Annual Tonnage Tax) ซึ่งจะแยกการคำนวณตามลักษณะและประเภทของเรือ สำหรับแบบฟอร์มที่ใช้ในการจดทะเบียนนั้นหากเป็นเรือยอชท์ขนาดเล็กใช้แบบ MSF 4701 (Registry of British Ship Pt III (Small ship register) และหากเป็นเรือสำราญที่จัดในประเภทที่หนึ่งให้ใช้แบบ MSF 4740 (Application to Register a British Ship) และ MSF 4727 (Declaration of Eligibility Merchant & Pleasure Vessels) โดยสามารถเข้าไปสั่งพิมพ์แบบในเว็บไซต์ได้²⁶

สำหรับเรื่องการจดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์ นั้นได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกเป็นสองแบบ โดยแบ่งตามลักษณะการใช้เรือ กล่าวคือการจดทะเบียนเรือทั่วไปหากนำเรือยอชท์นั้นมาทำการค้าต้องจดทะเบียนในหมวดเรือทั่วไป และหากบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนจะถูกจัดให้เป็นเรือโดยสาร ส่วนเรือยอชท์ส่วนบุคคลที่เป็นเรือสำราญก็จะแยกจดทะเบียนออกจากเรือทั่วไป และ

²⁴ ตารางเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ในการนำเรือยอชท์ไปจดทะเบียนในประเทศอังกฤษและประเทศอื่นๆ โปรดดูภาคผนวก ง, น. 267

²⁵ <http://www.rya.org.uk/HQ/default.asp?contentID+3638230>

²⁶ http://www.mcga.gov.uk/c4m/mcga-the_mca/mcga-uk_registration/mcga-all_you_need_to_know/mcga-registration_forms.htm

การจดทะเบียนเรือสำราญก็ไม่ใช่การบังคับแต่จะเป็นการจดทะเบียนด้วยความสมัครใจและสามารถขอจดทะเบียนแบบออนไลน์ได้ และไม่สลับซับซ้อนเท่ากับของอังกฤษเนื่องจากประเทศสิงคโปร์มีระบบการจดทะเบียนเรือแบบกึ่งเปิดกล่าวคือ ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศแรกในเอเชียที่นำระบบการจดทะเบียนเรือใกล้เคียงระบบการจดทะเบียนเรือแบบใหม่หรือแบบสากล หรือระบบกึ่งสะดวกมาใช้เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการเดินทางเรือและการให้บริการทางมาจีนซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศนั่นเอง

ส่วนประเทศไทยยังใช้ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดเหมือนประเทศอังกฤษ และประเทศไทยมีระบบการจดทะเบียนเรือแบบเดียว และการจดทะเบียนเรือไทยก็มีข้อกำหนดที่ไม่ทันสมัย และรัฐเข้ามาควบคุมอย่างเข้มงวดในเกือบทุกกระบวนการของการจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ทั้งก่อนและขณะที่ทำการจดทะเบียนจนกระทั่งภายหลังการจดทะเบียนแล้ว มีความซับซ้อนยุ่งยาก เพราะมีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้เกิดความไม่คล่องตัวล่าช้าและใช้เวลานานเนื่องจากมีการส่ง เรื่องกลับไปกลับมาระหว่างหน่วยงานกองจดทะเบียนและกองตรวจเรือ แม้ว่าจะมีการปรับปรุงให้คล่องตัวและรวดเร็วขึ้นตามแผนกระบวนการลดขั้นตอนปี พ.ศ.2547 แต่ก็ก็เป็นเพียงการสลับขั้นตอนในการตรวจเรือขึ้นมาก่อน และไม่นับรวมระยะเวลาในการตรวจเรือในกระบวนการจดทะเบียนเรือเท่านั้น นอกจากนี้แล้วยังต้องติดต่อหน่วยงานกรมไปรษณีย์โทรเลข สังกัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อขอสัญญาณเรียกขาน และกรมศุลกากร กระทรวงการคลังในกรณีนำเข้าเรือมาตรวจสอบ หรือกรมสรรพสามิตในกรณีที่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือยอชต์เป็นเรือสำราญ ทั้งยังมีค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือไม่เชื่อต่อการประกอบธุรกิจ และการจดทะเบียนเรือไทยในปัจจุบันต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย และการเดินเรือในน่านน้ำไทยซึ่งมีความซ้ำซ้อนกันอยู่ในเรื่องของใบทะเบียนเรือและใบอนุญาตใช้เรือ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจดทะเบียนเรือมีกระบวนการที่ไม่มีความจำเป็นสำหรับเรือยอชต์ที่ถูกชาร์เตอร์ไปใช้ในต่างประเทศ กล่าวคือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 กำหนดให้เรือไทยต้องเก็บใบทะเบียนเรือไว้บนเรือ และในกรณีที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตใช้เรือเก็บไว้บนเรือด้วยซึ่งจากการศึกษาพบว่า กระบวนการในการขอใบอนุญาตทั้งสองประเภทมีกระบวนการที่ใกล้เคียงกันมาก กล่าวคือเมื่อได้รับใบสำคัญแสดงการตรวจเรือแล้ว และยื่นเอกสารชุดเดียวกันทั้งใบทะเบียนเรือและใบอนุญาตใช้เรือนายทะเบียนเรือจะเป็นผู้ออกให้ และใบทะเบียนเรือกับใบอนุญาตเองก็มีความแตกต่างเพียงเล็กน้อยในเรื่องบทบาทหน้าที่ เพราะใบทะเบียนเรือเป็นเอกสารเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรือในน่านน้ำไทยเพื่อควบคุมมาตรฐานต่างๆ ของเรือและในขณะเดียวกันก็เป็น

เอกสารรับรองสัญชาติของเรือด้วย ในขณะที่ใบอนุญาตใช้เรือเป็นเอกสารควบคุมตรวจสอบมาตรฐานต่างๆ ของเรือเช่นกัน ส่วนกำหนดเวลาการใช้ใบทะเบียนเรือโดยหลักจะไม่มีกำหนดอายุวันแต่กรณีของใบทะเบียนชั่วคราวที่มีอายุหกเดือนนับแต่วันที่ออกให้ แต่สำหรับใบอนุญาตใช้เรือมีกำหนดระยะเวลาสิบสองเดือนนับแต่วันที่ออกให้และต้องขอต่ออายุทุกปีเพื่อสามารถตรวจสอบมาตรฐานของเรือแม้ว่าจะได้มีการแก้ไขปรับปรุงปฏิบัติตามคำสั่งระเบียบการที่ 6/2482 เรื่องระเบียบการจดทะเบียนเรือไทยก็ตามก็เป็นแต่เพียงการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า โดยหากเรือนั้นได้รับการตรวจเรือไม่เกินสิบสองเดือนเมื่อพนักงานตรวจเรือเห็นสมควรก็ไม่จำเป็นต้องทำการตรวจเรืออีก และนอกจากนี้แล้วการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยมีลักษณะยุ่งยากซับซ้อนและกระจัดกระจายตามกฎหมายฉบับต่างๆ ทำให้ง่ายแก่การทำความเข้าใจ ส่งผลให้นักลงทุนไม่กล้าตัดสินใจมาลงทุนเพราะความไม่แน่ใจในผลของกฎหมายต่อการลงทุน เช่นการตรวจสอบเงื่อนไขเกี่ยวกับผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือที่สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 และ มาตรา 7 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งแก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2540 ได้กำหนดเอาไว้ว่าบุคคลผู้ซึ่งมิใช่คนต่างด้าว ในหลายๆ ที่ และได้กำหนดต่อไปว่าคนต่างด้าวให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542 ส่งผลทำให้ต้องตรวจสอบจากกฎหมายทั้งสองฉบับแทนที่จะเป็นฉบับเดียว และจากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยนั้นใช้มานานหลายปีตั้งแต่ พ.ศ. 2456 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้งและโดยเฉพาะในเรื่องข้อยกเว้นของใบอนุญาตใช้เรือในการแก้ไขครั้งล่าสุดกลับไม่ได้ถูกบัญญัติไว้โดยการแก้ไขเพิ่มเติมความ ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 แต่กลับบัญญัติเพิ่มเติมไว้เป็นบทบัญญัติเฉพาะของพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2481 ซึ่งการบัญญัติแยกไว้เช่นนี้ทำให้เกิดปัญหาความผิดพลาดในการใช้กฎหมายหากไม่ได้ทำการตรวจสอบกฎหมายทุกฉบับอย่างครบถ้วน โดยเฉพาะกับผู้ที่ไม่คุ้นเคยกับกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย และนอกจากนี้แล้วยังมีความขัดแย้งกันในเรื่องเจ้าพนักงานตรวจเรือ เพราะตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ตามมาตรา 10 และ 12 ที่กำหนดไว้ชัดเจนว่าใบสำคัญแสดงการตรวจเรือต้องตรวจและออกใบสำคัญ โดยพนักงานตรวจเรือของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเท่านั้นจึงจะถูกต้องตามกฎหมาย แต่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้ออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 28) พ.ศ.2456 ตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดให้พนักงานตรวจเรือของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สามารถมอบอำนาจในการตรวจเรือให้สถาบันจัดชั้นเรือหรือนิติบุคคลอื่น ทำการตรวจเรือได้ก็เป็นไปตาม

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เท่านั้น มิใช่โดยความตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แต่อย่างใดอันเป็นการขัดต่อกฎหมายแม่บท ที่ต้องมีการแก้ไขบทบัญญัติของพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เพื่อให้สอดคล้องกับกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 28) พ.ศ. 2456 เพราะตามกฎหมายในปัจจุบันนี้การตรวจเรือตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 28) พ.ศ. 2456 ไม่สามารถนำมาใช้กับพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ได้ และนอกจากนี้พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนี้ ยังไม่มีความสอดคล้องในเรื่องการได้สัญชาติไทยของเรือโดยไม่ต้องจดทะเบียนให้ถือว่าเป็นเรือไทยตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แต่ยังคงปฏิบัติตามกฎหมายพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในเรื่องการขอใบอนุญาตใช้เรือซึ่งต้องกระทำในเวลาเดียวกัน และยื่นเอกสารเหมือนกันกับการจดทะเบียนเรือทำให้เรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์ซึ่งผู้ศึกษาตีความว่าไม่ได้ทำการค้าในน่านน้ำไทย และมีขนาดตามกำหนดในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ต้องทำการจดทะเบียนเป็นเรือไทยด้วย และกฎหมายทั้งสองฉบับนี้มุ่งให้ความสำคัญกับสัญชาติของเจ้าของเรือและสัญชาติของคนประจำเรือตามแนวคิดเดิม ส่งผลทำให้การประกอบธุรกิจเรือไทยไม่มีความคล่องตัว และเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เรือยอชท์ของไทยไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานสากล เพราะกฎหมายไทยกำหนดให้การจดทะเบียนเรือไทยเรือนั้นต้องได้รับการตรวจเรือโดยพนักงานตรวจเรือ ตามกฎข้อบังคับการตรวจเรือซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แต่กฎข้อบังคับการตรวจเรือในบางเรื่องยังคงเป็นไปตามมาตรฐานเดิมที่ล้าสมัยไม่เหมาะสม และไม่ได้รับการแก้ไขให้เท่าเทียมกับมาตรฐานระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป ส่งผลให้เรือเก่าๆ สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ง่ายเพราะมีลักษณะเป็นไปตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ สร้างความไม่มั่นใจกับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเดินทางเข้ามาซาร์เตอร์เรือยอชท์ไทย เพราะเห็นว่าเรือไทยไม่ได้มาตรฐานเรื่องความปลอดภัยในขณะที่เรือต่อชิ้นใหม่ที่ได้รับการพัฒนาเทคโนโลยีสูง เช่นเรือยอชท์รุ่นใหม่ๆ กลับต้องเผชิญปัญหาในการจดทะเบียนเป็นเรือไทย เพราะมีลักษณะที่ขัดแย้งกับมาตรฐานที่มีในกฎข้อบังคับการตรวจเรือของไทย เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้จำนวนเรือยอชท์ไทยไม่ขยายตัวเพิ่มเท่าที่ควร เป็นเพราะเจ้าของเรือยอชท์นำเรือที่สั่งต่อมาใหม่ไปจดทะเบียนในต่างประเทศแทน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจากการตรวจเรือตามกฎหมายของประเทศไทย ทำให้เรือยอชท์ในประเทศส่วนมากเป็นเรือเก่าไม่จูงใจนักท่องเที่ยวให้เข้ามาซาร์เตอร์เรือ และไม่ส่งเสริมธุรกิจนายหน้าค้าเรือยอชท์ด้วย หากเป็นการจดทะเบียนเรือสำราญแล้วต้องผ่านการตรวจเรือก่อนและจึงจะได้นำไปจดทะเบียนและขอใบอนุญาตใช้เรือ การจดทะเบียนเรือสำราญยังเป็นการ

บังคับด้วยกฎหมาย แม้เรือยอชท์นั้นจะมีขนาดเล็กกว่าที่กำหนดและเป็นเรือสำราญส่วนบุคคลก็ตาม แต่หากเป็นเรือยอชท์นั้นนำมาให้ชาร์เตอร์ถือว่าเป็นทำการค้าในน่านน้ำไทย ต้องจดทะเบียนเรือแบบเรือโดยสาร กล่าวคือต้องตรวจเรือก่อน แล้วจึงนำมาจดทะเบียนเรือแล้วจึงขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย ก่อนจึงจะนำไปขอใบอนุญาตใช้เรือได้ โดยมีข้อที่น่าสังเกตดังนี้ ภายหลังจากจดทะเบียนเรือและการจดทะเบียนเรือไทยแล้ว ยังไม่สามารถนำเรือสัญชาติไทยออกมาได้ เนื่องจากต้องได้รับใบอนุญาตใช้เรือก่อนจึงจะใช้เรื่อน่านน้ำไทยได้ไม่ว่าจะใช้ในลักษณะเรือสำราญหรือเรือโดยสารก็ตาม ซึ่งเป็นจากการศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ แล้วไม่พบว่าต้องมีใบอนุญาตใช้เรือแต่อย่างใด เพียงแต่จดทะเบียนเรือตามที่กำหนดก็สามารถนำเรือออกมาใช้ได้แล้ว และในประเทศอังกฤษและสิงคโปร์เจ้าของเรือยอชท์นั้นไม่จำเป็นต้องมาติดต่อขอจดทะเบียนเอง หรือมอบอำนาจให้ทำการติดต่อหน่วยงานรับจดทะเบียนเรือเพราะสามารถยื่นขอจดทะเบียนได้ทางอินเตอร์เน็ตได้

ด้วยเหตุทั้งหลายที่ได้กล่าวมาข้างต้น ได้ส่งผลทำให้ประเทศไทยไม่สามารถขยายจำนวนเรือยอชท์ได้ เนื่องจากความไม่ชัดเจนของการแบ่งประเภทเรือ และเงื่อนไขของการจดทะเบียนเรือสำราญและเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์ กับทั้งการจดทะเบียนที่ไม่สามารถจดทะเบียนโดยทางโทรสารหรือเครือข่ายอินเทอร์เน็ต (On line) ได้ ทำให้การจดทะเบียนเรือมีระยะเวลาและขั้นตอนในการจดทะเบียนที่นาน รวมถึงระเบียบปฏิบัติที่ไม่ชัดเจนและข้อจำกัดในหน่วยงานรับจดทะเบียนเรือที่ให้อำนาจ เฉพาะกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเท่านั้นที่สามารถรับจดทะเบียนเรือได้ ทำให้เกิดความไม่สะดวก กับทั้งขั้นตอนและข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถมีกรรมสิทธิ์ในเรือไทย ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์คือไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร และทำให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการขยายและเพิ่มจำนวนเรือยอชท์ของไทย เนื่องจากเรือยอชท์ส่วนบุคคลและเรือยอชท์เพื่อการพาณิชย์ ทั้งของชาวไทยและชาวต่างชาตินิยมนำเรือยอชท์ไปจดทะเบียนกับประเทศสิงคโปร์ที่ให้สิทธิประโยชน์ที่จูงใจ และมีความสะดวกชัดเจนในเรื่องของเงื่อนไขและขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือมากกว่าของไทย ส่งผลให้ชาวต่างชาติไม่มั่นใจในมาตรฐานการตรวจเรือของไทย ทำให้การเข้ามาชาร์เตอร์เรือยอชท์ไทย ไม่สามารถขยายตลาดได้เท่าที่ควรและมีจำนวนเรือให้ชาร์เตอร์จำกัดและไม่เอื้อต่อการลงทุนนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ และธุรกิจนายหน้าค้าเรือยอชท์ได้รับผลกระทบเพราะการซื้อขายเรือยอชท์ที่ต่อขึ้นในประเทศไทย ก็ไม่สามารถแข่งขันกับเรือยอชท์ที่ต่อขึ้นในต่างประเทศ เนื่องจากมีมาตรฐานการตรวจเรือที่ล้าสมัยและข้อจำกัดในจำนวนเจ้าหน้าที่ ประกอบกับไม่มีความเชี่ยวชาญในการตรวจเรือยอชท์ที่มีเทคโนโลยีสูง กับทั้งขาดอุปกรณ์ที่ทันสมัย

4.4.2 ปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย

สำหรับปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย และเป็นเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทย สำหรับปัญหาในเรื่องนี้ ในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดว่าบุคคลมีสิทธิที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยนั้น จะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลตามมาตรา 7 ที่กำหนดในเรื่องของสัดส่วน ว่าต้องมีกรรมกรไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ เป็นของบุคคลที่มีใช้คนต่างด้าว ดังนั้นคนต่างด้าวมียสิทธิถือกรรมสิทธิ์ เรือสำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ไม่เกินร้อยละสามสิบ กำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่จะเป็นเจ้าของเรือผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือเอาไว้ และเรือที่มีขนาดกำหนดในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทยนี้เรือนั้นจะได้สัญชาติไทยมีสิทธิทำการค้าในน่านน้ำไทย จะต้องนำเรือไปจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อน บุคคลที่สามารถจะถือกรรมสิทธิ์ได้ ตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มีดังนี้ " ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
 - ก. ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 - ข. ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
 - ค. บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

ง. บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”

จากบทบัญญัติข้างต้นจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมุ่งเน้นสงวนธุรกิจการเดินเรือและถือได้ว่าธุรกิจการเดินเรือเป็นธุรกิจสงวนและคุ้มครองให้แก่ชาวไทยถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทย โดยกฎหมายได้จำกัดสัดส่วนการถือกรรมสิทธิ์ ของคนต่างด้าวที่เป็นนิติบุคคลอยู่ที่ร้อยละสามสิบหากเรือนั้นเป็นเรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยไว้อย่างเข้มงวด แม้กฎหมายที่ใช้บังคับในปัจจุบันจะถือได้ว่าค่อนข้างคลายหลักเกณฑ์ลงมามากกว่าเดิม โดยกฎหมายปัจจุบันได้ยึดหลักที่ว่าต้องมีคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นฝ่ายข้างมากเพื่อครอบงำกิจการ หากเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดาก็ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันนี้ธุรกิจการเดินเรือของชาวไทยขาดความถนัดในการประกอบธุรกิจให้กรณีที่เจ้าของเป็นนิติบุคคลก็กำหนดสัดส่วนของคนไทยไว้ในสัดส่วนที่สูงกว่าคนต่างด้าว อันเป็นลักษณะของแนวความคิดในการรักษาความมั่นคงของประเทศเป็นสำคัญ ธุรกิจชาร์เตอร์เรือยอชต์เป็นธุรกิจที่ใหม่สำหรับชาวไทย และเป็นธุรกิจที่มีการลงทุนที่สูงและมีความเสี่ยงเห็นผลตอบแทนช้า ต้องลงทุนในระยะยาว จึงไม่ใช่นิสัยของนักลงทุนไทยและด้วยความไม่ถนัดจึงไม่มีการลงทุนหรือลงทุนน้อยมาก แต่กฎหมายกลับคุ้มครองสงวนธุรกิจนี้ให้คนไทย คนต่างด้าวที่เข้ามาลงทุนทำธุรกิจในประเทศไทยจึงไม่อาจประกอบกิจการนี้ได้คล่องตัว ทำให้ธุรกิจพาณิชยนาวีในแขนงนี้ของประเทศไทยไม่เจริญดังเช่นธุรกิจด้านอื่นๆ ที่ไม่ได้ห้ามคนต่างด้าวไว้ และเป็นที่น่าสังเกตว่าคนต่างด้าวในกฎหมายพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 หมายถึงคนต่างด้าวในความหมายของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งมีความหมายอย่างกว้าง ที่ไม่ได้หมายความถึงแต่เฉพาะบุคคลธรรมดาที่ได้มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลที่ไม่ได้ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยเท่านั้น แต่ครอบคลุมไปถึงนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยแต่มีคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่ากึ่งหนึ่ง ซึ่งเท่ากับว่าสัดส่วนการถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยในสัดส่วนร้อยละสี่สิบเก้า ที่เหลือยังได้จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวให้น้อยลงไปอีกชั้นหนึ่งตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กล่าวคือ ถึงแม้จะเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งมีผู้ถือหุ้นไทยถือหุ้นอยู่ร้อยละสี่สิบเก้าก็ตามก็จะถูกจัดว่าเป็นหุ้นของคนต่างด้าวในเรือไทย ยิ่งไปกว่านั้นหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือก็ยังถูกจัดว่าเป็นหุ้นของคนต่างด้าวอีกด้วย ซึ่งหุ้นดังกล่าวอาจถือโดยผู้มีสัญชาติไทยก็ได้ ข้อกำหนดตาม

กฎหมายเรือไทยดังกล่าวจึงแคบและไม่เปิดกว้างให้มีการลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งที่โดยสภาพแล้ว เรือยอชท์ลำหนึ่งๆ นั้นมีราคาหลายสิบล้านเงินที่จะลงทุนในธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์นี้จึงมีจำนวนมหาศาล และต้องมีเงินทุนหมุนเวียนเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือที่เกิดขึ้นตามมาภายหลัง ซึ่งเชื่อว่าเงินทุนในประเทศอย่างเดียวไม่เพียงพอ บริษัทที่มีความสามารถในการลงทุนสูงในประเทศ ไทยมีจำนวนจำกัด ในขณะที่นักลงทุนต่างชาติก็ไม่สามารถลงทุนในเรือไทยได้เต็มที่ เพราะอุปสรรคทางกฎหมายที่ยังคงสงวนธุรกิจนี้ให้คนไทยอยู่ ส่งผลให้การประกอบกิจการให้ชาร์เตอร์เรือและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยไม่เจริญเติบโตเช่นประเทศสิงคโปร์ ที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกันกับประเทศไทยแต่มีความก้าวหน้าในธุรกิจพาณิชยนาวีติดอันดับต้นๆ ของโลก นำรายได้และสร้างงานสู่ประเทศมหาศาล เพราะประเทศสิงคโปร์ มีระบบการจดทะเบียนเรือแบบสากลและไม่ได้กำหนดสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือสิงคโปร์ ซึ่งจะแตกต่างกับประเทศไทยที่มีการกำหนดสัดส่วนกรรมสิทธิ์

อนึ่ง สาเหตุที่ทำให้การนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ ถูกตีความว่าเป็นการทำการค้าใน น่านน้ำไทย เพราะในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในเฉพาะในเรื่องการชาร์เตอร์เรือ จึงตีความว่าการชาร์เตอร์เรือมีคนชาร์เตอร์ลงเรือยอชท์นั้นคนชาร์เตอร์เป็นผู้โดยสาร จึงตีความว่าเป็นการนำเรือยอชท์มารับคนโดยสาร (ซึ่งไม่ได้สอดคล้องกับคำนิยามของเรือโดยสารที่ปรากฏในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ด้วย) เพราะหากไม่เช่นนั้นแล้วก็ไม่อาจจะควบคุมดูแลได้เนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะ จากการตีความเช่นนี้ส่งผลให้เรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์ ต้องตกอยู่ในบังคับของกฎหมายพาณิชยนาวีที่มีอยู่ในปัจจุบัน คือคุณสมบัติของผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ดังกล่าวได้ต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ทำให้นักลงทุนต่างชาติไม่ค่อยแน่ใจในความมั่นคงในการเข้ามาลงทุนในธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือ ส่งผลให้มีการแข่งขันน้อยดั่งนั้นราคาชาร์เตอร์เรือจึงสูง และการถ่ายทอดวิทยาการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์สู่ชาวไทยเป็นไปอย่างจำกัด จำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาชาร์เตอร์เรือก็มีจำนวนไม่พุงสูงดังที่ควรจะเป็น เนื่องจากมีตัวเลือกในการตัดสินใจจะชาร์เตอร์เรื่อน้อย โดยในความเป็นจริงแล้วประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กล่าวถึงการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะกฎหมายที่ใช้อยู่ก็ไม่สอดคล้อง และไม่ครอบคลุมจึงมีช่องว่างที่จะทำให้ประเทศไทยต้องเสียผลประโยชน์ เพราะการชาร์เตอร์เรือยอชท์นั้นก็คือการเช่าทรัพย์สินอย่างหนึ่งที่มีลักษณะพิเศษต่างจากการเช่าสังหาริมทรัพย์ทั่วไปเท่านั้นจึงไม่ใช่การค้าในน่านน้ำไทย เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วสัดส่วนกรรมสิทธิ์จึงต้องเป็นไปตามกฎหมายคือมากกว่าร้อยละ

ละสามสิบ แต่ไม่เกินร้อยละสี่สิบเก้า เพราะถือได้ว่าเป็นธุรกิจให้บริการอื่นที่คนไทยยังไม่สามารถแข่งขันได้ตามบัญญัติสาม (21) พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และส่งผลให้ต้องใช้กฎหมายที่กำหนดตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทยนั้นได้กล่าวถึงเรื่องการเช่าเรือเอาไว้ดังนี้ “ห้ามมิให้บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เช่า หรือรับเช่าไปโดยประการอื่น ซึ่งเรือไทยมีขนาดตามมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้เอาไปทำการค้าในน่านน้ำไทย” และหากผู้ใดฝ่าฝืนก็มีโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ดังนี้ “ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 48 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งจำทั้งปรับ” อันเกิดจากความไม่สอดคล้องของกฎหมาย ทำให้เกิดการตีความที่ไม่เหมาะสมกับความเป็นจริงในเรื่องกรรมสิทธิ์ในเรือที่นำมาประกอบธุรกิจ ซึ่งในเรื่องนี้จะได้ยกไปกล่าวในประเด็นปัญหาการนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ต่อไป

ในปัจจุบันประเทศไทยมีกองเรือเล็ก โดยร้อยละเก้าสิบเป็นของบริษัทต่างชาติที่เข้ามาเปิดให้บริการในประเทศที่เป็นเช่นนี้เพราะประเทศไทยมีระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดที่จำกัดในเรื่องกรรมสิทธิ์ เรือคนประจำเรือต้องเป็นของคนในชาติเท่านั้นและเรือยอชท์ที่นำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย ก็จะต้องไปยื่นขอใบอนุญาตให้เรืออีกที่จึงจะสามารถนำเรือยอชท์มาใช้ในน่านน้ำไทยได้ หากจะต่อนำมาให้ชาร์เตอร์ก็ถูกตีความว่าเป็นเรือโดยสารที่เป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต จะเดินออกนอกเขตที่ระบุในใบอนุญาตให้เรือหรือเข้าไปยังเขตที่อยู่นอกเหนือจากที่ระบุไว้ ก็ต้องทำเรื่องแจ้งทุกครั้งทำให้การใช้เรือยอชท์อย่างเรือสำราญเพื่อการท่องเที่ยวไม่เป็นไปอย่างสะดวกสบายเท่าที่ควร

ในประเทศอังกฤษจากการศึกษาไม่พบการจำกัดสัดส่วนกรรมสิทธิ์แต่อย่างใด พบแต่เพียงการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะขอจดทะเบียนเรืออังกฤษดังนี้ ขอจดทะเบียนเรือสำราญ (Pleasure Vessel) ใน Part I และเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter) ใน Part IV คือ พลเมืองอังกฤษ พลเมืองของประเทศในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป พลเมืองของประเทศในเครือจักรภพ พลเมืองของอังกฤษที่อยู่โพ้นทะเล นิติบุคคลที่จดทะเบียนและดำเนินงานในประเทศสมาชิก European Economy Areas Citizens (EEA) หรือนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายอังกฤษ แม้จะมีการดำเนินการในต่างประเทศแต่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศอังกฤษหรือในประเทศสมาชิกของ European Economic Interest Groupings สำหรับบุคคลที่มีคุณสมบัติถือกรรมสิทธิ์และขอจดทะเบียนเรือขนาดเล็ก (Small Ships) ซึ่งยกเว้นเรือประมงและเรือดำน้ำ ตาม Part XI (Registration of small ships) คือ

พลเมืองอังกฤษ พลเมืองของประเทศในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป พลเมืองของประเทศในเครือจักรภพ พลเมืองของอังกฤษที่อยู่ต่างประเทศ บุคคลที่อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยสัญชาติอังกฤษ British Nationality Act 1981 ว่าเป็นคนอังกฤษ คนอังกฤษหรือบุคคลที่มีสัญชาติอื่นที่มีใช้อังกฤษและได้รับอนุญาตตาม มาตรา 52 ของอนุสัญญา EEC ในสหราชอาณาจักร บุคคลที่เป็นชาวเกาะฮ่องกง (สัญชาติอังกฤษ) ภายใต้การปกครองของอังกฤษตามคำสั่งปี ค.ศ.1986 ให้ถือว่าเป็นคนอังกฤษที่อยู่พื้นทะเล และพลเมืองของประเทศอิสระของอังกฤษ (คือเขตปกครองเวลส์ สก็อตแลนด์)

ในประเทศสิงคโปร์จากการศึกษาไม่พบการจำกัดสัดส่วนการถือกรรมสิทธิ์แต่อย่างใด แต่พบการกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะขอจดทะเบียนเรือสิงคโปร์และการชำระทุนของบริษัทตามกำหนด ดังนี้ในการจดทะเบียนนี้เป็นการจดทะเบียนเรือที่นำมาทำการค้า ซึ่งจะกำหนดให้เป็นไปตามส่วนที่ II ว่าการจดทะเบียนตามแห่ง The Merchant Shipping Act ซึ่งใน Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1997 ed. ส่วนที่ 1 (Part I) มาตรา 3 ได้กำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่จะเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์หรือเป็นเจ้าของร่วมในเรือสิงคโปร์ คือ (1) ต้องเป็นพลเมืองของสิงคโปร์หรือบุคคลที่มีภูมิลำเนาหรือถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศสิงคโปร์ และ (2) เป็นบริษัทที่มีการดำเนินงานในสิงคโปร์ ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลจะต้องมีทุนที่ชำระแล้วอย่างน้อยร้อยละ 10 ของมูลค่าเรือลำแรกที่จดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ โดยจะต้องมีจำนวนขั้นต่ำ 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์และไม่เกินกว่า 500,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์ทุกลำต้องแต่งตั้งผู้จัดการเรือ (Manager) ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์ และผู้จัดการเรือต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบทั้งหมดเกี่ยวกับการดำเนินงานของเรือดังกล่าว ในประเทศสิงคโปร์มีการจดทะเบียนเรือแบบชั่วคราวและแบบถาวร กล่าวคือในการจดทะเบียนเรือชั่วคราวนั้น ในขั้นตอนของการร้องขอจดทะเบียนเรืออาจถูกจดทะเบียนแบบชั่วคราวมีอายุหนึ่งปีก็ได้หากเอกสารยังไม่ครบตามที่กำหนด และสำหรับการจดทะเบียนเรือยอชท์ที่ถูกจัดให้เป็นเรือชนิดหนึ่งของเรือสำราญ หรือ (Pleasure Craft) นั้น ให้นำระเบียบข้อกำหนดสำหรับการจดทะเบียนเรือทั่วไปมาบังคับใช้ในบางเรื่อง ไม่ค้ำประกันว่าเรือนั้นมีการจ้างองเรือยอชท์หรือไม่ในการจดทะเบียนเรือสำราญ และผู้ขอจดทะเบียนเรือยอชท์ไม่จำเป็นต้องนำหลักฐานเกี่ยวกับสิทธิครอบครองหรือกรรมสิทธิ์มาแสดง และการจดทะเบียนก็เป็นไปโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ (Registration is Voluntary)

เมื่อเปรียบเทียบกับของประเทศไทยจะพบว่าในประเทศไทย หากเป็นเรือยอชท์เพื่อความสำราญ หรือเรือโดยสารก็ตามการถือครองกรรมสิทธิ์ในเรือต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังที่ได้

กล่าวไปแล้วข้างต้น ซึ่งไม่เป็นแรงดึงดูดใจให้มีการนำเงินมาลงทุนซื้อเรือหรือต่อเรือเพื่อมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยเพราะติดปัญหาเรื่องสัดส่วนกรรมสิทธิ์ และเรือยอชท์มีราคาสูงมาก อันเป็นธรรมดาที่ผู้ลงทุนในธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือขาดความมั่นใจในการลงทุน และเรียกร้องให้มีการพิจารณาแก้ไขสัดส่วนของกรรมสิทธิ์ให้มีมากขึ้นกว่าที่กฎหมายในปัจจุบันกำหนดเอาไว้ ประเด็นปัญหาในเรื่องนี้เป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ โดยเฉพาะจำนวนเรือยอชท์ที่เป็นเรือไทยมีจำนวนไม่มากในปัจจุบัน เพราะเจ้าของเรือยอชท์เลือกที่จะนำเรือไปจดทะเบียนที่ประเทศอื่นเช่น ประเทศสิงคโปร์แทนเพราะไม่มีการกำหนดสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือสิงคโปร์

4.4.3 ปัญหาการนำเรือยอชท์ขนาดเล็กมาให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter)

สำหรับปัญหาการนำเรือยอชท์ขนาดเล็กไม่เกิน 24 เมตร มาให้ชาร์เตอร์ในน่านน้ำไทยนั้น ถือเป็นการค้าในน่านน้ำไทยหรือไม่นั้น หากพิจารณาจากความหมายของการค้าในน่านน้ำไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 5 ซึ่งกล่าวว่า "การค้าในน่านน้ำไทยหมายถึง การขนส่งคนโดยสารหรือของ หรือลากจูง เพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย ไปยังท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย" ซึ่งน่านน้ำไทยตามมาตรา 5 (1) หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อธิปไตยของประเทศไทย และเรือที่มีสิทธิทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47²⁷ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2456 โดยนัยแล้วจะต้องเป็นเรือไทยของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมีชื่อเรือของบุคคลธรรมดาที่เป็นคนต่างด้าวแม้จะมีความตกลงกับต่างประเทศไว้ก็ตาม จึงจะสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ ซึ่งการจะได้สัญชาติของเรือนั้นสามารถเกิดขึ้นได้โดยการจดทะเบียนเรือ หรือ

²⁷ มาตรา 47 แห่ง พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

“นอกจากมีความตกลง กับต่างประเทศเป็นอย่างอื่นเรือไทยซึ่งได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ และเรือมีขนาดต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยซึ่งเป็นของบุคคลตามมาตรา 7 เท่านั้นจะทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ในบทบัญญัติในวรรคก่อนไม่ใช้บังคับแก่เรือของบุคคลธรรมดาที่เป็นคนต่างด้าวซึ่งมีขนาดต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย”

โดยผลของกฎหมาย โดยตามกฎหมายพาณิชย์ของไทยนั้นเรือไทยหมายถึงเรือที่มีสัญชาติไทย โดยมีสามกรณีคือ

กรณีที่หนึ่ง หมายถึงเป็นเรือของบุคคลตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และเป็นเรือกลขนาดตั้งแต่ลิบตันกรอสส์ขึ้นไป หรือเป็นเรือทะเลที่มีไอเรือกลขนาดตั้งแต่ยี่ลิบตันกรอสส์ขึ้นไป หรือเป็นเรือลำน้ำที่มีไอเรือกลขนาดตั้งแต่ห้าลิบตันกรอสส์ขึ้นไป (สำหรับเรือที่มีไอเรือประมง) จะต้องนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยจึงจะได้สัญชาติไทยตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2456 และมีสิทธินำเรือนั้นมาทำการค้าในน่านน้ำไทยได้

และกรณีที่สอง หากเป็นเรือของบุคคลตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แต่เป็นเรือที่มีขนาดเล็กกว่าเรือที่กำหนดไว้ในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แม้จะนำมาทำการค้าในน่านน้ำไทยก็ไม่ต้องนำมาจดทะเบียนให้ถือว่าเป็นเรือที่มีสัญชาติไทยตามผลของกฎหมายตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481

ส่วนกรณีที่สาม หมายถึงเรือของบุคคลตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 แม้จะมีขนาดตามที่กำหนดตามมาตรา 8 แต่ไม่ได้นำมาทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ก็ไม่ต้องนำมาจดทะเบียนตามผลของมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ให้ถือว่าเป็นเรือไทยซึ่งหากจะปรับหลักตามกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน เรือยอชท์ถือเป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดหนึ่งที่มีลักษณะพิเศษ หากเป็นเรือที่มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป หากมีการซื้อขายต้องจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงานและทำเป็นหนังสือหาไม่แล้วการซื้อขายนั้นเป็นโมฆะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 456 ดังนั้นเรือยอชท์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงเป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษ และตามกฎหมายพาณิชย์นาวีไทยหมายถึงเรือกลที่เป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขตและหากเรือยอชท์ที่เป็นสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษ หากนำมาให้ชาร์เตอร์เรือเปล่าแล้วกลับถูกต้องความจัดให้เป็นเรือโดยสารที่เป็นเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต และให้ถือว่าการชาร์เตอร์เรือเปล่าและการชาร์เตอร์เรือพร้อมผู้ควบคุมเรือและลูกเรือเป็นการค้าในน่านน้ำไทย และหากมีขนาดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ต้องนำเรือไปจดทะเบียนเป็นเรือไทยจึงจะสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ แต่ตามคำจำกัดความของคำว่าเรือโดยสารตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยหมายถึงเรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน แต่ข้อเท็จจริงแล้วเรือยอชท์ขนาดเล็กมีความยาวไม่เกิน 24 เมตรที่ให้ชาร์เตอร์ในน่านน้ำไทยในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นการชาร์เตอร์

เรือเปล่าหรือซาร์เตอร์เรือพร้อมผู้ควบคุมเรือและลูกเรือ²⁸ ไม่ได้ซาร์เตอร์เพื่อวัตถุประสงค์บรรทุกผู้โดยสารเพื่อเรียกเก็บค่าจ้างหรือค่าโดยสาร แต่เป็นการซาร์เตอร์เรือเพื่อเดินทางท่องเที่ยวชมธรรมชาติทางทะเลไทยเป็นการส่วนตัวของผู้ซาร์เตอร์และคนในครอบครัวหรือเพื่อน และเรือที่นำมาให้ซาร์เตอร์ก็มักจะมีผู้ที่ร่วมลงเรือท่องเที่ยวไม่เกินสิบสองคน เพราะเป็นเรือที่มีขนาดเล็กไม่เกิน 24 เมตร จึงมีข้อจำกัดในการรับน้ำหนักและจำนวนคน การตีความว่าเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์เป็นเรือโดยสารและทำการค้าในน่านน้ำไทยนั้น จึงเป็นการตีความจำกัดประเภทเรือยอชท์ที่ไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงและข้อกฎหมายและไม่เป็นสากล เพราะการซาร์เตอร์เรือไม่ใช่การนำเรือมารับขนสินค้าหรือรับคนโดยสารหรือนำมาลากจูงเพื่อกำไรตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ดังนั้นแม้เรือยอชท์จะมีขนาดตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา 8 หรือไม่ก็ตามเรือยอชท์นั้นไม่ต้องจดทะเบียนตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เพื่อจะได้สัญชาติไทยและสิทธิในการทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งแม้จะเป็นบุคคลธรรมดาที่เป็นคนต่างด้าวก็สามารถนำเรือยอชท์มาให้ซาร์เตอร์ได้ เพราะมิใช่การค้าในน่านน้ำไทยจึงไม่ต้องห้ามตามมาตรา 47 นี้ และให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยโดยผลของกฎหมายตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 นอกจากนี้แล้วจากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติเรือไทย ยังได้กำหนดห้ามมิให้คนต่างด้าวนำเอาเรือไทยเข้าเรือไทยไปทำการค้าในน่านน้ำไทย ตามมาตรา 48 “ห้ามมิให้บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เข้า หรือรับเอาไปโดยประการอื่น ซึ่งเรือไทยมีขนาดตามมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้เอาไปทำการค้าในน่านน้ำไทย” และหากผู้ใดฝ่าฝืนก็มีโทษตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 66 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ดังนี้ “ผู้ใดฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 48 มีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท หรือจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือทั้งจำทั้งปรับ” ในทางปฏิบัติในปัจจุบันประเทศไทยตีความว่าการนำเรือยอชท์ที่จดทะเบียนไทยมาให้ซาร์เตอร์ ถือว่าเป็นการนำเรือยอชท์ที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยมารับคนโดยสาร จึงเป็นการค้าในน่านน้ำไทยและทำให้คนต่างด้าวผู้ไม่มีสัญชาติไทย ถูกกฎหมายห้ามซาร์เตอร์เรือไทยมาให้ซาร์เตอร์อีกทอดหนึ่ง เพราะถือเป็นบุคคลผู้ไม่อาจถือ

²⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1071/2515 เป็นเรื่องการเช่ารถพร้อมคนขับก็ยังคงเป็นการเช่าอยู่ ไม่ได้กลายเป็นสัญญาารับขนไป จึงไม่เข้าข้อห้ามเรื่องต่างชาติ ดังนั้นผู้ประกอบการต่างด้าวจึงสามารถดำเนินธุรกิจนี้ได้

กรรมสิทธิ์ในเรือไทยตามมาตรา 7 หากฝ่าฝืนมีโทษตามกฎหมายกำหนดเอาไว้ ทั้งที่ความจริงแล้วโดยผลของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน คำนิยาม “การค้าในน่านน้ำไทย” ไม่ได้หมายถึงการชาร์เตอร์เรือแต่อย่างใด ดังนั้นหากบุคคลที่ไม่อาจถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยตามมาตรา 7 ชาร์เตอร์เรือหรือเช่าเรือไทยเพื่อไปทำธุรกิจชาร์เตอร์เรือก็ไม่ต้องห้ามตามมาตรา 48 แต่อย่างใด ดังนั้นการตีความในปัจจุบัน เกิดจากการที่กฎหมายเรือไทยและกฎหมายการเดินทางเรือในน่านน้ำไทยล้าสมัยและไม่ชัดเจน โดยกฎหมายมุ่งแต่จะสงวนสิทธิธุรกิจการเดินทางเรือให้แต่ชาวไทยและเน้นเรื่องความมั่นคงของประเทศ จนทำให้การตีความเพื่อใช้กฎหมายเรือไทยและการเดินทางเรือในน่านน้ำไทยไม่สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันของธุรกิจพาณิชย์นาวี เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นอย่างยิ่ง และเป็นการตีความเพื่อใช้กฎหมาย โดยขัดต่อหลักกฎหมายที่ตราเอาไว้หากปล่อยให้มีการตีความโดยไม่ตรงตามที่กฎหมายกำหนด ในอนาคตจะส่งผลเสียหายอย่างใหญ่หลวงให้แก่ธุรกิจพาณิชย์นาวีและการพัฒนาของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยอย่างแน่นอนหากมีผู้ที่คุ้นเคยกับกฎหมายนี้ ได้พบช่องว่างและความไม่ชัดเจนนี้แล้วใช้ปฏิบัติในทางที่ประเทศไทยจะเสียประโยชน์

ดังนั้น การนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์และการชาร์เตอร์เรือยอชท์แบบเรือเปล่าเมื่อมีการค้าในน่านน้ำไทยแล้ว แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้จึงได้นำกฎหมายการเช่าทรัพย์สินตามมาตรา 537 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ โดยผู้ชาร์เตอร์เรือทำสัญญาตกลงเช่าเรือชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง และจะจ่ายค่าเช่าตอบแทนในการได้ใช้ประโยชน์จากเรือให้แก่ผู้ให้ชาร์เตอร์ เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วผลกระทบที่จะตามมาหากมองในแง่ผลประโยชน์ของประเทศแล้วกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับเกี่ยวกับเรือยอชท์ในปัจจุบันจึงไม่สอดคล้องและครอบคลุม ก่อให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายและทางปฏิบัติ ในเรื่องนี้ผู้ศึกษาเห็นว่าการที่นำเอาบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการเช่าทรัพย์สินมาใช้กับ การชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นยังไม่เหมาะสมเนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์และสัญญาเช่าทรัพย์สิน มีลักษณะของสัญญาที่แตกต่างกันอยู่หลายประการ เพราะการเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น เป็นการกำหนดเกี่ยวกับการเช่าทรัพย์สินทุกประเภททั่วไป แต่การชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นเป็นการใช้ประโยชน์จากเรือในการผจญภัยอันตรายทางทะเล สัญญาเช่าเรือควรจะต้องมีลักษณะเฉพาะ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ยังไม่ครอบคลุมในกรณีการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะการชาร์เตอร์เรือเปล่า เช่นในเรื่องผู้ให้เช่าต้องส่งมอบทรัพย์สินที่ให้เช่าโดยเหมาะสมแก่การใช้เพื่อประโยชน์ที่ผู้เช่าได้เข้ามา ตามประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์กล่าวเอาไว้แต่กว้างๆ ถ้าหากเกิดข้อพิพาทก็อาจจะมีความปัญหาในการตีความ ว่าความเหมาะสมแก่การใช้เพื่อประโยชน์ที่เข้ามีความหมายอย่างไร และการส่งมอบเรือที่เหมาะสมแก่การใช้ประโยชน์นั้นมีความหมายอย่างไร เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่มีกรกล่าวถึงสภาพการของเรือที่ต้องมีความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ซึ่งหมายถึงหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรือต้องพร้อมทั้งรูปแบบ โครงสร้างให้อยู่ในสภาพเดินเรือได้อย่างปลอดภัย และนอกจากความแตกต่างในเรื่องเรือต้องออกไปผจญภัยทางทะเลแล้ว ในการชาร์เตอร์เรื่อนั้นยังมีเรื่องเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้เช่าและผู้ให้เช่าที่ต้องมีลักษณะเฉพาะ ที่แตกต่างจากการเช่าทรัพย์สินธรรมดาทั่วไป ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าการจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องเช่าสิ่งหาริมทรัพย์มาปรับใช้กับการชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นยังไม่เหมาะสม และหากเกิดกรณีพิพาทแล้วประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ยังไม่อาจตอบปัญหาเรื่องการส่งมอบทรัพย์สินที่ให้เช่าให้เหมาะสมประโยชน์การเช่า และหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ให้เช่ากับผู้เช่าได้ และสิ่งที่สามารถนำมาใช้ได้กับกรณีการชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นหากเกิดกรณีพิพาทเกิดขึ้นคือหลักในเรื่องสัญญาต้องเป็นสัญญาซึ่งก็ยังไม่เหมาะสม จึงถือได้ว่าในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายใช้บังคับกับกรณีนี้จึงต้องอาศัยการอุดช่องว่างตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ซึ่งก็ยังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากการสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นการครอบครองและการควบคุมเรือยอชท์ที่ให้เช่าชาร์เตอร์ ตกอยู่กับผู้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า โดยผู้ชาร์เตอร์เรือทำสัญญาตกลงเช่าเรือชั่วคราวระยะเวลาหนึ่ง และจะจ่ายค่าเช่าตอบแทนในการได้ใช้ประโยชน์จากเรือให้แก่ผู้ให้เช่าชาร์เตอร์ โดยเจ้าของเรือไม่มีหน้าที่จัดหาคนประจำเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือให้แก่ผู้ชาร์เตอร์ ผู้ชาร์เตอร์เรือยอชท์จะเป็นผู้จัดหาผู้ควบคุมเรือ และจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของคนประจำเรือนั้น ตลอดจนรับผิดชอบอย่างอื่นเสมือนเป็นเจ้าของเรือตลอดระยะเวลาของสัญญาการชาร์เตอร์เรือเปล่า ผู้ชาร์เตอร์จะเป็นผู้ควบคุมเรือและมีอำนาจสั่งการทุกอย่างทั้งในด้านการเดินเรือและในเชิงพาณิชย์ และอาจเปลี่ยนชื่อเรือ เครื่องหมายประจำเรือ และนำไปจดทะเบียนยังประเทศอื่นได้ตามความต้องการของผู้ชาร์เตอร์ในช่วงระยะเวลาของการชาร์เตอร์เรือเปล่า เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วผลกระทบที่จะตามมาหากมองในแง่ผลประโยชน์ของประเทศแล้วกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับเกี่ยวกับเรือยอชท์ในปัจจุบัน จึงไม่สอดคล้องและครอบคลุมในเรื่องการชาร์เตอร์เรือเปล่า และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ยังไม่สอดคล้องกับลักษณะการชาร์เตอร์เรือเปล่าเช่นกัน จึงก่อให้เกิดช่องว่างทางกฎหมายและทางปฏิบัติกล่าวคือ ผู้ที่ประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ที่ส่วนมากจะเป็นในรูปแบบบุคคลที่เข้ามาประกอบธุรกิจ และได้จดทะเบียนตาม

กฎหมายไทย โดยมีชาวต่างชาติถือหุ้นอยู่เมื่อพิจารณาแบบผิวเผินอาจจะเห็นว่า ตามกฎหมายแล้ว ธุรกิจดังกล่าวเป็นเพียงการให้บริการให้เช่าทรัพย์สิน เหมือนที่บริษัทให้เช่ารถยนต์ทั่วไปทำกันอยู่ แต่ความจริงแล้วเรื่อยอชท์นั้นมีสัญชาติไทย ซึ่งโดยผลของกฎหมายพาณิชย์นาวีแล้วเรื่อยอชท์ก็มีสิทธิและหน้าที่ตามที่กฎหมายไทย และเรื่อยอชท์สามารถแล่นไปได้รอบโลก หากประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะมาใช้บังคับเช่นในปัจจุบัน เช่นนี้แล้วประโยชน์ก็จะไม่เกิดกับประเทศไทยตามที่ควรจะเป็นในเรื่องการควบคุมกำกับดูแล หากมีชาวต่างชาติที่มีเรื่อยอชท์ก็สามารถนำเรื่อยอชท์ที่จดทะเบียนในต่างประเทศแล่นเข้ามาให้ชาร์เตอร์ได้ โดยไม่มีกฎหมายที่เหมาะสมบังคับใช้ ทำให้การจัดเก็บภาษีเงินได้ ภาษีเรือและค่าธรรมเนียมจากการจดทะเบียนเรือ การตรวจเรือก็ไม่อาจเรียกเก็บกับเรื่อยอชท์ต่างชาตินั้นได้ เพราะใครก็สามารถนำเรื่อยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ได้เลย โดยที่หน่วยงานที่ควบคุมดูแลไม่ได้มีข้อมูลสำคัญในหนังสือที่เป็นเอกสารมหาชนเช่น หนังสือทะเบียนเรือก็จะมีเก็บบันทึกข้อมูลที่จำเป็นและสำคัญเกี่ยวกับเรื่อยอชท์นั้นเลย และโดยนัยของกฎหมายแล้วนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย ที่มีวัตถุประสงค์จะนำเรื่อยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ก็ไม่ตกอยู่ในบังคับของมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 นั่นก็คือชาวต่างชาติสามารถถือหุ้นได้มากกว่าร้อยละสามสิบแต่ไม่เกินร้อยละสี่สิบเก้า และธุรกิจประเภทนี้เป็นธุรกิจที่ใหม่ต้องใช้ทุนสูงและอาศัยความรู้ความชำนาญพิเศษที่คนไทยยังไม่อาจสามารถแข่งขันได้ จึงเป็นธุรกิจที่ชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนถือหุ้น และอาจออกข้อกำหนดในหนังสือบริคณห์สนธิและความตกลงตั้งข้อบังคับต่างๆ ของบริษัทที่กำหนดอำนาจในการจัดการบริหารและการจัดการเกี่ยวกับการเงิน ที่กำหนดให้อำนาจดังกล่าวตกอยู่แก่เสียงข้างน้อยได้โดยไม่ขัดต่อกฎหมาย ผู้ศึกษาเห็นว่ากรให้ชาร์เตอร์เรื่อยอชท์เป็นการให้บริการอื่นๆ ตามความหมายที่กำหนดไว้ตามบัญชีสามข้อที่ 21 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยยังมีช่องว่าง ที่ทำให้บุคคลธรรมดาที่เป็นคนต่างด้าว สามารถนำเรื่อยอชท์มาให้ชาร์เตอร์โดยไม่ต้องนำเรือมาจดทะเบียน เพราะเรื่อนั้นไม่ได้ทำการค้าในน่านน้ำไทย หากเป็นเรือขนาดเล็กกว่าหรือเท่ากับขนาดเรือที่กำหนดไว้ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และผลกระทบในมุมมองของการส่งเสริมการลงทุนเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีนั้น เมื่อกฎหมายที่มีอยู่ไม่สอดคล้องและไม่ครอบคลุมเช่นนี้ทำให้มีการตีความกฎหมายเพื่อใช้ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่อยอชท์ ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยากและไม่ชัดเจนทั้งต่อเจ้าหน้าที่และต่อผู้ประกอบการในเรื่อง การให้คำจำกัดความของเรื่อยอชท์ การจัดประเภทเรื่อยอชท์ และ

กฎเกณฑ์การตรวจเรือ การจดทะเบียนเรือ การจัดเก็บภาษีและการกำหนดสัดส่วนในการถือกรรมสิทธิ์ ในเรือยอชต์ การตรวจสอบควบคุมดูแลในเรื่องความปลอดภัยของเรือและการเดินเรือ การตรวจสอบเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ และการควบคุมมาตรฐานการเดินเรืออย่างปลอดภัยเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายพาณิชย์นาวีเกี่ยวกับเรือและการเดินเรือ เป็นไปอย่างลำบากและไม่เอื้อประโยชน์แก่การพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์ของประเทศไทย เพราะเรือยอชต์ที่ไม่ได้จดทะเบียน หรือเรือยอชต์ต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในน่านน้ำไทย อาจนำเรือยอชต์มาให้ชาร์เตอร์ได้โดยเสรีและเรือเหล่านั้นอาจไม่ได้มาตรฐานเรื่องความปลอดภัย ซึ่งสามารถก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือ และอันตรายต่อนักท่องเที่ยวที่ชาร์เตอร์เรือในประเทศไทย ซึ่งจะทำให้เสียหายต่อบรรยากาศการท่องเที่ยวทางทะเล และขาดโอกาสในการที่จะได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการเดินเรือ และการต่อเรือยอชต์มาสู่คนไทย เพราะนักลงทุนเข้ามาลงทุนในธุรกิจประเภทนี้น้อย ทำให้คนไทยไม่มีโอกาสในเรียนรู้และพัฒนาความรู้ความสามารถในธุรกิจบริการพาณิชย์นาวีได้เพียงพอเพื่อแข่งขันกับต่างประเทศ

ในเรื่องการชาร์เตอร์เรือนี้ประเทศอังกฤษ มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเปล่าว่าเป็นสัญญาทางพาณิชย์นาวีอย่างหนึ่ง โดยเจ้าของเรือตกลงจะสละการครอบครองและการควบคุมสั่งการให้แก่ผู้ชาร์เตอร์ โดยผู้ชาร์เตอร์จะชำระค่าชาร์เตอร์เรือเปล่านั้น (Hire) ให้กับเจ้าของเรือ โดยหลักของกฎหมายประเทศอังกฤษ เกิดจากคำพิพากษาของศาลที่มีเนื้อหาครบทุกประเภทของการชาร์เตอร์เรือทุกประเภท รวมทั้งการชาร์เตอร์เรือเปล่าและกฎหมายของประเทศอังกฤษก็เป็นที่ยอมรับในระดับสากลเนื่องจากประเทศอังกฤษมีความคุ้นเคยกับการชาร์เตอร์เรือ และสำหรับประเทศสิงคโปร์มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเปล่าในกฎหมายพาณิชย์นาวี และกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือของประเทศสิงคโปร์ก็เช่นเดียวกันกับประเทศอังกฤษ เพราะกฎหมายพาณิชย์นาวีของอังกฤษนั้นมีอิทธิพลต่อประเทศสิงคโปร์มากเนื่องจากเคยเป็นอาณานิคมมาก่อน โดยกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ได้กำหนดเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่าว่าเป็นสัญญาทางพาณิชย์นาวีอย่างหนึ่งโดยการครอบครองและควบคุมเรือจะตกอยู่แก่ผู้ชาร์เตอร์ ซึ่งจะใช้ประโยชน์จากตัวเรือได้ตามต้องการ ตลอดช่วงเวลาของสัญญา นายเรือและลูกเรือจะเป็นลูกจ้างของผู้ชาร์เตอร์ และผู้ชาร์เตอร์เรือจะเป็นผู้รับผิดชอบและรับภาระทั้งหมดเกี่ยวกับการจัดการเรือ การปฏิบัติการเรือและการเดินเรือ ดังนั้นนายเรือจึงเป็นตัวแทนของผู้ชาร์เตอร์เรือเปล่านี้นี้ และบทบัญญัติเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เปล่านี้นี้ประเทศสิงคโปร์ได้รวมเอาไว้ด้วยกันใน Merchant Shipping Act จึงไม่กระจัดกระจายเช่นเดียวกับของประเทศอังกฤษ

ผลของการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเหมือนประเทศอังกฤษและสิงคโปร์และบทบัญญัติเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีไม่ได้รวบรวมไว้ที่เดียวกันนี้เอง ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องหาวิธีการจัดการควบคุมเรือยอชท์ ที่นำมาให้ชาร์เตอร์เพื่อความปลอดภัยและกีฬา โดยการตีความว่าการชาร์เตอร์เรือเป็นการทำการค้าในน่านน้ำไทย เหมือนเป็นการเช่าเรือมาเพื่อรับขนคนโดยสาร และเรือยอชท์แม้จะเป็นเรือที่ขับเคลื่อนด้วยใบและมีเครื่องยนต์สำรองก็ถูกจัดประเภทให้เป็นเรือกลเดินทะเลเดินทางเฉพาะเขตในการจัดประเภทเรือสำหรับการตรวจเรือ เพื่อจะได้ใบแสดงการตรวจเรือไปประกอบการขอจดทะเบียนเรือไทยและการขอใบอนุญาตใช้เรือ และต้องตกอยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่ว่า เรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องมีคนควบคุมเรือและช่างเครื่องเป็นคนสัญชาติไทย เนื่องจากการตีความที่คลาดเคลื่อนและเชื่อว่าการนำเรือมาให้ชาร์เตอร์เป็นการค้าในน่านน้ำไทย ทำให้มองข้ามถึงข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ที่ยังมีช่องว่างในเรื่องคำนิยามของคำว่า "การค้าในน่านน้ำไทย" ที่ผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นปัญหาที่สำคัญที่ควรได้รับการแก้ไขโดยด่วนเนื่องจากคำนิยามดังกล่าวไม่ครอบคลุมและไม่มีความหมายเฉพาะในเรื่องการชาร์เตอร์เรือเปล่า เกิดเป็นช่องว่างทางกฎหมาย ส่งผลทำให้เรือยอชท์ต่างชาติสามารถเข้ามาให้ชาร์เตอร์ได้มีผลทำให้นักลงทุนชาวไทยและต่างชาติที่เข้ามาโดยถูกต้องชอบธรรมและเสียภาษีต้องสูญเสียประโยชน์ ซึ่งไม่เป็นผลดีต่อบรรยากาศการลงทุนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเรือยอชท์ที่มีมูลค่ามหาศาลต้องอาศัยเงินทุนของต่างชาติเข้ามาลงทุน เนื่องจากเรือยอชท์แต่ละลำมีราคาสูงมากนักธุรกิจไทยมีเงินทุนที่สู้นักลงทุนต่างชาติไม่ได้และไม่มีความเชี่ยวชาญในการลงทุนเกี่ยวกับการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ทำให้ประเทศไทยต้องเปิดโอกาสให้นักลงทุนเข้ามาลงทุนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อนำร่องและถ่ายทอดความรู้ความเชี่ยวชาญให้แก่ชาวไทยต่อไป และรัฐเองก็ไม่อาจจะควบคุมดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของเรือและการเดินเรือยอชท์ที่จดทะเบียนต่างชาติที่สามารถเข้ามาได้อย่างเสรี โดยอาศัยความไม่สอดคล้องของคำนิยาม "การค้าในน่านน้ำไทย" และการที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือได้เพราะไม่มีข้อมูลของเรือยอชท์ดังกล่าว และไม่อาจจัดเก็บภาษีเงินได้และค่าธรรมเนียมการตรวจเรือ ประเทศไทยก็จะไม่ได้ประโยชน์อะไรเลย

4.4.4 ปัญหาการเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความสามารถผู้ควบคุมเรือยอซท์

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในพระราชบัญญัตินี้ตามมาตรา 137 กำหนดให้เรือต้องมีใบอนุญาตให้เรือจึงจะสามารถดำเนินการได้โดยมีใบอนุญาตดังกล่าวมีอายุใช้ได้ฉบับหนึ่งไม่เกิน 12 เดือน²⁹ และหากใช้เรือที่ไม่ได้รับใบอนุญาต หรือใช้เรือที่ใบอนุญาตสิ้นสุดก็ จะมีความผิดและรับโทษ³⁰ การที่จะขอรับใบอนุญาตให้เรือได้นั้นโดยสภาพบังคับแล้วเรือลำนั้นจะต้อง ได้ผ่านการตรวจเรือก่อนตามมาตรา 162 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และเมื่อผ่านการตรวจเรือแล้วจะได้รับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือ และหรือ ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อน แล้วนำเรือนั้นไปขอจดทะเบียนเรือก่อน เมื่อได้ปฏิบัติตามกฏตามขั้นตอนที่กำหนดจึงจะยื่นขอรับใบอนุญาตให้ใช้เรือได้ และตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกัน กำหนดว่าหากมีการเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือต้องแจ้งนายทะเบียน ประกอบกับในมาตรา 284 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดว่า เจ้าของเรือจะต้องดำเนินการเปลี่ยนแปลงภายใน 15 วัน เพื่อนายทะเบียนจะได้บันทึกการ เปลี่ยนแปลงไว้ในใบอนุญาตให้เรือด้วย

ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ได้กำหนดคุณสมบัติคนประจำ เรือตั้งแต่มาตรา 277 ไปจนถึงมาตรา 282 สำหรับเรื่องคุณสมบัติคนประจำเรือตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 277 ถึงมาตรา 282 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ กำหนดให้คนประจำเรือบนเรือไทยใน ตำแหน่งที่สำหรับการตรวจเรือ เช่นนายเรือ ต้นหน สรั่ง ได้ก๋ง นายท้าย คนท้ายเรือ หรือต้นกล ต้องมี ใบประกาศนียบัตร และต้องผ่านการสอบความรู้และรวมถึงการตรวจสุขภาพและกฎหมายไทยยอมรับ

²⁹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2481 ฉบับแก้ไข ครั้งที่ 6 เรื่องการใช้ เรือ มาตรา 7 “ ใบอนุญาตให้เรือทุกชนิดให้มีอายุใช้ได้ฉบับหนึ่งไม่เกินสิบสองเดือนนับแต่วันออก ใบอนุญาตส่วนวันสิ้นสุดอายุของใบอนุญาตให้กำหนดไว้ในใบอนุญาต”

³⁰ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2481 ฉบับแก้ไข ครั้งที่ 6 มาตรา 9 “ผู้ใด ใช้เรือที่มีได้รับใบอนุญาต หรือใช้เรือที่มีใบอนุญาตสิ้นอายุแล้วหรือใช้เรือผิดไปจากเขตหรือตำบลการ เดินเรือที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตให้เรือต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และเจ้าท่าจะสั่งยึดใบ อนุญาตการใช้เรือมีกำหนดไม่เกินหกเดือนด้วยก็ได้...”

เฉพาะประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ เฉพาะที่ออกตามความแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยนี้ ซึ่งหมายถึงประกาศนียบัตรที่ออกโดยสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีไทยเท่านั้น และประกอบกับความตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 50 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2528³¹ กำหนดเงื่อนไขการจ้างคนประจำเรือในกรณีที่เรือนั้นทำการค้าในน่านน้ำไทยคนประจำเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยเท่านั้น และตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ได้กำหนดว่าหากกรณีที่จะต้องเปลี่ยนตัวผู้ควบคุมเรือใหม่ให้ผู้ควบคุมเรือคนใหม่ ต้องนำใบทะเบียนเรือกับประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตประจำตัวของตนไปแสดงต่อเจ้าท่าหรือนายทะเบียนเรือหรือสถานกกลสุลไทยก่อนออกเรือ เพื่อทำการแก้ไขในใบทะเบียนเรือ และตามมาตรา 284 วรรคสอง ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525 กำหนดว่าเมื่อเจ้าของหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ ประสงค์จะเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือลำใดก็ให้เจ้าของหรือตัวแทนของเจ้าของเรือดำเนินการแก้ไขใบอนุญาตใช้เรือภายใน 15 วัน ณ ที่ทำการเจ้าท่าท้องถิ่นที่เรื่อนั้นขึ้นทะเบียน โดยต้องนำใบอนุญาตใช้เรือพร้อมประกาศนียบัตรของผู้ทำการคนใหม่ไปให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตจัดบันทึกการเปลี่ยนตัวผู้ทำการดังกล่าวไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ³² ด้วย

³¹ มาตรา 50 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 "คนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ซึ่งสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ทุกคนต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย สำหรับคนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ทวิ เพื่อใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะต้องมีอัตราส่วนของบุคคลสัญชาติไทยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"

³² โดยในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในพระราชบัญญัตินี้ตามมาตรา 137 กำหนดให้เรือต้องมีใบอนุญาตใช้เรือจึงจะสามารถดำเนินการได้โดยมีใบอนุญาตดังกล่าวมีอายุใช้ได้ฉบับหนึ่งไม่เกิน 12 เดือนและหากใช้เรือที่ไม่ได้รับใบอนุญาต หรือใช้เรือที่ใบอนุญาตสิ้นสุดก็จะมีคามผิดและรับโทษ การที่จะขอรับใบอนุญาตใช้เรือได้นั้นโดยสภาพบังคับแล้วเรือลำนั้นจะต้องได้ผ่านการตรวจเรือก่อนตามมาตรา 162 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และเมื่อผ่านการตรวจเรือแล้วจะได้รับใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือ และหรือใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเป็นเรือไทยก่อน แล้วนำเรื่อนั้นไปขอจดทะเบียนเรือก่อนเมื่อได้ปฏิบัติครบถ้วนตามขั้นตอนที่กำหนดจึงจะยื่นขอรับใบอนุญาตให้ใช้เรือได้

กล่าวคือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงตัวผู้ควบคุมเรือยอชท์ ให้ผู้ควบคุมเรือคนใหม่ นำใบทะเบียนและประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตประจำตัวของตน เพื่อไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลสยามแล้วแต่กรณี ก่อนเรือออก³³

ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยเป็นสมาชิกของ STCW 95 จึงได้นำข้อกำหนดในอนุสัญญานี้มาปรับใช้โดยการประกาศกฎหมาย พระราชกฤษฎีกา คำสั่งและข้อบังคับต่างๆ เช่น ข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ความสามารถและการออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 และข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ความสามารถและการออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2542 ซึ่งออกตามอำนาจของมาตรา 279 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2525³⁴ ตลอดจนการกระทำอย่างอื่น

³³ ไผทชิต เอกจริยกร, อ่างแล้ว เริงอรรถที่ 18, น.204.

³⁴ โดยตามข้อ 5 ของข้อบังคับกรมเจ้าท่าฯ ฉบับนี้ได้กำหนดให้ข้อบังคับนี้ ใช้บังคับกับบุคคลผู้ทำการในเรือไทย และบุคคลสัญชาติไทยผู้ทำการในเรือต่างประเทศที่เป็นเรือเดินทะเลระหว่างประเทศ ยกเว้นผู้ทำการใน

- (1) เรือราชนาวีไทยและเรือรัฐบาล
- (2) เรือประมง
- (3) เรือสำราญกีฬาที่ไม่ใช่เพื่อการค้า
- (4) เรือไม้ที่ต่อแบบโบราณ

หากเทียบกับอนุสัญญา STCW แล้วพบว่า ได้กำหนดขอบเขตการใช้บังคับเอาไว้เช่นเดียวกัน และสอดคล้องตาม Article III โดยอนุสัญญานี้ ในเรื่องการใช้บังคับกับคนประจำเรือที่กระทำการบนเรือเดินทะเลในน่านน้ำของสัญชาติของรัฐภาคี แต่จะไม่ใช้บังคับกับ

- (a) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่เป็นของรัฐบาลที่มีได้มีจุดมุ่งหมายเพื่อทำการค้า
- (b) เรือประมง
- (c) เรือยอชท์เพื่อความสำราญ ที่มีใช้ทำการค้า
- (d) เรือไม้ต่อแบบโบราณ

เพื่อให้อนุสัญญาฯ มีผลบังคับใช้ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2546 ถือว่าเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์นั้นเป็นเรือโดยสารประเภทเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต ใช้เป็นเรือโดยสาร³⁵ จึงได้กำหนดเงื่อนไขให้การจดทะเบียนเรือไทยทุกครั้งจะต้องระบุชื่อนายเรือและนายเรือนั้น จะต้องมี

และในส่วนของข้อบังคับที่เกี่ยวกับเรือยอชท์ที่มีไว้เพื่อการค้านั้นเนื่องจากการศึกษานี้มีขอบเขตเป็นการศึกษาเฉพาะเรือยอชท์ขนาดไม่เกิน 24 เมตร เมื่อศึกษาข้อบังคับแล้วพบว่าข้อบังคับที่ 35 ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ความสามารถและการสอบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2542 คือประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้ มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์ สำเร็จการศึกษาชั้นพื้นฐานทั่วไปไม่น้อยกว่า 6 ปีหรือเทียบเท่า ผ่านการอบรมหลักสูตรพนักงานวิทย์ ที่ได้รับการรับรอง GMDSS หรือมีประกาศนียบัตรพนักงานวิทย์ GMDSS หรือ ROC และเป็นผู้สำเร็จการศึกษาและฝึกอบรม ที่ได้รับการรับรองตามหลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและนายเรือของเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ และผ่านการฝึกปฏิบัติงานในฝ่ายเดินเรือที่รวมอยู่ในหลักสูตรการศึกษาฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองแล้วไม่น้อยกว่า 36 เดือนในเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 60 ตันกรอสส์หรือมากกว่า และในระยะเวลาการฝึกหรือการปฏิบัติงานดังกล่าว ต้องมีการเข้ายามบนสะพานเดินเรือภายใต้การควบคุมของนายเรือหรือนายประจำเรือ มาแล้วไม่น้อยกว่า 6 เดือนหรือ เป็นผู้สำเร็จการศึกษาชั้นปีที่ 1 ฝ่ายการเดินเรือจากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีหรือโรงเรียนนายเรือ หรือสถาบันอื่นที่ได้รับการรับรองแล้ว และผ่านการปฏิบัติงานฝ่ายเดินเรือในเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาด 60 ตันกรอสส์หรือมากกว่า และ/หรือเรือหลวงหรือเรือราชการไม่น้อยกว่า 6 เดือน ผ่านการประเมินว่าเป็นผู้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานหลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและนายเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ ตามที่กำหนด ซึ่งกำหนดคุณสมบัติของผู้ขอมากขึ้นกว่าที่อนุสัญญากำหนด และแยกประเภทย่อยเยอะกว่าอนุสัญญากำหนด อนุสัญญาฯ มีเพียง 4 ประเภท แต่ของไทยมีทั้งสิ้น 11 ประเภทซึ่งอาจทำให้เกิดความสับสนในระดับสากลในการเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถเนื่องจากเรือเดินทางไปได้ทั่วโลก

³⁵ บัญชีแนบท้ายคำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 1139/2530 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2530

สัญชาติไทย และผ่านการฝึกอบรม³⁶ และมีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถนอกเหนือจากนั้นบนเรือ จะต้องมิใบอนุญาตใช้เรือแสดงไว้เมื่อมีการขอตรวจและหากไม่ตรงกันกับใบสำคัญประจำเรือ หรือไม่มีใบอนุญาตให้ใช้เรือหรือใบประกาศนียบัตรเช่นว่านั้นจะมีความผิดตามกฎหมายแต่ในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริงในการนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์นั้นีสองประเภทคือ ให้ชาร์เตอร์แบบเรือเปล่า Bareboat Charter หมายถึงการชาร์เตอร์เรือยอชท์เปล่าและผู้ชาร์เตอร์เป็นผู้ควบคุมและจัดหาคนประจำเรือ ในช่วงระยะเวลาที่สัญญาชาร์เตอร์เรือมีผลบังคับใช้และการให้ชาร์เตอร์เรือพร้อมผู้ควบคุมเรือในภาษาเทคนิคของการแล่นเรือยอชท์เรียกว่า Skipper ซึ่งเทียบเท่ากับนายเรือเล็กและหากมีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเครื่องกลและมีใบประกาศนียบัตรก็อนุโลมให้มีหน้าที่เป็นนายยามฝ่ายเครื่องกลเป็นคนเดียวกับผู้ควบคุมการเดินเรือได้ โดยการชาร์เตอร์แบบนี้ให้ชาร์เตอร์เรือเป็นผู้จัดหาผู้ควบคุมเรือยอชท์ ซึ่งเป็นพนักงานประจำของผู้ให้ชาร์เตอร์ให้แก่ผู้ชาร์เตอร์เรือโดยผู้ชาร์เตอร์เป็นรายที่เี่ยวตามสัญญาชาร์เตอร์ ในกรณีที่เป็นการชาร์เตอร์เรือเปล่า Bareboat Charter เมื่อผู้ประกอบการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์นำเรือยอชท์ไปจอดทะเบียนเป็นเรือไทย จะต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด แต่เมื่อมีคนมาชาร์เตอร์เรือลำใดลำหนึ่งแบบ Bareboat Charter เพราะต้องการแล่นเรือเอง โดยผู้ชาร์เตอร์จะต้องมีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถและออกใบประกาศนียบัตรให้ในต่างประเทศ ก็จะทำให้เกิดปัญหาคนประจำเรือไม่มีใบประกาศนียบัตรที่ออกให้ในประเทศไทย และหากเป็นคนต่างด้าวก็จะทำให้เป็นคนประจำเรือที่ควบคุมเรือไทยโดยขัดต่อกฎหมาย เนื่องจากไม่มีสัญชาติไทย ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีการผ่อนผันในเรื่องนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ โดยให้ผู้มีใบประกาศนียบัตรของต่างประเทศผู้นั้นสามารถยื่นคำขอให้เจ้าพนักงานเทียบรับรองใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถได้ แต่ก็ยังเป็นประเด็นปัญหา กล่าวคือระยะเวลาในการดำเนินการและความไม่ชัดเจนของเงื่อนไข เอกสาร และ

³⁶ ในการฝึกความคุ้นเคย กรมเจ้าท่าฯ ได้กำหนดให้คนประจำเรือไทย และคนประจำเรือทุกคนในเรือไทย ไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยเท่านั้น ต้องได้รับการฝึกอบรมหลักสูตรพื้นฐานความปลอดภัยดังต่อไปนี้ การดำรงชีพ การป้องกันและดับไฟ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น ความปลอดภัยของบุคคลและความรับผิดชอบต่อสังคม (ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ความสามารถและการออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 ข้อ 60 และข้อ 61) ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดใน อนุสัญญา STCW 1995 Chapter VI/1 ถึง VI/4

ระยะเวลาทำให้ผู้ซาร์เตอร์เรือไม่ได้รับความสะดวก และต้องสูญเสียเวลาไปกับการติดต่อหน่วยงานของรัฐ แทนที่จะใช้เวลาในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ นอกจากนี้ในสวนปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับกรณีที่ผู้ประกอบการให้ซาร์เตอร์เรือยอชท์ที่ได้รับใบอนุญาตใช้เรือยอชท์ และในการจดทะเบียนเรือต้องระบุบุคคลสัญชาติไทยที่จะเป็นคนประจำเรือเอาไว้ในใบสำคัญของเรือแต่ละลำ ซึ่งในทางปฏิบัติบุคคลที่ทำหน้าที่เป็นคนประจำเรือที่เรียกว่านายเรือหรือ Skipper นั้นคือบุคคลที่เป็นลูกจ้างของบริษัทให้ซาร์เตอร์เรือยอชท์ ที่มีไว้สำหรับบริการควบคุมเป็นนายเรือให้แก่ผู้มาซาร์เตอร์เรือแบบ Charter with Crew เช่นนี้แล้วเมื่อมีเหตุจำเป็นที่บุคคลนั้นต้องลงงาน ผู้ประกอบการให้ซาร์เตอร์เรือยอชท์ก็ต้องจัดหานายเรือที่เป็นลูกจ้างคนอื่นของเรือลำอื่นมาแทน จึงทำให้ชื่อของนายเรือที่เป็นลูกจ้างไม่ตรงกับใบสำคัญและใบอนุญาต ผลคือทำให้เกิดปัญหาถูกจับและปรับเมื่อถูกตรวจโดยเจ้าพนักงานของรัฐ ในประเทศไทย โดยระเบียบแล้วอย่างน้อยเรือจะต้องมีผู้ควบคุมเรือสองคนคือนายเรือและนายยามฝ่ายข้างกล แต่โดยทางปฏิบัติสำหรับเรือยอชท์ขนาดเล็กจะอนุโลมให้ผู้ควบคุมเรือได้หนึ่งคนที่เรียกกันในหมู่ชาวแล่นเรือยอชท์ว่า Skipper นั้นเอง กล่าวคือเป็นทั้งนายเรือเล็กที่มีความรู้ความสามารถด้านเครื่องกลตามมาตรฐานด้วย

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 หรือ (International Convention on Standard of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978, as Amendment in 1995) หรือ STCW 95 ประเทศไทยมีพันธกรณีที่ต้องรับรองใบประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐที่เป็นภาคีอื่นด้วย³⁷ ในปัจจุบันแม้ประเทศไทยจะมีการออกประกาศนียบัตรรับรอง

³⁷ ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรม การสอบความรู้ความสามารถและการออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541 ส่วนที่ 6 ในกรณีเป็นบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย หากกรณีประสงค์จะขอเทียบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกมาจากประเทศของตนมาแล้ว แต่จะต้องเป็นประเทศภาคีสมาชิกในอนุสัญญาด้วยและรัฐภาคีที่ได้ทำข้อตกลงว่าด้วยการรับรองไว้กับประเทศไทยด้วย (ตามข้อบังคับข้อที่ 52) โดยมีจุดประสงค์เพื่อทำการเดินเรือไทยโดยต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมเจ้าท่า (ตามข้อที่ 51) และเมื่อได้ออกประกาศนียบัตรแล้วก็ให้มีอายุไม่เกิน 12 ปี (ตามข้อที่ 55) : ซึ่งตามอนุสัญญา STCW 1978/1995 ได้กำหนดให้รัฐภาคีมีการยอมรับ

ประกาศนียบัตรที่ออกในรัฐภาคีอื่นก็เป็นแต่ในทางปฏิบัตินั้น ยังมีปัญหาในเรื่องระยะเวลาที่ปัจจุบันนี้ใช้เวลาถึง 15 วันในการดำเนินการสร้างความไม่สะดวกต่อชาวต่างชาติที่มีใบประกาศนียบัตรที่ออกในรัฐภาคีอื่นที่มีเวลาจำกัดในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย แม้ว่าจากการศึกษาจะพบว่ากรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้มีแผนปรับลดกระบวนการกำหนดชั้นตอนและระยะเวลาดังนี้ ยื่นคำร้อง เจ้าหน้าที่ประเมินคุณสมบัติผู้ขอได้รับรองฯ ทางอีเมล เจ้าหน้าที่ตรวจท่า (จตท.) จัดทำรายงานเสนอ ผู้อำนวยการตรวจท่า (ผตท.) เพื่อพิจารณาและเสนอตามสายงานไปยังผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม (สปลว) เพื่อลงนามและเสนอรองอธิบดีเจ้าท่าฝ่ายปฏิบัติการ (รชน.ปก.) เมื่อพิจารณาอนุญาต และส่งเรื่องกลับไปที่สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม จากนั้นจึงจะออกประกาศนียบัตร และลงนามก่อนจึงจ่ายเรื่องคืนแก่ผู้ร้อง ซึ่งตามกระบวนการที่เสนอลดชั้นตอนนั้นควรจะใช้เวลาเพียง 5 วันก็ตามก็ไม่อาจจะปฏิบัติได้จริงตามที่กำหนดไว้เนื่องจากความไม่ชัดเจนในเรื่องของเอกสารและขั้นตอนที่ประชาชนควรทราบทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ทำให้ผู้ที่มาติดต่อไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร

ในประเทศอังกฤษ สำหรับการยอมรับใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถคนประจำเรือ ในประเทศอังกฤษนั้น ก็มีการยอมรับใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ เช่นเดียวกับประเทศไทยเนื่องจาก ประเทศอังกฤษก็เป็นประเทศภาคีสมาชิกอนุสัญญา STCW 1995 โดยการออกใบรับรองใบประกาศนียบัตรเพื่อแสดงถึงการยอมรับดังกล่าว และจะจัดบันทึกการยอมรับดังกล่าวนี้ไว้ในทะเบียนเช่นประเทศไทยและสิงคโปร์ และนอกจากนี้แล้วประเทศอังกฤษยังสามารถยื่นคำร้องขอให้ออกใบรับรองนี้ได้สะดวกและรวดเร็วล่วงหน้า โดยทางอินเตอร์เน็ตเหมือนกับประเทศสิงคโปร์อีกด้วย ในเรื่องความรู้ความสามารถของคนประจำเรือยอชท์นั้น นอกจากนี้แล้วประเทศอังกฤษยังได้ยอมรับใบประกาศนียบัตรของประเทศเป็นใบประกาศนียบัตรรับรอง และอนุญาตให้ใช้เรือยอชท์ที่ออกให้ในประเทศในเครือจักรภพ หรือประเทศที่เป็นสมาชิกของ สหภาพยุโรป ประเทศอังกฤษจะรับรองและเทียบใบประกาศนียบัตรที่ให้เสมอ โดยเอกสารที่ต้องนำมาประกอบคำร้องขอใบรับรองใบประกาศนียบัตรที่ออกในต่างประเทศคือ หนังสือเดินทางหรือใบอนุญาตประจำตัว (Discharge book) โดยมีเงื่อนไขว่าใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ ตาม

ประกาศนียบัตรที่ออกในรัฐภาคีอื่นด้วย และจะไม่ยอมรับประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐอื่นที่มีใช้รัฐภาคี

มาตรฐานสากลที่ออกให้ในต่างประเทศต้องเป็นภาษาอังกฤษและกรอกแบบฟอร์มให้ครบถ้วน สำหรับ เรือยอชท์ขนาดเล็กกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น ไม่ได้กำหนดห้ามมิให้มีคนประจำเรือเป็น ชาวต่างชาติแต่อย่างใด เว้นแต่ตำแหน่งนายเรือที่อาจจะต้องเป็นพลเมืองอังกฤษ หรือพลเมืองใน ประเทศเครือจักรภพ พลเมืองของประเทศสมาชิกองค์การนาโต้ North Atlantic Treaty Organization (NATO) หรือ กลุ่มสหภาพยุโรป (EU) และคนประจำเรือเมื่อมีคุณสมบัติครบถ้วนก็จะต้องมีใบ ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ประเทศอังกฤษเรียกว่า Certificate of Competency และ Certificate of Equivalent Competency (CEC) และต้องมีความรู้ความสามารถที่ได้ตาม มาตรฐานสากล ตามที่กำหนดไว้และต้องมีความรู้ภาษาอังกฤษ โดยเฉพาะตำแหน่งนายเรือ นั้น จะต้องได้มาตรฐานเป็นไปตามกฎหมายของอังกฤษในระดับที่หนึ่งเรือที่มีขนาดยาวกว่า 24 เมตร เรือ โดยสารชั้นหนึ่งที่เป็นเรือขนาดตั้งแต่ 500 กรอสส์ตัน หรือเรือที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 300 คนขึ้นไป

ส่วนในเรื่องการยอมรับประกาศนียบัตรที่ออกในรัฐอื่นของประเทศสิงคโปร์ นั้นเนื่องจาก ประเทศสิงคโปร์เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญา STCW 1978/1995 เหมือนประเทศไทยและอังกฤษ จึง มีการออกใบประกาศนียบัตรรับรองใบประกาศนียบัตรที่ออกในต่างประเทศหากมีคุณสมบัติที่เป็นไปตาม อนุสัญญา STCW 1978/1995 โดยสามารถยื่นขอให้รับรองได้ทางอินเตอร์เน็ต แต่ในกรณีคนประจำ เรือดังกล่าวจะต้องผ่านการตรวจสอบและได้รับหนังสือรับรองบันทึกการสลักหลัง หรือที่เรียกว่า Certificate of Endorsement จาก MPA ที่เรียกว่า Certificate of Recognition (COR) ก่อนจึงจะ สามารถทำงานบนเรือสิงคโปร์ได้ แต่จะต้องได้รับใบรับรองการยอมรับใบประกาศนียบัตรดังกล่าวก่อน โดยมีกำหนดครั้งละไม่เกิน 5 ปีหรือจนกว่าใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถดังกล่าว หมดอายุแล้วแต่กรณีโดยถือเอาการหมดอายุที่เกิดขึ้นก่อนเป็นเกณฑ์ และบทบัญญัติที่เกี่ยวกับคน ประจำเรือสิงคโปร์ไม่ได้กำหนดให้ใช้บังคับเฉพาะกับเรือที่มีสัญชาติสิงคโปร์เท่านั้น แต่ยังคงบังคับแก่เรือ ที่เข้ามาใช้ท่าเรือของประเทศสิงคโปร์ด้วย ในระเบียบปัจจุบันที่ได้กำหนดออกมาก็ไม่ได้กำหนด สัญชาติของคนประจำเรือไว้แต่อย่างใด ทั้งยังยอมรับคนต่างด้าวที่ถือใบประกาศนียบัตรถูกต้องและมี คุณสมบัติและความสามารถที่เหมาะสมเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามอนุสัญญา STCW 1978 ตามที่แก้ไขแล้ว 1995 ให้ทำงานบนเรือสิงคโปร์ได้สำหรับประเทศที่สิงคโปร์ได้ทำข้อตกลงเอาไว้ตาม I/10 of STCW 95 คนประจำเรือที่จะต้องมีความรู้ความสามารถตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา STCW 1978/1995 โดยจะพิจารณาจากหนังสือรับรองคนประจำเรือในตำแหน่งนายเรือและนายยามฝ่ายช่าง กล (Engineer) (สำหรับเรือสำราญและเรือที่ให้บริการเรือมีขนาดไม่เกิน 3,000 ตันกรอสส์ (GT))

จากการศึกษาพบว่าประเทศไทยมีขั้นตอนในการรับรองใบประกาศนียบัตรที่ซับซ้อนและไม่สามารถขอได้ทางอินเทอร์เน็ต เป็นผลทำให้ไม่มีความคล่องตัวเพราะติดขัดอยู่กับข้อบังคับต่างๆ ทั้งในเรื่องระยะเวลาและแบบพิธีต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความยุ่งยากและไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงของการชาร์เตอร์เรือยอชท์เปล่าและการชาร์เตอร์เรือยอชท์พร้อมคนประจำเรือ เพราะกฎหมายไทยตามมาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดให้เรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องมีคนประจำเรือเป็นบุคคลสัญชาติไทย ซึ่งต่างกับประเทศอังกฤษที่สงวนเฉพาะตำแหน่งผู้ควบคุมเรือเท่านั้นไว้ให้พลเมืองของประเทศตน ส่วนประเทศสิงคโปร์นั้นหากเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล และมีใบประกาศนียบัตรตามที่กำหนดและยังไม่หมดอายุก็สามารถทำงานบนเรือสิงคโปร์ได้ไม่ได้สงวนไว้ให้เฉพาะพลเมืองของสิงคโปร์ และตามมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 กำหนดว่าหากมีการเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือต้องแจ้งนายทะเบียน ประกอบกับในมาตรา 284 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้องดำเนินการแจ้งการเปลี่ยนแปลงภายใน 15 วัน เพื่อนายทะเบียนจะได้บันทึกการเปลี่ยนแปลงไว้ในใบอนุญาตใช้เรือด้วย เป็นการกำหนดบังคับที่สร้างปัญหาให้กับนายเรือ ซึ่งประจำเรือไทยและนักท่องเที่ยวที่ต้องการควบคุมเรือยอชท์เอง ที่จะต้องหาเวลาดำเนินการแก้ไขใบทะเบียนเรือและดำเนินการยื่นขอให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่เรือได้ขึ้นทะเบียนให้ออกใบประกาศนียบัตร เพื่อรับรองใบประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น ซึ่งทำให้เสียเวลาและมีขั้นตอนที่ส่งกลับไปกลับมาใช้เวลานาน ทำให้เสียเวลาในการเดินทางท่องเที่ยวและมีผลกระทบต่อบรรยากาศการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่ต้องการท่องเที่ยวไปทางทะเลและพักผ่อนกับครอบครัวอย่างสันโดษ และนอกจากนี้กฎหมาย ยังได้กำหนดเงื่อนไขให้เรือไทยทุกลำต้องมีผู้ควบคุมเรือเป็นบุคคลสัญชาติไทย เพื่อสงวนอาชีพนี้ไว้ให้เฉพาะชาวไทยเท่านั้น แต่จากการศึกษาพบว่าในความเป็นจริงแล้วการควบคุมเรือยอชท์นั้นชาวไทยยังไม่มีความรู้ความชำนาญเนื่องจากเป็นเรื่องใหม่ ซึ่งทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรในการควบคุมเรือยอชท์

4.4.5 ปัญหาระยะเวลาที่อนุญาตให้ผู้ควบคุมเรือและลูกเรือยอชท์ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์อยู่ในประเทศไทย และการวางเงินประกันเมื่อเจ้าของเรือยอชท์เดินทางออกนอกประเทศไม่ได้นำเรือออกไปด้วยและการเพิ่มหรือลดจำนวนลูกเรือ ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522

ในการเดินทางเข้าหรือออกประเทศไทยของพาหนะนั้น ผู้เดินจะต้องเข้าและออกตามด่านตรวจคนเข้าเมืองภายใน 24 ชั่วโมง โดยคนเข้าเมืองที่เป็นเจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะต้องยื่นแบบรายการเกี่ยวกับพาหนะ แบบบัญชีคนโดยสาร แบบบัญชีคนประจำเรือต่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองที่จะเข้าหรือออก หากเป็นผู้ควบคุมเรือยอชท์หรือคนประจำเรือยอชท์ประเภทคนผ่านหรือ Transit Visa ก็จะถูกอนุญาตให้พำนักอยู่ตามฐานที่เข้ามาเพื่อทำหน้าที่ โดยกฎหมายกำหนดอนุญาตในขั้นต้นไว้ไม่เกิน 30 วัน แต่บางสัญชาติก็จะได้รับอนุญาตเพียง 7 หรือ 15 วันแล้วแต่กรณี และสามารถขอขยายระยะเวลาได้ไม่เกิน 30 วัน แต่ถ้าหากเป็นผู้โดยสารก็จะอนุญาตให้อยู่ตามประเภทของวีซ่านักท่องเที่ยวหรือ Tourist Visa โดยทั่วไปจะอนุญาตให้อยู่ได้เป็นเวลา 60 วันและขอขยายระยะเวลาได้ไม่เกิน 30 วัน หรือในกรณีที่ไม่มีวีซ่าและเดินทางเข้ามาประทับลงตราที่ด่าน Visa on Arrival จะอนุญาตให้อยู่ในประเทศไทยได้ 7 ถึง 15 วันแล้วแต่เหตุผลและสัญชาติของผู้เข้ามา แต่เป็นสัญชาติที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีวีซาก็จะอนุญาตให้อยู่ในประเทศไทยได้ตามสถานะ แต่ถ้ามีเหตุที่ไม่แน่ใจว่าคนต่างด้าวที่เข้ามาเกี่ยวกับเรือยอชท์นั้น จะเป็นคนต้องห้ามมิให้เข้ามาในประเทศไทยหรือไม่ พนักงานเจ้าหน้าที่ก็มีอำนาจที่จะให้คนต่างด้าวผู้นั้นไปพักอยู่ที่ใดตามที่เห็นสมควรก็ได้ โดยต้องให้คำรับรองว่าจะต้องไปรายงานตัวตามที่กำหนด ซึ่งก็จะเรียกให้ต้องมีประกัน หรือจะเรียกทั้งประกันและหลักประกัน หรือจะกักตัวไว้ ณ สถานที่ที่เหมาะสมเพื่อดำเนินการตามกฎหมาย³⁸ ซึ่งในทางปฏิบัติ

³⁸ มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 “ในการตรวจและพิจารณาว่าคนต่างด้าวผู้ใดต้องห้ามมิให้เข้ามาในราชอาณาจักรหรือไม่ พนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวผู้นั้นไปพักอาศัยอยู่ ณ ที่ที่เห็นสมควร โดยให้คำรับรองว่าจะมาพบพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อรับทราบคำสั่งตามวัน เวลาและสถานที่ที่กำหนดก็ได้ หรือถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรจะเรียกประกันหรือเรียกทั้งประกันและหลักประกันก็ได้ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะกักตัวผู้นั้นไว้ ณ สถานที่ใดตามที่เห็นเหมาะสมเพื่อดำเนินการตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้

ทั่วไปจะให้มีการประกันและมีหลักประกันคนละ 20,000 บาท และในกรณีที่เรี่ยขอชท์นั้นได้ผ่านการตรวจแล้ว ระหว่างที่เรี่ยขอชท์นั้นยังจอดเทียบท่าในประเทศไทย เจ้าของเรือหรือผู้แทนจะเพิ่ม จะลด หรือจะเปลี่ยนคนประจำเรือ หรือคนประจำเรือจะไม่ออกไปกับเรี่ยขอชท์ที่ตนเข้ามาด้วย เจ้าของหรือตัวแทนเรี่ยขอชท์ต้องแจ้งแก่พนักงานประจำด่านที่ตรวจอนุญาตให้เข้ามา และจะต้องจัดทำประกัน และหาหลักประกันสำหรับคนประจำเรือแต่ละคนเป็นเงินคนละ 20,000 บาทเช่นกันโดยการชำระเป็นเงินสดหรือเปิดบัญชีกับธนาคารแล้วให้ธนาคารออกหนังสือรับรองให้ ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่กฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ จึงเป็นการยึดถือปฏิบัติที่ไม่มีกฎหมายให้อำนาจรองรับเอาไว้ว่าจะต้องมีประกันหรือหลักประกันแต่อย่างใด เพราะการมีประกันหรือการมีหลักประกันนั้น ตามกฎหมายคนเข้าเมืองจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณีในเรื่องการตรวจพิจารณาว่า คนต่างด้าวผู้ใดเป็นผู้ต้องสงสัยว่าเป็นบุคคลต้องห้ามมิให้เข้ามาในประเทศไทยตามมาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัตินี้เท่านั้นหรือเป็นเรื่องที่เจ้าพนักงานตรวจพบว่าคนต่างด้าวนั้นเป็นผู้ต้องห้าม และได้ทำคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นกลับออกไป แต่คนต่างด้าวผู้นั้นได้ยื่นอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัตินี้³⁹ หรือ

เพื่อประโยชน์แห่งบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกบุคคลซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อถ้อยคำของบุคคลนั้นอาจเป็นประโยชน์แก่กรณีที่สงสัยให้มาสอบถาม หรือปฏิญาณตนและให้ถ้อยคำต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้

ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าคนต่างด้าวเข้าในราชอาณาจักรเพื่อการอันระบุในมาตรา 12 (8) หรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับกรณีนั้น หรือหญิงหรือเด็กคนใดเข้ามาเพื่อการเช่นนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่อาจอนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักรได้ชั่วคราวโดยสั่งให้บุคคลดังกล่าวมารายงานตน และตอบคำถามของพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือจะสั่งให้ไปรายงานตนและตอบคำถามของเจ้าพนักงานตำรวจ ณ สถานีตำรวจท้องที่ที่ผู้นั้นอาศัยอยู่ ตามระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดไว้ แต่ระยะเวลาที่กำหนดให้รายงานตนและตอบคำถามต้องห่างกันไม่น้อยกว่าเจ็ดวันต่อครั้ง”

³⁹ มาตรา 22 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 “ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบว่าคนต่างด้าวมีลักษณะต้องห้ามมิให้เข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา 12 เข้ามาในราชอาณาจักร ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้คนต่างด้าวผู้นั้นกลับออกไปนอกราชอาณาจักรได้โดยมีคำสั่งเป็นหนังสือ ถ้าคนต่างด้าวผู้นั้นไม่พอใจในคำสั่งอาจอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีได้ เว้นแต่กรณีตา

เฉพาะกรณีตามมาตรา 54 วรรคสองและวรรคสาม⁴⁰ ที่ต้องมีการสอบสวนคนต่างด้าว เพื่อส่งตัวกลับออกไปและมีคำสั่งแล้วแต่คนต่างด้าวยังคงอยู่ในระหว่างรอการส่งตัวกลับออกไปนอกประเทศไทย⁴¹ ในปัจจุบันนี้ธนาคารในประเทศไทยไม่สามารถอนุญาตให้นักท่องเที่ยวหรือคนผ่านประเทศที่ถือ VISA

มาตรา 12 (1) (10) ห้ามมิให้อุทธรณ์ คำสั่งของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด แต่ถ้ารัฐมนตรีมิได้มีคำสั่งว่าคนต่างด้าวผู้นั้นไม่เป็นผู้ต้องห้าม"มิให้เข้ามาในราชอาณาจักรตามมาตรา 12

การอุทธรณ์ ให้ยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในสี่สิบแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ได้รับทราบคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ และให้ทำตามแบบและเสียค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อคนต่างด้าวยื่นอุทธรณ์แล้ว ให้พนักงานเจ้าหน้าที่รอการส่งตัวคนต่างด้าวผู้นั้นออกไปนอกราชอาณาจักรไว้จนกว่าจะได้มีคำสั่งของรัฐมนตรีในกรณีนั้น

ในระหว่างดำเนินการตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือระหว่างรอฟังคำสั่งของรัฐมนตรี แล้วแต่กรณี ให้นำมาตรา 19 วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่มิให้นำมาตรา 20 มาใช้บังคับด้วย

⁴⁰ มาตรา 54 พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 "คนต่างด้าวผู้ใดเข้ามาหรืออยู่ในราชอาณาจักรโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือการอนุญาตนั้นสิ้นสุดหรือถูกเพิกถอนแล้ว พนักงานเจ้าหน้าที่จะส่งคนต่างด้าวผู้นั้นกลับออกไปนอกราชอาณาจักรก็ได้

ถ้ามีกรณีต้องสอบสวนเพื่อส่งตัวกลับตามวรรคหนึ่ง ให้นำมาตรา 19 และมาตรา 20 มาใช้บังคับใช้โดยอนุโลม

ในกรณีที่มีคำสั่งให้ส่งตัวคนต่างด้าวกลับออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว ในระหว่างที่รอการส่งกลับ พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจอนุญาตให้ไปพักอาศัยอยู่ ณ ที่ใด โดยคนต่างด้าวผู้นั้นต้องมาพบพนักงานเจ้าหน้าที่ตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนดโดยต้องมีประกัน หรือมีทั้งประกันและหลักประกันก็ได้ หรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะกักตัวคนต่างด้าวผู้นั้นไว้ ณ สถานที่ใดเป็นเวลานานเท่าใดตามความจำเป็นก็ได้ ค่าใช้จ่ายในการกักตัวนี้ให้คนต่างด้าวผู้นั้นเป็นผู้เสีย

บทบัญญัติในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับแก่คนต่างด้าวซึ่งเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรก่อนวันที่พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2480 นี้ใช้บังคับ"

⁴¹ สุภัทร์ สกลไชย, "ชาวต่างชาติจะอยู่ประเทศไทยได้อย่างไร," คู่มือว่าด้วยการตรวจคนเข้าเมือง, (กรกฎาคม 2544), น. 32-35.

ประเภท Tourist และประเภท Transit เปิดบัญชีได้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการฟอกเงิน และเพื่อตรวจสอบแหล่งเงินได้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย จึงยังทำให้เกิดความยุ่งยากในการเดินทางมาท่องเที่ยว เพราะหากวางเงินประกันไปแล้วและเดินทางออกนอกประเทศไปแล้ว จะรับเงินประกันที่วางเอาไว้เป็นเงินสดหรือเปิดบัญชีเอาไว้ได้อย่างยากลำบาก และด้วยสาเหตุดังกล่าวทำให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยเรือยอชท์และควบคุมเรือเข้ามาเอง ได้รับความไม่สะดวกและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น ทำให้หากต้องการนำเรือยอชท์มาจอดซ่อมบำรุงหรือชาร์เตอร์พื้นที่เพื่อฝากเรือยอชท์จอดเรือที่มารีนา เป็นการไม่ส่งเสริมบรรยากาศการท่องเที่ยวและกิจการท่าจอดเรือยอชท์ กิจการจอดและซ่อมบำรุงเรือยอชท์เช่นที่ควรจะเป็น ดังนั้นในเรื่องการเพิ่ม การลด การเปลี่ยนคนประจำเรือยอชท์ที่เจ้าของเรือหรือตัวแทน ต้องให้ประกันและหลักประกันควรที่จะได้รับการพิจารณา และกำหนดขอบเขตให้ชัดเจน เพราะได้สร้างความเสียหายให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ ทั้งผู้ที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือ เป็นการสร้างภาระทางการเงินและเวลาของนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทย

และอีกประเด็นคือระยะเวลาที่อนุญาตให้อยู่ในประเทศไทยและการขออยู่ต่อสำหรับนักท่องเที่ยวโดยหลักแล้วจะอนุญาตไม่นานนัก สำหรับระยะเวลาที่อนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรในปัจจุบันนี้สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองได้มีการตรวจลงตราประเภทที่เรียกว่า Visa on Arrival โดยจะอนุญาตสูงสุดได้ 30 วันสำหรับบุคคลบางสัญชาติเท่านั้นซึ่งต้องสอบถามรายละเอียดตามประกาศกำหนด โดยไม่ต้องไปขอวีซ่าที่สถานทูตไทยก่อนแต่จะประทับอนุญาตลงในหนังสือเดินทางให้เมื่อมาถึงด่านตรวจคนเข้าเมือง แต่หากได้ยื่นขอวีซ่าก่อนเข้ามาแล้วก็ให้อยู่ได้ตามระยะเวลาของวีซ่าที่ได้อนุญาตแล้วคือวีซ่าประเภททัศนอาจรหรือที่เรียกว่า Tourist Visa จะได้รับการตรวจลงตราให้อยู่ในประเทศไทยเป็นเวลา 60 วันและสามารถยื่นขออยู่ต่อได้อีก 30 วันยกเว้นบางสัญชาติที่อนุญาตเพียง 7 หรือ 15 วัน สำหรับนายเรือหรือกัปตันเรือยอชท์นั้นไม่จำเป็นต้องขอวีซ่ากล่าวคือเมื่อผ่านการตรวจจากพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ด่านตรวจคนเข้าเมืองจะได้รับการประทับตราในหนังสือเดินทางหรือ Seaman Book อนุญาตให้พำนักในประเทศไทยได้ 30 วันเรียกว่าวีซ่าประเภทคนเดินทางผ่าน หรือ Transit Visa และสามารถยื่นขออยู่ต่อได้อีก 30 วันยกเว้นบางสัญชาติที่อนุญาตเพียง 7 วันเท่านั้น⁴²

⁴² ศรีลังกา บังคลาเทศ อินเดีย ปากีสถาน อิหร่าน ไนจีเรีย ยูกันดา และจีน

จากการศึกษาเอกสารพบว่าประเทศอังกฤษไม่มีการกำหนดให้เจ้าของเรือ ต้องการวางเงินประกันหรือหลักประกันแต่อย่างใด จะมีก็เพียงแต่กำหนดให้นายเรือมีหน้าที่จัดหาเอกสารซึ่งระบุรายละเอียดของลูกเรือทุกคนบนเรือ ภายใน 12 ชั่วโมงนับแต่เรือเข้ามาในสหราชอาณาจักรโดยเดินทางจากนอกบริเวณเดินเรือสากล และมีหน้าที่ในการรับรองว่าบุคคลบนเรือ จะไม่ขึ้นฝั่งเว้นแต่จะได้รับอนุมัติจากเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมือง ผู้โดยสารที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในสหราชอาณาจักรในฐานะนักท่องเที่ยวได้รับอนุญาตให้เข้าสหราชอาณาจักรเป็นระยะเวลา 6 เดือน และสามารถยื่นคำร้องขออยู่ต่อได้อีกเป็นระยะเวลา 6 เดือนนับจากวันที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในสหราชอาณาจักร ในส่วนของคนประจำเรือหากมีหนังสือเดินทาง หรือคนประจำเรือที่เดินทางโดยใช้หนังสือเดินทางของประเทศตนหรือเอกสารคนประจำเรือ คนประจำเรือที่ต้องการเข้ามาในสหราชอาณาจักรโดยใช้เอกสารดังกล่าว จะอยู่ภายใต้เงื่อนไขในการขอวีซ่าตามปกติก็ได้ โดยขอวีซ่าก่อนเดินทางเข้ามาหรือเข้ามาอย่างคนผ่าน (Transit Visa) สำหรับผู้โดยสารบนเรือสำราญและเรือผ่านประเทศ คือบุคคลไม่ใช่ประชาชนของประเทศซึ่งไม่ได้รับยกเว้นจากข้อกำหนดการผ่านประเทศ โดยไม่ต้องใช้วีซ่า (TWOV, Transit Without Visa) ซึ่งเดินทางเข้ามาและมีประสงค์จะออกนอกสหราชอาณาจักร ด้วยเรือลำเดียวกันในวันถัดหลังจากวันที่มาถึง อาจได้ประโยชน์จากข้อยกเว้นที่ไม่ต้องใช้วีซ่า หากมีการเพิ่ม ลด หรือเปลี่ยนแปลงคนประจำเรือ หรือเจ้าของเรือหรือผู้ซาร์เตอร์เรือต่างประเทศเข้ามา และขอเดินทางออกไปนอกประเทศโดยยังจอดเรืออยู่ที่เอาไว้ แต่นายเรือต้องแจ้งและทำรายงานการเปลี่ยนแปลงก่อนออกเดินทาง หรือก่อน เพิ่มหรือลดจำนวนคนประจำเรือต่อเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองก่อนเสมอ

ส่วนในประเทศสิงคโปร์ก็ ไม่พบว่ามีกฎหมายกำหนดให้เจ้าของเรือต้องมีการวางเงินประกัน หรือหลักประกันเช่นเดียวกันกับประเทศอังกฤษ กล่าวคือสำหรับนายเรือ ลูกเรือ คนประจำเรือ และนักท่องเที่ยวที่เดินทางมากับเรือยอชท์ที่มีไซफलเมืองสิงคโปร์ หรือถือหนังสือเดินทางของสิงคโปร์ นั้นจะต้องได้รับอนุญาตให้ผ่านเข้ามาในสิงคโปร์ก่อน (Entry Permit) หรือหากได้รับอนุญาตให้เข้ามาแล้วและได้เดินทางออกไปจากสิงคโปร์ชั่วคราว เพื่อจะกลับเข้ามาอีกภายในระยะเวลาที่ได้เคยอนุญาตแล้ว ต้องขออนุญาตก่อนจะเดินทางออกเพื่อขออนุญาตกลับเข้ามาอีก (Re-entry Permit) และระยะเวลาที่อนุญาตนั้นเป็นไปตามเงื่อนไขโดยในประเทศสิงคโปร์นั้นได้แบ่งประเภท Entry Requirement หรือ Entry Visa วีซ่าออกเป็นกลุ่มใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ออกเป็นประเภทวีซ่าแบบ Collective Gratis Visa ซึ่งเป็นการขอวีซ่าเข้ามาท่องเที่ยวแบบกลุ่มทัวร์ตั้งแต่สามคนขึ้นไป โดยตัวแทนท่องเที่ยวจะต้องยื่นขอล่วงหน้าก่อนเดินทางเข้าประเทศสิงคโปร์ และวางเงินประกันต่อลูก

ทัวร์หนึ่งคน ๆ ละ 1,000 ดอลลาร์สิงคโปร์โดยต้องทำ Bank Guarantee หากไม่ได้ทำผิดเงื่อนไขและเดินทางออกนอกประเทศเมื่อวีซ่าที่อนุญาตสิ้นสุดตัวแทนนำเที่ยวก็จะได้รับเงินคืน วีซ่าอีกประเภทคือ Social Visit ซึ่งเป็นแบบการขอเข้ามาระยะสั้น ซึ่งจะไม่เกินสามเดือนและอาจขออยู่ต่อได้สามารถยื่นขอได้ทางอิเล็กทรอนิกส์หรือทางโทรสารก็ได้ โดยไม่ต้องมีเงินประกันแต่ต้องมีจดหมายรับรองจากพลเมืองหรือนิติบุคคลของสิงคโปร์เรียกว่า Letter of Introduction (LOI) หรือหากไม่มีบุคคลดังกล่าวรับรองก็อาจให้สถานทูต หรือกระทรวงต่างประเทศของบุคคลที่มีสัญชาตินั้นๆ ออกจดหมายรับรองแทนก็ได้ ส่วนวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยวนี้มีอายุไม่เกิน 6 เดือนและสามารถขออยู่ต่อได้และสำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาพร้อมเรือยอชท์ส่วนบุคคลไม่ว่าจะเป็นบุคคลสัญชาติใด เมื่อได้รับการตรวจลงตราเป็นรายบุคคลโดยเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองที่ขึ้นตรวจบนเรือยอชท์ขณะล่องลำอยู่ในท่าเรือซึ่งกำหนดให้เรือยอชท์ที่เข้ามาทุกลำต้องรายงานต่อตรวจคนเข้าเมืองภายในสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เรือยอชท์นั้นเข้ามาในประเทศ พนักงานตรวจคนเข้าเมืองจะออก Landing Pass ซึ่งอนุญาตให้บุคคลบนเรือยอชท์สามารถอยู่ในประเทศได้สองสัปดาห์โดยอัตโนมัติ สำหรับการขออนุญาตอยู่ต่อจะอนุญาตได้อีกสองสัปดาห์แต่ไม่เกินเก้าสิบวัน สำหรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ส่วนบุคคลเท่านั้น

จะเห็นได้ว่าในเรื่องการวางเงินประกันนั้น แม้ในประเทศไทยจะไม่มีกฎหมายกำหนดว่า จะต้องให้นักท่องเที่ยวหรือเจ้าของเรือยอชท์วางเงินประกัน แต่ในทางปฏิบัติกลับมีการให้วางเงินประกัน ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่สร้างภาระให้แก่นักท่องเที่ยวและเจ้าของเรือยอชท์เป็นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอังกฤษและสิงคโปร์แล้ว ก็ไม่มีทั้งกฎหมายและแนวปฏิบัติในเรื่องการวางเงินประกันเลย แต่กลับมีความก้าวร้าวในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ เพราะนักท่องเที่ยวไม่ต้องการภาระที่จะทำการติดต่อติดต่อกับหน่วยงานราชการ อีกทั้งเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นเช่นนี้ นอกจากนี้ แนวทางปฏิบัติที่กำหนดให้ต้องวางเงินประกันยังส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวซึ่งเป็นเจ้าของเรือยอชท์ที่เดินทางเข้ามาพร้อมลูกเรือและต้องกลับออกไปก่อน จะไม่ได้รับความสะดวกที่จะนำเรือยอชท์เข้ามาจอดไว้ที่มารีนาเพื่อซ่อมบำรุง หรือเพื่อจอดเก็บเรือไว้ในมารีนา โดยมีลูกเรือดูแลประจำบนเรือด้วย เพราะจะต้องแจ้งและติดต่อหน่วยราชการและธนาคารกลับไปกลับมาและมีค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นเกิดขึ้นโดยต้องจ้างตัวแทนมาดำเนินการดังกล่าวให้ จึงส่งผลให้จำนวนเรือยอชท์ที่เข้ามาและจอดซ่อมบำรุงหรือเก็บรักษาเรือมีจำนวนน้อย เมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์ที่มีแหล่งท่องเที่ยวน้อยกว่าของประเทศไทยมาก และเมื่อเทียบกับประเทศอังกฤษที่ถึงแม้จะมีค่าครองชีพสูงแต่มีจำนวนเรือยอชท์และ

ลูกเรือต่างชาตินิยมแวะจอดและใช้บริการมารีนา ทำให้เกิดการจับจ่ายใช้สอยในประเทศสร้างรายได้ให้แก่ประเทศมากกว่าเงินประกันที่จะต้องวางในกรณีเพิ่ม หรือลดคนประจำเรือเช่นประเทศไทย และการขออยู่ต่อของประเทศไทยในกรณีที่มีวีซ่านักท่องเที่ยว หรือคนผ่านนั้นก็ไม่ได้แตกต่างไปจากประเทศสิงคโปร์และอังกฤษมาก เว้นแต่กรณีขอขยายเวลาในกรณีถือวีซ่านักท่องเที่ยวหากมีเหตุผลที่เหมาะสมสำหรับประเทศอังกฤษแล้วสามารถขยายออกไปได้ถึงหกเดือน ซึ่งมากกว่าประเทศไทยที่อนุญาตได้เพียงสามเดือน และนอกจากนี้แล้วทั้งประเทศสิงคโปร์และอังกฤษยังมีระบบการแจ้งเรือและลูกเรือเข้าออกโดยทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งทำให้สะดวกและรวดเร็วกว่าของประเทศไทยอีกด้วยเพิ่มหรือลดจำนวนลูกเรือในประเทศอังกฤษ เพียงแต่นายเรือต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ตรวจคนเข้าเมืองทราบ ส่วนของประเทศสิงคโปร์เองก็เพียงแต่แจ้งให้ทราบและมีจดหมายรับรองจากบุคคล หรือนิติบุคคลที่น่าเชื่อถือก็ถือว่าเพียงพอ และยังเป็น การส่งเสริมอุตสาหกรรม การให้บริการทางพาณิชย์นาวีกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำที่สามารถนำรายได้เข้าประเทศทั้งสองนี้ได้มหาศาลอีกด้วย

4.4.6 ปัญหาระยะเวลาที่อนุญาตให้เรือยอชท์เข้ามาจอดเทียบท่าชั่วคราวเพื่อจะกลับออกไปตามพระราชกำหนดพิกัตัตตราศุลกากร พ.ศ. 2530

เรือยอชท์ทุกลำที่เข้ามาในน่านน้ำไทยจะต้องแจ้งการเข้าและออกต่อศุลกากรเพื่อการสำแดงเรือที่นำเข้ามาด้วย โดยในปัจจุบันได้มีการผ่อนผันอนุญาตให้นำเรือยอชท์เข้ามาชั่วคราวเพื่อจะนำกลับออกไป⁴³ สามารถจอดในท่าจอดเรือตามที่แจ้งเอาไว้ได้เป็นระยะเวลาหกเดือนและสามารถต่อได้อีกหกเดือน แต่ขั้นตอนและระยะเวลาในการขออนุญาตและขอขยายระยะเวลาไม่มีความชัดเจนทั้งในเรื่องเอกสาร ค่าธรรมเนียม ขั้นตอนการขอขยายระยะเวลา บุคคลที่สามารถแจ้งสำแดงการนำเข้าชั่วคราวเรือยอชท์และผู้มีอำนาจอนุมัติ ทำให้เกิดความไม่เข้าใจที่เพียงพอแก่ผู้ที่เข้ามาติดต่อ และเกิดข้อสงสัยการใช้อำนาจในการใช้ดุลยพินิจในการดำเนินงาน ผู้ที่ประสบปัญหานี้คือเจ้าของเรือยอชท์และมารีนาหรือผู้ประกอบการท่าเทียบเรือยอชท์ และระยะเวลาที่ผ่อนผันในปัจจุบันนี้ไม่สอดคล้องกับพระราชกำหนดพิกัตัตตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ที่แก้ไขตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราช

⁴³ ตามพระราชกำหนดพิกัตัตตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ภาค 4 ประเภท 3 (ค) และ (ญ) โปรดดูภาคผนวก ค, น. 211.

กำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 7) มีผลบังคับใช้ 5 มกราคม พ.ศ. 2548 ที่กำหนดให้สามารถขยายเวลาได้ตามความเหมาะสมและความจำเป็น ในเรื่องนี้กฎหมายได้กำหนดไว้ในมาตรา 12 ของพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 วรรคหนึ่งว่าการลดหรือยกเว้นอัตราศุลกากรหรือการเรียกเก็บอากรพิเศษเพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศรัฐมนตรีกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจออกประกาศ ลดอัตราอากรศุลกากรได้ โดยจะกำหนดกฎเกณฑ์และเงื่อนไขใดๆ ไว้ด้วยก็ได้โดยต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา และในบัญชีท้ายของพระกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรในหมวดตารางของที่ได้รับยกเว้นอากรในภาค 4 ของรายการประเภท 3 หมายถึงของที่ “ถ้านำเข้ามาพร้อมกับตนหรือนำเข้ามาชั่วคราวและจะส่งกลับออกไปภายในกำหนดหกเดือนนับแต่วันที่นำเข้ามา (ค) รถสำหรับเดินบนถนน เรือ อากาศยานที่เจ้าของนำเข้ามาพร้อมตน และ(ญ) เครื่องมือและสิ่งประกอบสำหรับงานก่อสร้าง งานพัฒนา รวมถึงกิจการชั่วคราวอย่างอื่นตามที่อธิบดีกรมศุลกากรจะเห็นควร และในช่องหมายเหตุของ (ญ) ข้อ 1. ของตามที่กล่าวในประเภทนี้ ผู้นำเข้าต้องทำสัญญาไว้ต่อกรมศุลกากรว่าจะส่งกลับออกไปภายในกำหนด อธิบดีกรมศุลกากรจะเรียกประกันอย่างไร และเป็นจำนวนเงินเท่าใดตามแต่จะเห็นควร และจะคืนเงินหรือให้ถอนหลักประกันที่วางไว้ต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามสัญญาโดยครบถ้วนแล้ว และกำหนดไว้ในมาตรา 12 ของพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 วรรคสอง ว่าระยะเวลาหกเดือนตามที่กำหนดไว้นี้ อธิบดีกรมศุลกากรจะขยายกำหนดระยะเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีก็ได้ และได้กำหนดไว้เป็นหมายเหตุข้อ 2 คำว่า “นำเข้ามาพร้อมตน” ให้หมายถึงของที่เข้ามาถึงประเทศไทยไม่เกินหนึ่งเดือนก่อนที่ผู้นำของเข้าจะมาถึง หรือไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่ผู้นำเข้าเข้ามาถึง อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจขยายกำหนดเวลาที่กล่าวไว้ข้างต้นได้เมื่อเห็นว่ามีพฤติการณ์พิเศษ”⁴⁴ จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าอธิบดีสามารถขยายระยะเวลาออกไปได้อีกตามเห็นควรเป็นกรณีไป และเมื่อมีพฤติการณ์พิเศษโดยไม่ได้กำหนดว่าต้องขยายออกไปได้อีกเท่าใด ดังนั้นการที่ในปัจจุบันขยายเวลาออกไปให้อีกเพียงหกเดือน รวมเป็นสิบสองเดือนจึงไม่ใช่ข้อกำหนดที่เป็นข้อที่ยืดหยุ่นไม่ได้ และเนื่องจากการขยายระยะเวลาให้อีกเพียงแค่นี้ได้สร้างปัญหาทำให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาและเป็นเจ้าของเรือยอชท์หรือผู้ควบคุมเรือยอชท์ ได้รับความไม่สะดวกในการนำเรือยอชท์มาจอดเทียบท่าที่มารีนาในประเทศไทย เพื่อการรักษาสภาพที่อาจจะต้องใช้เวลานานกว่าสิบสองเดือน หรือเพื่อหลบมรสุม ซึ่ง

⁴⁴ <http://www.customs.co.th/Tariff/Tariff3.jsp>

จากการศึกษาพบว่าฤดูกาลท่องเที่ยวที่เหมาะสมในการเล่นเรือยอชท์ในฝั่งทะเลอันดามัน คือช่วงเวลาประมาณเดือนตุลาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ของทุกปี แต่ในช่วงระยะเวลาก่อนหรือหลังจากนี้ประเทศเพื่อนบ้านที่มีเขตทะเลติดต่อกับประเทศไทยเช่นมาเลเซีย สิงคโปร์ ศรีลังกา อินโดนีเซีย จะมีการจัดการแข่งขันรีกัตต้าประจำปีหมุนเวียนประจำ ประกอบกับทะเลฝั่งอ่าวไทยเช่นสมุยก็มีการจัดการแข่งขันรีกัตต้าสมุยเช่นกัน ทำให้นักท่องเที่ยวและนักกีฬาที่เดินทางด้วยเรือยอชท์ต้องการสถานที่สามารถจอดเรือในประเทศไทยที่สามารถเดินทางไปยังที่ต่างๆ ได้โดยสะดวกเพื่อซ่อมบำรุงและเตรียมพร้อมสำหรับการแข่งขันรายการต่างๆ ที่มีติดต่อกันตลอดปี ดังนั้นการที่ประเทศไทยไม่อนุญาตให้เรือยอชท์เหล่านี้จอดนานเกินสิบสองเดือน จึงไม่เป็นการส่งเสริมธุรกิจท่าจอดเรือยอชท์ คุ้มครองและซ่อมบำรุงเรือยอชท์และการจ้างงานคนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจดังกล่าว ผลกระทบคือทำให้ประเทศไทยขาดโอกาสที่จะพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวกับการบริการเรือยอชท์และเรือสำราญอื่นๆ เพราะหากขยายระยะเวลาให้เหมาะสมกว่าเดิม จะทำให้เป็นการสร้างงานและสร้างรายได้แก่ผู้ประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งผู้ประกอบการท่าจอดเรือยอชท์ที่ในปัจจุบันนี้มีกว่าสิบแห่ง รวมทั้งธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ นอกเหนือจากเงินได้ที่ได้จากกาการท่องเที่ยวและการให้บริการพาณิชย์นาวี เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์แล้วจะเห็นว่ารัฐบาลของประเทศสิงคโปร์ ส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวและการให้บริการพาณิชย์นาวีโดยการอนุญาตให้เรือยอชท์ต่างประเทศสามารถจอดในมารีนาได้นาน โดยให้ทางมารีนาที่เรือจอดออกจดหมายรับรองและสามารถแจ้งได้ทางอินเทอร์เน็ต

4.4.7 ปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและสรรพสามิต การนำเข้าอะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือเกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ของผู้ประกอบการผู้ต่อและซ่อมเรือยอชท์

ประเทศไทยมีชื่อเสียงในเรื่องงานออกแบบตกแต่งเรือยอชท์และงาน Fitting และ Refits มีเรือทั้งเรือต่างชาติและเรือไทยเข้ามาใช้บริการดังกล่าวโดยเฉพาะในเขตจังหวัดภูเก็ตเรือที่มีทั้งผู้ต่อเรือและซ่อมบำรุง ตกแต่งเรือยอชท์ เรือที่ต่อในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นเรือขนาดต่ำกว่า 100 ตันกรอสส์ สำหรับตลาดในประเทศเรือที่นิยมคือเรือขนาดเล็ก ความยาวประมาณ 18 ฟุต กลุ่มลูกค้าในประเทศประมาณร้อยละ 60 เป็นกลุ่มที่ซื้อมาใช้ส่วนตัวที่เหลือเป็นกลุ่มธุรกิจให้ชาร์เตอร์หรือบริการเรือท่องเที่ยวและหน่วยงานราชการ ที่น่าสังเกตคือตลาดกลุ่มนี้มีแนวโน้มจะขยายตัวตามโครงการ

ก่อสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กหรืออิฐมวลเบา สำหรับตลาดส่งออกจะมีขนาด 45 ฟุตขึ้นไปซึ่งตู้ต่อเรือไทยมีศักยภาพที่ต่อได้เป็นอย่างดีตลาดส่วนใหญ่อยู่ในภาคพื้นยุโรป ที่ผ่านมารีเออประเภทดังกล่าวได้รับความนิยมสูง กิจกรรมตู้ต่อเรือของไทยจึงได้อาศัยการต่อเรือประเภทนี้สนับสนุนให้กิจการอยู่รอดได้ประกอบกับธุรกิจการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มที่ดี จึงทำให้ตลาดเรือยอชท์ของไทยเป็นที่ยอมรับและมีศักยภาพ อันจะเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนพัฒนาอุตสาหกรรมตู้ต่อเรือไทย แต่ปัจจุบันอุตสาหกรรมต่อเรือยอชท์ประสบปัญหาหลายประการ อาทิเช่นปัญหาด้านลงทุน ปัญหาการตลาดซึ่งจำกัดอยู่เฉพาะในประเทศมีงานต่อและซ่อมเรือน้อย ซึ่งสาเหตุเกิดจากรัฐบาลไม่ได้มีมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนที่เหมาะสมอย่างจริงจัง นอกจากนี้แล้วปัจจุบันยังกำหนดมาตรการที่เป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมต่อเรือยอชท์⁴⁵ ซึ่งได้แก่ภาษีสรรพสามิตกับเรือยอชท์ ปัจจุบันรัฐบาลยังไม่มีมาตรการช่วยเหลืออุตสาหกรรมต่อเรือยอชท์เท่าที่ควร โดยเฉพาะปัญหาเกี่ยวกับภาษีการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์ต่อเรือยอชท์ สำหรับปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและสรรพสามิต การนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์เกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ ของผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือยอชท์ยังมีอัตราสูง จากการสอบถามผู้ประกอบการต่อเรือยอชท์และซ่อมบำรุงเรือยอชท์ในประเทศ ซึ่งได้รับผลกระทบจากการที่กระทรวงการคลัง ได้ประกาศลดอัตราภาษีนำเข้าเรือยอชท์เพื่อใช้ส่วนตัวจากร้อยละ 37 และเพื่อการค้าจากร้อยละ 47.18 ลงเหลือร้อยละศูนย์⁴⁶ ผู้ประกอบการต่อเรือยอชท์ และซ่อมบำรุงเรือยอชท์ต้องการให้รัฐบาลปรับลดอัตราภาษี อะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือเกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ลงเหลือร้อยละศูนย์ด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมการต่อเรือและโดยเฉพาะการซ่อมบำรุงเรือยอชท์ในประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์และการนำเข้าเรือยอชท์จากต่างประเทศ อันเป็นผลมาจากการลดอัตราภาษีนำเข้า คาดว่าจะมีเรือยอชท์เดินทางเข้ามาเพิ่มมากขึ้นและเรือยอชท์เหล่านี้ต้องการ การดูแลซ่อมบำรุงที่สม่าเสมอเพื่อให้สามารถเดินทางในท้องทะเลได้อย่างปลอดภัย แต่ในปัจจุบันผู้ประกอบการต่อเรือยอชท์และซ่อมบำรุงเรือยอชท์ยังมีความจำเป็นที่ต้องนำเข้า อะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือจากต่างประเทศ เพื่อ

⁴⁵ จรัญ นาวารัตน์, "ความอยู่ (ไม่) รอดของอุตสาหกรรมต่อเรือยอชท์", วารสารกฏพาณิชย์ ปีที่ 20 ฉบับที่ 1 (เมษายน 2544), น. 39-38.

⁴⁶ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไปเล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 19 ง เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 70) วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 กฎณาภาคผนวก ค.น. 214.

นำมาใช้ในการต่อเรือและการซ่อมแซมเรือยอชท์ แต่ปรากฏว่าอะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือดังกล่าวไม่ได้รับการยกเว้นภาษี เหมือนเช่นที่มีการยกเว้นภาษีอะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือที่นำเข้ามาเพื่อซ่อมแซมเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสส์ขึ้นไป ซึ่งส่วนมากคือเรือบรรทุกสินค้า ผู้ประกอบการจึงเรียกร้องให้มีการลดหรือยกเว้นอัตราภาษีอะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือเกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ที่จำเป็น ต้องนำเข้าจากต่างประเทศด้วย สำหรับวัตถุประสงค์ที่ใช้ในการต่อเรือยอชท์มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 นั้นต้องสั่งเข้ามาจากต่างประเทศ โดยทั่วไปสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ วัตถุประสงค์ส่วนที่ได้รับการยกเว้นอากรนำเข้าและสรรพสามิต วัตถุประสงค์ที่ต้องขออนุญาตก่อนนำเข้า วัตถุประสงค์ที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิตเช่น ในปัจจุบันนี้ผู้ประกอบการต้องเสียภาษีตามตารางที่กรมศุลกากรกำหนดไว้แล้วแต่ละประเภทและขนาด เช่น วัสดุไฟเบอร์ที่ต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจาก Lloyd แล้ว ซึ่งต้องสั่งเข้ามาจากต่างประเทศและต้องเสียภาษีคืออัตราร้อยละ 20 และเครื่องยนต์ที่ต้องเป็นของบริษัทที่ได้รับความน่าเชื่อถือจากลูกค้าซึ่งเป็นสินค้าที่ผลิตจากต่างประเทศ ต้องชำระภาษีประมาณร้อยละ 20 หรืออุปกรณ์ Fitting เรือยอชท์ ลูกปวมเรือ สปอตไลท์ อุปกรณ์ทำโครงหลังคาเรือ และข้อต่อต่างๆ ที่ลูกค้าและตลาดซื้อขายเรือยอชท์ยอมรับล้วนต้องสั่งซื้อเข้ามาจากต่างประเทศ เพื่อให้เรือที่ลูกค้าสั่งต่อได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ⁴⁷ ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมให้เจ้าของเรือยอชท์เข้ามาท่องเที่ยว และแวะจอดเพื่อใช้บริการซ่อมบำรุงมากยิ่งขึ้นนอกจากนี้แล้วยังต้องคิดรวมกับภาษีบำรุงท้องถิ่นอัตราร้อยละ 10 (ภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มได้รับการยกเว้นเนื่องจากได้รับการส่งเสริมการลงทุน) ซึ่งกรมศุลกากรจะเป็นผู้จัดเก็บหลังจากนั้น เมื่อนำเอาอุปกรณ์เหล่านี้ไปติดตั้งในเรือซึ่งต่อเสร็จในกรณีที่เป็นการส่งออกจึงจะสามารถขอคืนภาษีในส่วนนี้ได้ แต่หากเรือลำนั้นขายในประเทศต้องเสียภาษีสรรพสามิต ตามมูลค่าของเรืออีกครั้งหนึ่งซึ่งรวมอุปกรณ์และอะไหล่ที่ได้จ่ายภาษีในครั้งแรกรวมอยู่ด้วย จึงเป็นการคิดภาษีซ้ำซ้อนในวัตถุประสงค์ ถึงแม้ภาษีสรรพสามิตส่วนนี้ผู้ซื้อจะเป็นผู้จ่ายก็ตาม แต่ก็ทำให้ราคาเรือสูงขึ้นกว่าความเป็นจริงและทำให้เกิดความชะงักงันของอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ เนื่องจากเรือยอชท์ที่ต่อในประเทศไทยมีภาระทางภาษีจึงมีต้นทุนสูงและมีกำลังผลิต Product Line ที่น้อยไม่ได้ผลิตในลักษณะ Mass product ส่งผลทำให้เรือยอชท์ที่ต่อในประเทศนั้นมีราคาสูงมาก ผู้บริโภคจึงนิยมสั่งซื้อเรือยอชท์ที่ต่อเสร็จจากต่างประเทศและนำเข้า

⁴⁷ สัมภาษณ์ เรืองรัตน์ เบญจฤทธิ, กรรมการผู้จัดการ คู่ต่อเรือ Seat Boat, คู่ต่อเรือ Seat Boat พัทยา จังหวัดชลบุรี, 10 มิถุนายน 2547.

มาเพราะภาษีศุลกากรลดลงเหลือร้อยละศูนย์ กับทั้งอุตสาหกรรมการต่อเรือไม่ได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐเท่าที่ควร จึงทำให้อุตสาหกรรมต่อเรือทยอยทยอยปิดตัวลงไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ โดยก่อนปี 2539 ประเทศไทยมีอุตสาหกรรมต่อเรือและยานพาหนะทางน้ำอยู่ประมาณ 14 แห่งเช่น บริษัทลาเดนสไตน์ จำกัด บริษัทคองคอร์ดยอชท์ จำกัด บริษัทซีคโบ้ท จำกัด บริษัทแลตติจูด 8 จำกัด เป็นต้น แต่ในปัจจุบันนี้เหลืออุตสาหกรรมต่อเรือและยานพาหนะทางน้ำในประเทศไทยไม่เกิน 5 บริษัทเท่านั้น แม้ในปัจจุบันผู้ประกอบการต้องใช้วิธีขอทำเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บน⁴⁸ เพื่อบรรเทาปัญหาเป็นครั้งคราวไป อันเป็นการ

⁴⁸ คลังสินค้าทัณฑ์บน บทกฎหมายว่าด้วยคลังสินค้าทัณฑ์บน มีบทบัญญัติไว้ในมาตรา 8 และในหมวด 10 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ตามที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 329 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2515 ได้ให้ความหมายไว้ว่า “คลังสินค้าทัณฑ์บนเป็นที่มั่นคงซึ่งบุคคลอื่นจัดตั้งขึ้น และรักษาไว้ด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง อธิบดีกรมศุลกากรเป็นผู้อนุมัติคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของนำเข้าจากต่างประเทศ การบรรจุหรือการแบ่งบรรจุ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า และเพื่อกิจการอื่น ๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรเห็นสมควรอันจะเป็นการช่วยเหลือสนับสนุนการผลิต การประกอบอุตสาหกรรม และการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น” วัตถุประสงค์ของการสร้างคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อประโยชน์ของประชาชนในอันที่จะเก็บรักษาสินค้าซึ่งต้องอากร โดยยังไม่ต้องเสียอากร ทั้งนี้หมายความว่าเพื่อประโยชน์แก่ผู้ส่งสินค้าที่ต้องอากรเข้ามาในราชอาณาจักรโดยตรง เป็นการแบ่งเบาค่าอากรขาเข้าที่ต้องชำระให้แก่ศุลกากร แต่ยังไม่จำเป็นต้องชำระทั้งหมด ศุลกากรยอมให้ชำระเท่าจำนวนของที่ต้องการนำออกไปจำหน่ายเท่านั้น ส่วนที่ยังไม่จำหน่ายก็ฝากไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บน เมื่อต่อมาต้องการอีกก็ชำระอากรเท่าที่ต้องการเท่านั้นทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของการค้าระหว่างประเทศ

โดยคลังสินค้าทัณฑ์บนมีทั้งหมด 6 ประเภทได้แก่คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับการเก็บน้ำมัน คลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับอู่ซ่อมเรือหรือสร้างเรือเดินทะเลซึ่งอุตสาหกรรมต่อเรือก็จัดอยู่ในประเภทนี้ คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านปลอดภาษี คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับจัดแสดงสินค้าและนิทรรศการ นอกจากนี้แล้วยังมีคลังสินค้าทัณฑ์บนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบในการรับฝากการเก็บของ และการส่งมอบของที่นำเข้าจากต่างประเทศ หรือกระจายสินค้าเพื่อกิจการอื่น ๆ อันจะเป็นการสนับสนุนการผลิต อุตสาหกรรมและการค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สร้างภาระให้แก่ผู้ประกอบการต่อเรือ ซึ่งต้องเผชิญกับปัญหาโดยลำพัง อีกทั้งรัฐบาลยังไม่มีมาตรการทางภาษีที่จูงใจ ให้นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย นอกเหนือจากที่ได้ประกาศยกเว้นภาษีสรรพสามิตในการนำเข้าเรือยอชท์จากต่างประเทศเหลือร้อยละศูนย์เมื่อต้นปี พ.ศ. 2547 ประกอบกับจากการศึกษาไม่พบว่ามีกรยกเว้นภาษีการซื้อขายเรือยอชท์ที่เป็นเรือไทย ไม่มีการยกเว้นภาษีอะไหล่เรือที่จะนำเข้ามาซ่อมบำรุงเรือขนาดเล็ก ไม่มีการยกเว้นภาษีประจำปีสำหรับเรือยอชท์ที่จดทะเบียนใหม่และเจ้าของเรือยอชท์ที่มีมากกว่าหนึ่งลำเช่นประเทศสิงคโปร์ และมีกฎระเบียบที่ค่อนข้างจะเข้มงวดเกินไปสำหรับเรือยอชท์ขนาดเล็กที่ต้องถูกตีความว่าเป็นเรือโดยสาร แต่สำหรับประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศสิงคโปร์นั้น เมื่อนำเรือยอชท์มาจดทะเบียนก็จะได้รับสิทธิยกเว้นการเสียภาษีเรือประจำปี ยกเว้นภาษีในการซื้อขายเรือยอชท์ที่เป็นเรือสิงคโปร์ และคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือยอชท์ของสิงคโปร์ก็ได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ด้วย

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

รายได้จากการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องกัน เป็นรายได้ที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้สูงและการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์นั้นเป็นที่นิยมเพิ่มขึ้นในประเทศไทย การท่องเที่ยวถือเป็นการค้าบริการที่สร้างเงินรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศไทยมหาศาล ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศผู้นำด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ โดยมีปริมาณนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวมากเป็นอันดับ 2 รองจากประเทศจีน ก่อให้เกิดรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศมูลค่าการท่องเที่ยวประมาณรวมกว่า 300,000 ล้านบาทต่อปี หรือมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 11 ของรายได้มวลรวมทำให้เกิดการจ้างงานทั้งทางตรงและทางอ้อมจำนวนประมาณ 3.42 ล้านคน การท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยนั้น เป็นที่นิยมแพร่หลายของชาวต่างชาติและชาวไทยเพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา รวมทั้งจังหวัดอื่นๆ ด้านฝั่งทะเลอันดามันมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ประเทศไทยมีโอกาสเพิ่มพูนรายได้เข้าประเทศอีกทางหนึ่ง นอกเหนือจากนี้ยังมีประโยชน์ในการพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการต่อเรือ การซ่อมบำรุงเรือ การเดินเรือยอชท์แก่บุคคลากรในประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำที่มีสภาพภูมิประเทศสวยงามอุดมสมบูรณ์และมีวัฒนธรรมที่ดึงดูด จึงเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาชื่นชมความงามนี้ด้วยเรือยอชท์ได้ส่งผลให้การท่องเที่ยวทางทะเลในประเทศไทยนั้นได้รับความนิยมสูงมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะเรือยอชท์นั้นมีสูงถึงปีละประมาณ 1,000 กว่าเที่ยวต่อปีจากสถิติการแจ้งเข้าออกที่สำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีภาค 5 จังหวัดภูเก็ต มีผู้ประกอบการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์กว่า 10 บริษัท และมีผู้ประกอบการท่าจอดเรือยอชท์ที่เป็นเอกชนกว่า 11 แห่ง มีอู่ต่อและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ นายหน้าค้าเรือยอชท์ บริษัทประกันภัย และมีธุรกิจเกี่ยวเนื่องอาทิเช่น ผู้ประกอบการจำหน่ายอะไหล่และอุปกรณ์นำร่อง อุปกรณ์ไฟฟ้า การตกแต่งภายใน และการให้บริการอาหารและน้ำจืดให้แก่นักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ ซึ่งสามารถสร้างงานและรายได้เข้าประเทศมากมาย และนอกเหนือจากรายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยวแล้ว ประเทศไทยเองมีศักยภาพและโอกาสสูง ในการสร้างเงินรายได้ในเชิงให้บริการทางพาณิชยนาวีได้อีกช่องทางหนึ่งเช่นประเทศเพื่อนบ้าน มีผู้ประกอบการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ อู่ต่อเรือยอชท์เข้ามาดำเนินธุรกิจมาแล้วไม่น้อยกว่า 28 ปี แต่

เพิ่งได้รับความนิยมมากขึ้นในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาคือตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา ในจำนวนเรือยอชท์ที่เดินทางท่องเที่ยวในอาณาเขตของประเทศไทย ปรากฏว่าเรือยอชท์จำนวนร้อยละ 90 เป็นของชาวต่างชาติ ที่เหลือเพียงร้อยละ 10 นั้นเป็นของบุคคลสัญชาติไทย หากธุรกิจที่กำลังเติบโตนี้ได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนจากรัฐบาล ประเทศไทยจะเป็นคู่แข่งที่สำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ในประเทศไทยนั้น ยังมีปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่ต้องพิจารณาศึกษาเพื่อปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบ กฎหมายและนโยบายให้ทันสมัยเพื่อให้เหมาะสมและมีความชัดเจนและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งในการศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายนี้ ต้องอาศัยการศึกษาข้อมูลกฎหมายของต่างประเทศเพื่อเปรียบเทียบและหามาตราการที่เหมาะสม อันจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในระยะยาวที่จะต้องเปิดเสรีในการให้บริการทางพาณิชย์นาวี ตามที่ประเทศไทยมีพันธกรณีอยู่เพื่อเป็นการเตรียมพร้อม และเพื่อเป็นการลดความเสียหายเปรียบหากมีการเปิดเสรีในธุรกิจการให้บริการในภาคนี้ในอนาคต

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องจะทำการศึกษได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตลอดจนกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 พระราชกำหนดพิภดัตตราศุลกากร พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เช่าทรัพย์ และร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่...) พ.ศ.... ว่ากฎหมายเหล่านี้ก่อให้เกิดปัญหาอย่างไรและควรแก้ไขไปในแนวทางใด ปัญหาที่พบบนนั้น ในส่วนที่เป็นปัญหาทางกฎหมายที่เกิดจากกฎหมายดังที่กล่าวในข้างต้นนั้นสามารถแยกออกได้เป็นประเด็นเพื่อความชัดเจนในการศึกษาดังนี้

ปัญหาเกี่ยวกับคำจำกัดความของเรือยอชท์เพื่อความปลอดภัยและเพื่อการพาณิชย์ ปัญหาการจดทะเบียนเรือยอชท์ในประเทศไทยและปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ของผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยเนื่องจากมีความเกี่ยวโยงกันอย่างยิ่ง สำหรับคำจำกัดความของเรือยอชท์ประเภทเรือยอชท์และคำนิยามอื่นที่สำคัญตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จากการศึกษาพบว่าไม่มีคำจำกัดความคำว่าเรือยอชท์ (Yachts) แต่มีคำนิยามเกี่ยวกับคำว่า เรือ ดังนี้ คำนิยามตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 "เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด และหากเป็นเรือยอชท์ที่ใช้เพื่อความปลอดภัยและกีฬา ก็จะถูกจัดให้เป็นเรือสำราญตามที่กฎหมายได้ให้คำนิยาม

ว่า “เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญหรือเรือเพื่อการเล่นกีฬา โดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้เพื่อ การค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

หากมีการนำเรือยอชท์มาให้ซาร์เตอร์ก็ต้องระบุในใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ตามกฎข้อบังคับการตรวจเรือว่าเป็นประเภท เรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต ประเภทเรือโดยสาร (ถ้า เป็นเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์ที่ขับเคลื่อนด้วยใบโดยมีเครื่องจักรสำรองหรือเป็นเรือมอเตอร์ ยอชท์) ซึ่งคำนิยามตามกฎหมายพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 “เรือกล” หมายความว่า เรือที่ เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และในกฎหมายเรือไทยนั้นคำนิยาม ของ “เรือทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ซึ่งตามพระราชบัญญัติการ เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 “เรือโดยสาร” หมายความว่า เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสอง คน และ “เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ใช้เครื่องจักรกล “เรือเล็ก” หมายความว่า เรือเดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย แม้ในปัจจุบันจะมีคำนิยามของเรือใบและการกำหนดขนาดของ เรือเล็ก ตามร่างกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่.....) พ.ศ.....เพื่อหามาตรการส่งเสริมการ ท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ขนาดเล็ก ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ร่างกฎข้อบังคับนี้ขึ้น ในปีพ.ศ.2549 โดยอาศัยความตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2526 “เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบ และไม่ใช้เครื่องกล “เรือใบกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบเป็นหลัก และใช้เครื่องกลเป็นเครื่องช่วยในการขับเคลื่อน โดยมี อัตราส่วนระหว่างพื้นที่ของใบต่อระวางขับน้ำเกินกว่า 9 อย่างไรก็ตามคำนิยามดังกล่าวยังไม่มี ความชัดเจนและสอดคล้องกับความเข้าใจที่เป็นสากลของคำว่าเรือใบยอชท์ เพราะเรือยอชท์แล่น ไปได้ทั่วโลก จึงทำให้เกิดปัญหาในการตีความเพื่อให้สามารถจัดการควบคุมดูแลเรือยอชท์ โดยเฉพาะคำนิยามของเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์ที่ปัจจุบันกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ถือว่าเป็นเรือโดยสาร ทำให้มีผลต่อเนื่องในการนำเรือดังกล่าวมาจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย ต้อง ตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขของการตรวจเรือแบบเรือโดยสาร (แม้จะบรรทุกผู้โดยสารน้อยกว่า 12 คน เนื่องจากเป็นเรือยอชท์ขนาดเล็ก) เงื่อนไขข้อกำหนดในเรื่องสัดส่วนกรรมสิทธิ์ และเงื่อนไขที่ เกี่ยวกับคนประจำเรือตามกฎหมายพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการ เดินเรือในน่านน้ำไทยพ.ศ. 2456 แม้จะได้มีการร่างกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่.....) พ.ศ... คำนิยามและแนวทางดังกล่าวก็ไม่อาจนำมาปฏิบัติให้เกิดผลสมประโยชน์ เพราะการ กำหนดขนาดของ “เรือเล็ก” ตามที่ปรากฏในร่างนั้นได้กำหนดความยาวตลอดตัวเรือไม่เกิน 15 เมตรไม่จำเป็นต้องมีคนประจำเรือเป็นบุคคลสัญชาติไทย เพราะ ในข้อเท็จจริงที่ได้ศึกษาพบว่าเรือ

ยอชท์ที่นำมาใช้เพื่อความสำราญส่วนบุคคลอย่างเรือสำราญและเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์นั้น ขนาดที่พบส่วนมากคือมีความยาวเกินกว่า 15 เมตร โดยลักษณะเฉพาะของเรือยอชท์นั้น มีวัตถุประสงค์หลักในการใช้เรือยอชท์เพื่อเป็นเรือที่สามารถใช้ค้างแรมเสมือนบ้านหรือลอยน้ำที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ มีการแบ่งห้องนอน ห้องครัว ห้องสันทนาการ ห้องน้ำออกเป็นสัดส่วน และต้องมีการตกแต่งอย่างปราณีตสวยงาม ขนาดความยาวของเรือยอชท์ที่เหมาะสมที่จะรองรับห้องต่างๆ และการตกแต่งได้และสามารถลอยน้ำกับผจญภัยทางทะเลได้อย่างปลอดภัยควรมีขนาดตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไป เมื่อเปรียบเทียบกับคำนิยามของเรือสำราญ เรือใบและเรือเล็กของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศที่มีความชำนาญและคุ้นเคยกับการใช้เรือยอชท์ โดยประเทศอังกฤษนั้นได้นิยามความหมายและแบ่งประเภทเรือยอชท์เพื่อความปลอดภัยและเพื่อการพาณิชย์ที่ชัดเจนมาก ซึ่ง “เรือสำราญ” ซึ่งหมายถึงเรือลำใดซึ่งในเวลาที่ถูกใช้เป็นเรือของบุคคลดังต่อไปนี้ เป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดาหนึ่งคนหรือหลายคน ใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญของเจ้าของหรือญาติสนิทในครอบครัว หรือเพื่อนของเจ้าของ หรือเป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล และบุคคลบนเรือ เป็นลูกจ้างหรือพนักงานของนิติบุคคลนั้น หรือญาติสนิทในครอบครัว หรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าวใช้เพื่อความสำราญและกีฬาและทุกเที่ยวของการเดินเรือเจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใดๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อการแล่นเรือหรือบรรทุกผู้โดยสารรวมถึงเรือลำใดๆ ซึ่งสมาชิกของยอชท์คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความสำราญ เป็นเจ้าของเรือ เป็นผู้ครอบครองแทน โดยในเวลาที่ใช้เรือเป็นการใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญของสมาชิกของคลับดังกล่าวหรือญาติสนิทในครอบครัว และค่าธรรมเนียมใดที่เรียกเก็บจากการใช้เรื่อนั้นเป็นเงินที่ชำระเข้ากองทุนของยอชท์คลับ และเป็นการใช้เพื่อกิจการทั่วไปของยอชท์คลับตลอดจนเจ้าของเรือและผู้ใช้เรื่อนั้นไม่ได้ชำระเงินอื่นใด หรือชำระแทน ให้แก่การใช้เรื่อนอกเหนือจากที่กล่าว และประเทศอังกฤษได้แบ่งประเภทของเรือยอชท์ออกเพื่อการตรวจเรือและการจดทะเบียนเป็น เรือขนาดเล็ก (Small Ships) ซึ่งหมายถึงเรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 24 เมตร ออกเป็น เรือสำราญยอชท์เพื่อการพาณิชย์คือเรือยอชท์ที่ถูกนำมาให้ชาร์เตอร์ (Charter) หากเป็นเรือขนาดเล็กจะเรียกว่า “เรือใบพาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อการกีฬาและความสำราญ” (Small Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure) และเรือยนต์พาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อการกีฬาและความสำราญเรียกว่า (Small Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure) จะจดทะเบียนเป็นเรือเล็ก หากนำมาให้ชาร์เตอร์ไม่ว่าจะเป็นการชาร์เตอร์เรือเปล่าหรือการชาร์เตอร์เรือพร้อมลูกเรือ และหากเรือพาณิชย์ขนาดเล็กเพื่อกีฬาและความสำราญที่ให้ชาร์เตอร์นั้นบรรทุกผู้โดยสารเกิน 12 คน ก็จะถูกนำมาตราฐานเรื่องความปลอดภัยสำหรับเรือโดยสารมาใช้และเรียกว่าเรือโดยสาร

สำหรับประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่อยู่ใกล้กับประเทศไทยและมีความเจริญก้าวหน้ามากในด้านการพาณิชย์ ได้นิยามและแบ่งประเภทของเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญกับเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์ไว้ชัดเจนและละเอียดแม้จะไม่ละเอียดเท่ากับของประเทศอังกฤษแต่สำหรับเรื่องเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือและสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์นั้นประเทศสิงคโปร์มีระบบและเงื่อนไขในการนำเรือมาจดทะเบียนที่ง่ายและเปิดกว้างมากกว่าของประเทศไทยและอังกฤษ เพราะหากเป็นเรือไทยทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นเรือสำราญหรือเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์ ก็ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายภายใต้เงื่อนไขของการจดทะเบียนเรือทั่วไปไม่มีการแยกเงื่อนไขการจดทะเบียนตามประเภทการใช้และขนาดของเรือยอชท์แต่อย่างใด เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่ยังใช้ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด และเป็นระบบการจดทะเบียนเรือแบบเดี่ยว การนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือในปัจจุบันคือพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือและของเรือเอาไว้แบบดั้งเดิมคือ มีการสงวนการให้สัญชาติแก่เรือไว้เฉพาะเรือของคนในชาติ โดยกำหนดเงื่อนไขในเรื่องกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะนำมาจดทะเบียนว่า ต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลไทยถือกรรมสิทธิ์ในสัดส่วนที่สูงมาก โดยเฉพาะในกรณีที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งได้จัดตั้งตามกฎหมายไทยแล้วยังต้องมีกรรมการเป็นคนไทยและมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยในสัดส่วนร้อยละเจ็ดสิบ สำหรับเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทย ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อจำนวนเรือยอชท์ที่นำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทย เพราะการกำหนดสัดส่วนดังกล่าวเป็นการจำกัดการลงทุนในธุรกิจการนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง และคนไทยยังไม่มี ความชำนาญเพียงพอ ประกอบกับปัญหาของความล่าช้าในขั้นตอนการตรวจเรือของเจ้าพนักงานตรวจเรือ ความยุ่งยากไม่ยืดหยุ่นจากพิธีการต่างๆ ความล่าสมัยของระบบและเครื่องมือในการตรวจเรือ ในขั้นตอนของการจดทะเบียนเรือก็มีความล่าช้าและยุ่งยาก เช่นการจัดเตรียมเอกสารมากมายและการที่เจ้าของเรือจะต้องมาดำเนินการที่กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเท่านั้น ไม่สามารถยื่นขอจดทะเบียนโดยวิธีอื่นได้ นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาที่เกิดจากใบอนุญาตใช้เรือที่ใช้เอกสารซ้ำซ้อนกับใบทะเบียนเรือ และความไม่สอดคล้องกับการได้สัญชาติโดยผลของกฎหมายตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ที่กำหนดเงื่อนไขของขนาดเรือและเงื่อนไขของเจ้าของเรือ ว่าหากเป็นไปตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันให้ถือว่าเป็นเรือสัญชาติไทยโดยไม่ต้องจดทะเบียน ซึ่งไม่สอดคล้องกันกับข้อกำหนดในเรื่องเรือที่ใช้ในน่านน้ำไทยทุกลำต้องมีใบอนุญาตใช้เรือก่อนมิเช่นนั้นมีความผิดและมีโทษ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

โดยขั้นตอนในการที่ขอใบอนุญาตใช้เรือนี้ หมายถึงเรือลำนั้นแม้จะมีเงื่อนไขการได้สัญชาติโดยผลของกฎหมาย ก็จะต้องผ่านการตรวจเรือก่อนและมีใบสำคัญการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเป็นเรือไทยและจดทะเบียนเรือมีใบทะเบียนเรือก่อนจึงจะมีใบอนุญาตใช้เรือได้ ความไม่สอดคล้องและเงื่อนไขในการจดทะเบียนนี้ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันกับประเทศอื่นๆ เช่นประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีระบบการจดทะเบียนแบบสากล มีการแยกประเภทและเงื่อนไขวิธีการจดทะเบียนเรือสำราญออกจากเรือเพื่อการพาณิชย์ไว้คนละหมวด กฎหมายของประเทศสิงคโปร์จะเขียนไว้ง่ายๆ ไม่ซับซ้อนในเรื่องเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของบุคคลที่จะเป็นเจ้าของเรือหรือเป็นเจ้าของร่วมโดยกำหนดไว้ค่อนข้างกว้างมากกว่าประเทศไทยและประเทศอังกฤษที่มีการจดทะเบียนเรือแบบปิด เช่นมีเงื่อนไขที่กำหนดว่าในกรณีที่เป็นบุคคลธรรมดา ก็อาจจะเป็นบุคคลสัญชาติสิงคโปร์หรือหากเป็นกรณีที่ไม่ใช่สัญชาติสิงคโปร์ก็ต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์ ในกรณีที่พยานบุคคลก็ต้องมีการดำเนินงานในประเทศสิงคโปร์เท่านั้น และหากเจ้าของเรือเป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างชาติมากกว่าร้อยละ 50 ก็มีเพียงเงื่อนไขในเรื่องขนาดของเรือและอัตราทุนจดทะเบียนที่ต้องชำระเท่านั้น โดยกำหนดให้เรือทุกลำจะต้องแต่งตั้งผู้จัดการเรือเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานทั้งหมดของเรือโดยผู้จัดการต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศสิงคโปร์ จึงทำให้มีชาวต่างชาติที่เป็นบุคคลธรรมดาแต่มีภูมิลำเนาในประเทศสิงคโปร์สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์สิงคโปร์ได้ หรือหากเป็นบริษัทที่มีชาวต่างชาติถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 ก็เพียงแต่แต่งตั้งผู้จัดการเรือจะเป็นสัญชาติใดก็ได้ แต่ต้องมีภูมิลำเนาในประเทศสิงคโปร์ สำหรับกรณีที่พยานบุคคลก็สามารถเป็นเจ้าของเรือยอชท์สิงคโปร์ได้ แต่ต้องมีการดำเนินงานในประเทศสิงคโปร์เท่านั้น และนอกจากนี้ยังสามารถยื่นคำร้องและเอกสารทางโทรสารหรือยื่นคำขอจดทะเบียนเรือแบบออนไลน์ก็ได้ และสามารถกระทำได้ทั้งในและนอกเวลาทำการทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับการจดทะเบียนเรือยอชท์ที่ถูกจัดให้เป็นเรือสำราญ (Pleasure Craft) นั้นได้มีบทบัญญัติเฉพาะต่างหากจากการจดทะเบียนเรือทั่วไป ในบางเรื่องจากการศึกษาพบว่าเรือยอชท์สำราญไม่ได้มีกฎหมายบังคับว่าต้องจดทะเบียนแต่อย่างใด แต่เป็นการจดทะเบียนโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือ (Registration is Voluntary) นอกจากนี้แล้วก็ไม่มีการจำกัดขนาดของเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญแต่อย่างใด และไม่พบว่าผู้ขอจดทะเบียนเรือจะต้องนำหลักฐานเกี่ยวกับสิทธิครอบครองหรือกรรมสิทธิ์มาแสดงแต่อย่างใด สำหรับใบทะเบียนเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญนั้นมีอายุหนึ่งปี และสามารถขอต่ออายุได้เป็นปีๆ ไปนับจากวันที่หมดอายุ และมีค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือที่ไม่สูงมากเมื่อเทียบกับประเทศอังกฤษ

สำหรับประเทศอังกฤษนั้นแม้จะได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกเป็นสี่หมวด แต่ก็ยังมีความยุ่งยากซับซ้อนและสับสนสิทธิในการถือกรรมสิทธิ์และคนประจำเรือเอาไว้ให้เฉพาะคนอังกฤษและบุคคลที่กำหนดไว้ในกฎหมายเท่านั้น เนื่องจากประเทศอังกฤษจะมีระบบการจดทะเบียนแบบปิดโดยการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับผู้สามารถเป็นเจ้าของเรือเรือขนาดเล็ก ต้องเป็นพลเมืองอังกฤษ พลเมืองของประเทศในประเทศสมาชิกสหภาพ พลเมืองของประเทศในเครือจักรภพ พลเมืองของอังกฤษที่อยู่ต่างประเทศ บุคคลที่อยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยสัญชาติอังกฤษ British Nationality Act 1981 ว่าเป็นคนอังกฤษ คนอังกฤษหรือบุคคลที่มีสัญชาติอื่นที่มีเชื้ออังกฤษและได้รับอนุญาตตาม มาตรา 52 ของอนุสัญญา EEC ในสหราชอาณาจักร บุคคลที่เป็นชาวเกาะฮ่องกง (สัญชาติอังกฤษ) ภายใต้การปกครองของอังกฤษตามคำสั่งปี ค.ศ. 1986 ให้ถือว่าเป็นคนอังกฤษที่อยู่พื้นทะเล และพลเมืองของประเทศอิสระของอังกฤษ (คือเขตปกครองเวลส์ สก็อตแลนด์) หรือกรณีเป็นนิติบุคคลแม้จะได้จัดตั้งตามกฎหมายอังกฤษ และมีการดำเนินการในประเทศแต่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศอังกฤษด้วย แต่ก็ไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในการถือครองเรืออังกฤษเหมือนประเทศไทยแต่อย่างไรก็ตามประเทศอังกฤษก็ยังมีข้อกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับเจ้าของเรืออังกฤษ ที่ไม่เปิดกว้างเท่ากับประเทศสิงคโปร์

ปัญหาการนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า ปัจจุบันประเทศไทยถือว่าการนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์ ถูกตีความว่าเป็นการทำการค้าในน่านน้ำไทยแม้ว่าความหมายที่นิยามเอาไว้จะครอบคลุมเพียง เรือรับขนส่งสินค้า เรือรับคนโดยสารและเรือลากจูงเท่านั้นก็ตาม เพราะในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในเฉพาะในเรื่องการชาร์เตอร์เรือ เพราะหากไม่เช่นนั้นแล้วก็ไม่อาจจะควบคุมดูแลได้เนื่องจากไม่มีกฎหมายเฉพาะ แม้ว่าการนำเรือยอชท์มาให้ชาร์เตอร์มิใช่การค้าในน่านน้ำไทยแล้ว จะนำบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องการเช่าทรัพย์มาใช้ก็เป็นความไม่เหมาะสมเพราะ การชาร์เตอร์เรือนั้นมีลักษณะของสัญญาที่แตกต่างกันอยู่หลายประการ โดยการเช่าทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น เป็นการเช่าทรัพย์ทุกประเภททั่วไป แต่การชาร์เตอร์เรือนั้นเป็นการใช้ประโยชน์จากเรือในการผจญภัยอันตรายทางทะเล สัญญาการชาร์เตอร์เรือควรจะต้องมีลักษณะเฉพาะ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ครอบคลุมในกรณีการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะการชาร์เตอร์เรือเปล่า และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่มีกรกล่าวถึงสภาพการของเรือ ที่ต้องมีความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) และการชาร์เตอร์เรือนั้นมีเรื่องเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้เช่าและผู้ให้เช่าที่ต้องมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากการเช่าทรัพย์ธรรมดาทั่วไป เนื่องจากการสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่านั้นการครอบครองและการควบคุมเรือยอชท์

ที่ให้ชาร์เตอร์ ตกอยู่กับผู้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ซึ่งระยะเวลาหนึ่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า โดยผู้ชาร์เตอร์เรือทำสัญญาตกลงเช่าเรือซึ่งระยะเวลาหนึ่งและจะจ่ายค่าเช่าตอบแทนในการได้ใช้ประโยชน์จากเรือให้แก่ผู้ให้ชาร์เตอร์ เจ้าของเรือไม่มีหน้าที่จัดหาคนประจำเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือให้แก่ผู้ชาร์เตอร์ ผู้ชาร์เตอร์เรือยอชท์จะเป็นผู้จัดหาผู้ควบคุมเรือและจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของคนประจำเรือนั้น ตลอดจนรับผิดชอบอื่นเสมือนเป็นเจ้าของเรือตลอดระยะเวลาของสัญญาการชาร์เตอร์เรือเปล่า ผู้ชาร์เตอร์จะเป็นผู้ควบคุมเรือและมีอำนาจสั่งการทุกอย่างทั้งในด้านการเดินเรือและในเชิงพาณิชย์ และอาจเปลี่ยนชื่อเรือ เครื่องหมายประจำเรือ และนำไปจดทะเบียนยังประเทศอื่นได้ตามความต้องการของผู้ชาร์เตอร์ ในช่วงระยะเวลาของการชาร์เตอร์เรือเปล่า ผลจากการตีความให้เรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์เป็นเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยและต้องตกอยู่ในข้อจำกัดผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ ทำให้นักลงทุนต่างชาติไม่ค่อยแน่ใจในความมั่นคงในการเข้ามาลงทุนในธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือ ส่งผลให้มีการชะลอตัวของการลงทุนของชาวต่างชาติ และทำให้ชาวไทยขาดโอกาสที่จะได้รับการถ่ายทอดวิทยาการ เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ เพื่อการพัฒนาความรู้ความชำนาญให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้เมื่อต้องเปิดเสรีทางการค้าและบริการในธุรกิจบริการพาณิชยนาวี แต่สำหรับประเทศอังกฤษ มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเปล่าไว้เฉพาะ และกำหนดว่าเป็นสัญญาทางพาณิชยนาวีอย่างหนึ่ง โดยเจ้าของเรือตกลงจะสละการครอบครองและการควบคุมสั่งการให้แก่ผู้ชาร์เตอร์ โดยผู้ชาร์เตอร์จะชำระค่าชาร์เตอร์เรือเปล่านั้น (Hire) ให้กับเจ้าของเรือ และกฎหมายพาณิชยนาวีที่ว่าด้วยการชาร์เตอร์เรือของประเทศอังกฤษก็เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมีอิทธิพลต่อหลายประเทศ เนื่องจากประเทศอังกฤษมีความคุ้นเคยกับการชาร์เตอร์เรือ และสำหรับประเทศสิงคโปร์มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเปล่าในกฎหมายพาณิชยนาวีซึ่งได้รับอิทธิพลมาจากประเทศอังกฤษ

ปัญหาการเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ ผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกในต่างประเทศ ประเทศไทยมีข้อกำหนดที่ทำให้ขาดความยืดหยุ่นในการจัดการคนประจำเรือในเรื่องการกำหนดสัญชาติคนประจำเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องมีคนประจำเรือสัญชาติไทยเท่านั้น เช่น นายเรือ ตันหน สรั่ง ไต้ก๋ง นายท้าย คนท้ายเรือ หรือตันกล ต้องมีใบประกาศนียบัตร และต้องผ่านการสอบความรู้ และรวมถึงการตรวจสุขภาพและกฎหมายไทยยอมรับเฉพาะประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ เฉพาะที่ออกตามความแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยนี้ ซึ่งหมายถึงประกาศนียบัตรที่ออกโดยสำนักงานขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีไทยเท่านั้น แต่ในความเป็นจริงแล้วคนไทยที่มีความชำนาญในการใช้และควบคุมเรือยอชท์นั้นมีน้อยมาก และใน

ปัจจุบันนี้ถือว่าขาดแคลนคนประจำเรือที่สามารถควบคุมเรือยอทช์ ดังนั้นข้อกำหนดดังกล่าวจึงทำให้ประเทศไทยประสบปัญหาในการพัฒนาความรู้ความสามารถในการควบคุมเรือยอทช์ เพราะการสงวนไว้ให้เฉพาะคนไทย ทำให้ขาดการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการแล่นเรือยอทช์จากชาวต่างชาติมาสู่ชาวไทย และเมื่อประสงค์จะเปลี่ยนตัวผู้ทำการในเรือลำใด เจ้าของหรือตัวแทนของเจ้าของเรือดำเนินการแก้ไขใบอนุญาตใช้เรือภายใน 15 วัน ณ ที่ทำการเจ้าท่าท้องถิ่นที่เรือนั้นขึ้นทะเบียน โดยต้องนำใบอนุญาตใช้เรือพร้อมประกาศนียบัตรของผู้ทำการคนใหม่ ไปให้เจ้าพนักงานออกใบอนุญาตฉบับที่ทำการเปลี่ยนตัวผู้ทำการดังกล่าวไว้ในใบอนุญาตใช้เรือ และผู้ควบคุมเรือคนใหม่ต้องนำใบทะเบียนและประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตประจำตัวของตน ไปแสดงต่อเจ้าหน้าที่นายทะเบียนเรือก่อนเรือออก แม้ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยเป็นสมาชิกของ STCW 95 ประเทศไทยมีพันธกรณีที่ต้องรับรองใบประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐที่เป็นภาคีอื่นด้วย จึงได้นำข้อกำหนดในอนุสัญญานี้มาปรับใช้โดยการ ประกาศกฎหมาย พระราชกฤษฎีกา คำสั่ง และข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้อนุสัญญามีผลบังคับใช้ เนื่องจากเรือยอทช์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์นั้นเป็นเรือโดยสารประเภทเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต ใช้เป็นเรือโดยสาร จึงได้กำหนดเงื่อนไขให้การจดทะเบียนเรือไทยทุกครั้งจะต้องระบุชื่อนายเรือและนายเรือนั้น จะต้องมีสัญชาติไทย แต่ในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริงในการนำเรือยอทช์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์นั้นมีสองประเภทคือ การชาร์เตอร์เรือพร้อมผู้คนประจำเรือ และการชาร์เตอร์เรือเปล่า Bareboat Charter ซึ่งมีผู้ชาร์เตอร์เป็นผู้ควบคุมและจัดหาคนประจำเรือ ในช่วงระยะเวลาที่สัญญาชาร์เตอร์เรือมีผลบังคับใช้ ในความเป็นจริงนั้นผู้ชาร์เตอร์ที่เป็นชาวต่างชาติจะมีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ ที่ออกในต่างประเทศมาด้วยเสมอเพื่อขอเทียบใบประกาศนียบัตร ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีการผ่อนผันในเรื่องนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอทช์ ให้สามารถยื่นคำขอให้เจ้าพนักงานเทียบรับรองใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถได้ แต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับพิธีการที่ซับซ้อนและเอกสารมากมายและต้องใช้เวลาในการดำเนินการที่นาน เนื่องจากมีขั้นตอนในการดำเนินงานที่มีการส่งเรื่องกลับไปกลับมาระหว่างหน่วยงาน แม้ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะมีการปรับแผนลดขั้นตอนที่ควรจะใช้เวลาเพียง 5 วันก็ตามก็ไม่อาจจะปฏิบัติได้จริงเนื่องจากความไม่ยืดหยุ่นในบางขั้นตอนที่ไม่จำเป็น และความสับสนในเรื่องเทียบใบประกาศนียบัตรที่ออกในต่างประเทศกับประเภทประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของไทย ที่มีการจัดลำดับขั้นของประกาศนียบัตรแตกต่างจากอนุสัญญา STCW 95 ในเรื่องนี้ประเทศอังกฤษและสิงคโปร์นั้น ก็มีการยอมรับใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือ เช่นเดียวกับประเทศไทยเนื่องจาก ประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ต่างก็เป็นประเทศภาคีสมาชิกอนุสัญญา

STCW 1995 แต่ทั้งประเทศสิงคโปร์และอังกฤษ มีขั้นตอนและพิธีการที่รวดเร็วเพราะสามารถยื่นคำร้องขอให้ออกใบรับรองนี้ได้สะดวกและรวดเร็วล่วงหน้าโดยทางอินเทอร์เน็ตอีกด้วย สำหรับประเทศสิงคโปร์นั้นมีการยอมรับคนต่างด้าวที่ถือใบประกาศนียบัตรที่มีความรู้ความสามารถที่เหมาะสม ตามมาตรฐานที่กำหนดในอนุสัญญา STCW 1995 ให้ทำงานบนเรือสิงคโปร์ได้

ปัญหาระยะเวลาอนุญาตให้คนประจำเรือ และนักท่องเที่ยวอยู่ในประเทศไทย กับปัญหาการวางเงินประกันกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ในการเดินทางเข้าหรือออกประเทศไทยของพาหนะนั้นต้องเข้าและออกตามด่านตรวจคนเข้าเมือง โดยเจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะสามารถอยู่ในประเทศไทยโดยไม่ต้องตรวจลงตรา โดยกฎหมายกำหนดอนุญาตในขั้นต้นไว้ไม่เกิน 30 วัน แต่บางสัญชาติก็จะได้รับอนุญาตเพียง 7 หรือ 15 วันแล้วแต่กรณี แต่ถ้าหากเป็นผู้โดยสารก็จะอนุญาตให้อยู่ตามประเภทของวีซ่า ถ้าเป็นวีซ่าแบบนักท่องเที่ยวก็จะอยู่ในประเทศไทยได้ไม่เกิน 30 วันและขออยู่ต่อได้อีกไม่เกิน 30 วัน และในปัจจุบันในทางปฏิบัติของเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองได้กำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้แทนจะเพิ่ม จะลด หรือจะเปลี่ยนคนประจำเรือหรือคนประจำเรือคนใดจะไม่ออกไปกับเรือยอชท์ที่ตนเข้ามาด้วย เจ้าของหรือตัวแทนเรือยอชท์ต้องแจ้งแก่พนักงานประจำด่านที่ตรวจอนุญาตให้เข้ามา และจะต้องจัดทำประกันและหาหลักประกันสำหรับคนประจำเรือแต่ละคนเป็นเงินคนละ 20,000 บาทเช่นกันโดยการชำระเป็นเงินสดหรือเปิดบัญชีกับธนาคารแล้วให้ธนาคารออกหนังสือรับรองให้ ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่กฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ จึงเป็นการยึดถือปฏิบัติที่ไม่มีกฎหมายให้อำนาจรองรับเอาไว้ว่าจะต้องมีประกันหรือหลักประกันแต่อย่างใด เพราะการมีประกันหรือการมีหลักประกันนั้น ตามกฎหมายคนเข้าเมืองจะมีได้ก็แต่เฉพาะกรณีในเรื่องการตรวจพิจารณาว่า คนต่างด้าวผู้ใดเป็นผู้ต้องสงสัยว่าเป็นบุคคลต้องห้ามมิให้เข้ามาในประเทศไทย และในปัจจุบันนี้ธนาคารในประเทศไทยไม่สามารถอนุญาตให้นักท่องเที่ยวหรือคนผ่านประเทศที่ถือ VISA ประเภท Tourist และประเภท Transit เปิดบัญชีได้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการฟอกเงิน และเพื่อตรวจสอบแหล่งเงินได้ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย จึงยิ่งทำให้เกิดความยุ่งยากในการเดินทางมาท่องเที่ยว เพราะหากวางเงินประกันไปแล้วและเดินทางออกนอกประเทศไปแล้ว จะรับเงินประกันที่วางเอาไว้เป็นเงินสดหรือเปิดบัญชีเอาไว้ได้อย่างยากลำบาก เป็นสาเหตุที่ทำให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยเรือยอชท์และควบคุมเรือเข้ามาเอง ได้รับความไม่สะดวกและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น ซึ่งประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ไม่มีการกำหนดให้เจ้าของเรือ ต้องการวางเงินประกันหรือหลักประกันแต่อย่างใด จะมีก็เพียงแต่กำหนดให้เจ้าของเรือ ตัวแทน หรือนายเรือมีหน้าที่จัดหาเอกสารซึ่งระบุรายละเอียดของลูกเรือทุกคนบนเรือต่อพนักงานตรวจคนเข้าเมือง และต้องแจ้งและทำรายงานการเปลี่ยนแปลง

ก่อนออกเดินทาง หรือก่อน เพิ่มหรือลดจำนวนคนประจำเรือต่อเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองก่อนเสมอ และสามารถแจ้งทางอินเทอร์เน็ตได้จึงทำให้มีความสะดวกและรวดเร็วมาก สำหรับนักท่องเที่ยวได้รับอนุญาตตรวจลงตราให้เข้าประเทศอังกฤษได้เป็นระยะเวลา 6 เดือน และสามารถยื่นคำร้องขออยู่ต่อได้อีกเป็นระยะเวลา 6 เดือน ส่วนในประเทศสิงคโปร์ก็วีซ่าประเภทคือ Social Visit ซึ่งเป็นแบบการขอเข้ามาระยะสั้น ซึ่งอนุญาตให้อยู่ในประเทศได้ไม่เกินสามเดือนและอาจขออยู่ต่อได้ โดยสามารถยื่นขอได้ทางอิเล็กทรอนิกส์หรือทางโทรสารก็ได้ แต่ต้องมีจดหมายรับรองจากพลเมืองหรือนิติบุคคลของสิงคโปร์เรียกว่า Letter of Introduction (LOI) หรือหากไม่มีบุคคลดังกล่าวรับรองก็อาจให้สถานทูต หรือกระทรวงต่างประเทศของบุคคลที่มีสัญชาตินั้นๆ ออกจดหมายรับรองแทนก็ได้วีซ่า สำหรับวีซ่าประเภทนักท่องเที่ยวสามารถอยู่ในประเทศสิงคโปร์ได้ 6 เดือนและสามารถขออยู่ต่อได้ และสำหรับนักท่องเที่ยวและลูกเรือที่เดินทางมาพร้อมเรือยอชท์ส่วนบุคคล เมื่อได้รับการตรวจบนเรือโดยเจ้าพนักงานตรวจคนเข้าเมืองแล้ว โดยอัตโนมัติจะได้รับ Landing Pass สามารถอยู่ในประเทศได้ สองสัปดาห์และขอขยายระยะเวลาออกไปได้อีกสองสัปดาห์ถึงเก้าสิบวัน ไม่ว่าจะเป็นักท่องเที่ยวสัญชาติใดก็ตาม

ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาในการอนุญาตให้นำเข้าชั่วคราวเรือยอชท์ และจะกลับออกไปของเรือยอชท์ กฎหมายศุลกากรของไทยกำหนดให้เรือยอชท์ทุกลำที่เข้ามาในน่านน้ำไทยจะต้องแจ้งการเข้าและออกต่อศุลกากรเพื่อการสำแดงเรือที่นำเข้ามาด้วย โดยในปัจจุบันได้มีการผ่อนผันอนุญาตให้สามารถจอดในท่าจอดเรือตามที่แจ้งเอาไว้ได้เป็นระยะเวลาหกเดือน และสามารถต่อได้อีกหกเดือน แต่ขั้นตอนและระยะเวลาในการขออนุญาตและขอขยายระยะเวลาไม่มีความชัดเจนทั้งในเรื่องเอกสาร ค่าธรรมเนียม ขั้นตอนการขอขยายระยะเวลาและผู้มีอำนาจอนุมัติทำให้เกิดความไม่เข้าใจที่เพียงพอแก่ผู้ที่เข้ามาติดต่อ และเกิดข้อสงสัยการใช้อำนาจในการใช้ดุลยพินิจในการดำเนินงาน ซึ่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ที่แก้ไขตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 7) มีผลบังคับใช้ 5 มกราคม พ.ศ. 2548 กำหนดให้สามารถขยายเวลาได้ตามความเหมาะสมและความจำเป็น โดยอธิบดีสามารถขยายระยะเวลาออกไปได้อีกตามเห็นควรเป็นกรณีไป และเมื่อมีพฤติการณ์พิเศษโดยไม่ได้กำหนดว่าต้องขยายออกไปได้อีกเท่าใด ดังนั้นตามกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันขยายเวลาออกไปได้จึงไม่ได้จำกัดเวลาเอาไว้เพียงหกเดือน จึงถือได้ว่าในทางปฏิบัตินั้นไม่สอดคล้องกับกฎหมายที่มีอยู่ ได้สร้างปัญหาทำให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาและเป็นเจ้าของเรือยอชท์หรือผู้ควบคุมเรือยอชท์ ได้รับความไม่สะดวกในการนำเรือยอชท์มาจอดเทียบท่าที่มารีนาในประเทศไทย เพื่อการรักษาซ่อมบำรุงที่อาจจะต้องใช้เวลาานกว่าสิบสองเดือน หรือเพื่อหลบ

มรสุม หากขยายระยะเวลาให้เหมาะสมกว่าเดิม จะทำให้เป็นการสร้างงานและสร้างรายได้มาสู่ประเทศทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งผู้ประกอบการทำเรือจอดเรือยอชท์ที่ในปัจจุบันนี้มีกว่าสิบแห่ง รวมทั้งธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ นอกเหนือจากเงินได้ที่ได้จากการท่องเที่ยวและการให้บริการพาณิชยนาวิ

ปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและสรรพสามิต ในการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์เกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ของผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือยอชท์ ปัจจุบันรัฐบาลยังไม่มีมาตรการช่วยเหลืออุตสาหกรรมต่อเรือยอชท์เท่าที่ควร โดยเฉพาะปัญหาเกี่ยวกับภาษีการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์ต่อเรือยอชท์และซ่อมบำรุงเรือยอชท์ ของผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือยอชท์ที่ยังมีอัตราสูง และได้รับผลกระทบโดยตรงจากการประกาศลดอัตราภาษีนำเข้าเรือยอชท์เพื่อใช้ส่วนตัวจากร้อยละ 37 และเพื่อการค้าจากร้อยละ 47.18 ลงเหลือร้อยละศูนย์ ผู้ประกอบการต่อเรือยอชท์และซ่อมบำรุงเรือยอชท์ยังมีความจำเป็นที่ต้องนำเข้า อะไหล่ อุปกรณ์ และเครื่องมือจากต่างประเทศ เพื่อนำมาใช้ในการต่อเรือและการซ่อมแซมเรือยอชท์ที่เข้ามาจอดซ่อมบำรุงอยู่ในประเทศไทย จากการศึกษาพบว่าวัตถุดิบที่ใช้ในการต่อเรือยอชท์มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 นั้นต้องสั่งเข้ามาจากต่างประเทศ แต่ปรากฏว่าอะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือดังกล่าวไม่ได้รับการยกเว้นภาษี เหมือนเช่นที่มีการยกเว้นภาษีอะไหล่ อุปกรณ์และเครื่องมือที่นำเข้ามาเพื่อซ่อมแซมเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 150 ตันกรอสส์ขึ้นไป ซึ่งส่วนมากคือเรือบรรทุกสินค้า ไม่เป็นการส่งเสริมการต่อเรือยอชท์ขนาดเล็กในประเทศไทย เพราะเรือยอชท์ที่ต่อในประเทศไทยมีภาระทางภาษีจึงมีต้นทุนสูงและมีกำลังผลิต Product Line ที่น้อยไม่ได้ผลิตในลักษณะ Mass product ส่งผลทำให้เรือยอชท์ที่ต่อในประเทศนั้นมีราคาสูงมาก ผู้ใช้เรือยอชท์ จึงนิยมสั่งซื้อเรือยอชท์ที่ต่อเสร็จจากต่างประเทศและนำเข้ามาเพราะภาษีศุลกากรลดเหลือร้อยละศูนย์ จึงทำให้อุตสาหกรรมเรือยอชท์ค่อยๆ ปิดตัวลงไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์นั้น มีความสำคัญต่อรายได้ของประเทศไทย เพราะสามารถสร้างงานและรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการท่องเที่ยว และโอกาสในการพัฒนาความรู้ความชำนาญในการให้บริการเกี่ยวกับเรือยอชท์ของชาวไทย เพื่อให้สามารถรองรับการเปิดเสรีทางการค้าบริการในอนาคตได้ โดยสามารถพัฒนาศักยภาพในการเล่นเรือยอชท์ การต่อและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ การพัฒนามารีน่าให้มีความทันสมัย สามารถทำให้ประเทศไทยมีแหล่งรายได้ใหม่ นอกเหนือจากการท่องเที่ยว นั่นคือรายได้จากการค้าบริการด้านพาณิชยนาวิ ทั้งนี้กฎหมายต่างๆ ที่ได้กล่าวในข้างต้นจะต้องได้รับการศึกษาวิจัยเพื่อการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ส่งเสริมและสนับสนุนให้ธุรกิจประเภทนี้เติบโตขึ้นในอนาคต

2. ข้อเสนอแนะ

จากการที่ศึกษาและกล่าวไว้ในส่วนของบทนำ ถึงความสำคัญและสภาพปัญหาที่กล่าวไว้ว่ารายได้จากการท่องเที่ยว นั้น เป็นรายได้หลักที่สำคัญอย่างหนึ่งของประเทศไทยและเพื่อเป็นการเตรียมตัวรับมือกับการเปิดเสรีทางการค้าในหมวดสินค้าบริการ ซึ่งประเทศไทยมีพันธกรณีผูกพันตามข้อตกลงว่าด้วยการค้าบริการสาขาการขนส่งทางน้ำกับองค์การค้าโลก ด้วยเหตุนี้ประเทศไทยควรจะต้อง มีมาตรการส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่องเที่ยวและกฎหมายพาณิชย์นาวีที่และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีความเหมาะสม และจากการศึกษาพบว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์นั้นยังมีอุปสรรคและปัญหาที่ต้องได้รับการศึกษา เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหากฎหมายซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 พระราชกำหนดพิภักดิ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2534 ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องยกเว้นภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 70 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เช่าทรัพย์ และร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ (ฉบับที่...) พ.ศ.... เพื่อให้สอดคล้องและครอบคลุมปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเพื่อประโยชน์ในเชิงวิชาการ โดยการศึกษาหาคำจำกัดความที่เหมาะสมกับลักษณะและประเภทการใช้งานเรือยอชท์ เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมมีความชัดเจน และด้วยบทสรุปจากการศึกษาภาพรวมของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ซึ่งเป็นความเข้าใจทั่วไปเกี่ยวกับเรือยอชท์ได้แก่ ลักษณะของเรือยอชท์และลักษณะการใช้เรือยอชท์ที่มีความแตกต่างจากเรือประเภทอื่นอันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว โดยการศึกษาประวัติความเป็นมาของการใช้เรือยอชท์ ศึกษาคำจำกัดความทั่วไปของเรือยอชท์และคำศัพท์เฉพาะที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเดินเรือท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ การแบ่งประเภทเรือยอชท์และลักษณะต่างๆ ของเรือยอชท์เพื่อให้เห็นลักษณะเฉพาะที่ชัดเจนและความเข้าใจพื้นฐานเกี่ยวกับเรือยอชท์ในแบบและประเภทต่างๆ ในบทที่ 2 ทำผู้ศึกษาเห็นลักษณะเฉพาะของเรือยอชท์ที่ชัดเจนมากขึ้น และในบทที่ 3 จากการศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ ทำให้ผู้ศึกษาที่มีความเข้าใจการพัฒนาระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ ที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชท์ ในเรื่องเกี่ยวกับคำนิยามที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชท์ การแบ่งประเภทของเรือตามลักษณะการใช้และขนาดเพื่อให้มีความเหมาะสมในการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศ การ

กำหนดเงื่อนไขของเจ้าของเรือและเงื่อนไขของขนาดเรือในการจดทะเบียนเรือเพื่อให้ได้สัญชาติ การจัดการทางกฎหมายสำหรับเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์ การกำหนดเงื่อนไขของคนประจำเรือ และผลของการเข้าเป็นประเทศภาคีสมาชิกของอนุสัญญา SOLAS และ STCW ต่อการออกกฎหมายภายในเพื่อรองรับหลักการในเรื่องความปลอดภัยของชีวิตในทะเล และการออกประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถของคนประจำเรือโดยเฉพาะการรับรองประกาศนียบัตรที่ออกในรัฐภาคีอื่น ของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ว่ามีความสำคัญเช่นไร รวมถึงกฎหมายตรวจคนเข้าเมืองในเรื่องเกี่ยวกับระยะเวลาที่อนุญาตให้คนประจำเรือยอชท์และนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ เข้ามาในราชอาณาจักรและการวางเงินประกันเกี่ยวกับการเพิ่มลดจำนวนคนประจำเรือ และจากการวิเคราะห์กฎหมายไทยว่าก่อให้เกิดปัญหาต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์อย่างไร และส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ และนำมาศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ในบทที่ 4 เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องและปิดช่องว่างของกฎหมายที่จะทำให้ประเทศไทยได้รับความเสียหายในทางเศรษฐกิจ ดังนั้นในส่วนของข้อเสนอแนะในบทนี้ผู้ศึกษา จึงจะเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาทางกฎหมายตามที่ได้กล่าวไปในบทที่ 1 ตามขอบเขตที่ได้ กำหนดไว้คือเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชท์ขนาดเล็กมีความยาวตลอดตัวเรือไม่เกิน 24 เมตร และเป็นการเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่เกิดขึ้น ในจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงาและระนองเท่านั้น โดยจะแยกกล่าวเรียงเป็นประเด็นในแต่ละปัญหาดังนี้

การแก้ปัญหาเกี่ยวกับค่านิยามของเรือยอชท์และการจดทะเบียนเรือยอชท์

สำหรับแนวทางในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับค่านิยามของเรือยอชท์เพื่อความสำราญและเพื่อการพาณิชย์ขนาดเล็ก และการจดทะเบียนเรือยอชท์ขนาดเล็กทั้งเพื่อความสำราญและการพาณิชย์ จากการศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบค่านิยามและการแบ่งประเภทของเรือยอชท์เพื่อความสำราญและกีฬาขนาดเล็กกับค่านิยามของเรือยอชท์ที่นำมาให้ซาร์เตอร์ขนาดเล็ก ผู้ศึกษา เห็นว่าค่านิยามและการแบ่งประเภทเรือยอชท์ของประเทศอังกฤษนั้นมีความชัดเจน เพราะประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศที่มีประสบการณ์ในการใช้เรือยอชท์มาตั้งแต่ปีค.ศ. 1558 และมีกฎหมายพาณิชย์นาวีมีอิทธิพลต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศในเครือจักรภพและอีกหลายประเทศ ในอดีตจนถึงปัจจุบันเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีอิทธิพลต่อการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวี โดยค่านิยามที่ประเทศอังกฤษใช้อธิบายลักษณะของการใช้ประโยชน์จากเรือยอชท์ทั้งของบุคคลธรรมดาและของนิติบุคคล ทั้งเรือยอชท์ส่วน

บุคคลและเรือยอชท์ของสมาชิยยอชท์คลับไว้อย่างชัดเจนไม่มีข้อสงสัยให้ต้องตีความ กล่าวคือได้ นิยามเรือยอชท์ที่เป็นเรือสำราญ Pleasure vessel เอาไว้ดังนี้ “เรือสำราญ” หมายถึงเรือลำใด ซึ่งในเวลาที่ถูกใช้เป็นเรือของบุคคลดังต่อไปนี้ เป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดาหนึ่งคนหรือหลายคน ใช้เพื่อการกีฬาหรือความสำราญของเจ้าของหรือญาติสนิทในครอบครัว หรือเพื่อนของ เจ้าของ หรือเป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล และบุคคลบนเรือเป็นลูกจ้างหรือพนักงานของนิติ บุคคลนั้น หรือญาติสนิทในครอบครัวหรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าวใช้เพื่อความสำราญและกีฬา และทุกเที่ยวของการเดินเรือเจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใดๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อการแล่นเรือหรือ บรรทุกผู้โดยสาร รวมถึงเรือลำใดๆ ซึ่งสมาชิกของยอชท์คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความ สำราญเป็นเจ้าของเรือ เป็นผู้ครอบครองแทน โดยในเวลาที่ใช้เรือเป็นการใช้เพื่อการกีฬาหรือความ สำราญของสมาชิกของคลับดังกล่าวหรือญาติสนิทในครอบครัว และค่าธรรมเนียมใดที่เรียกเก็บ จากการใช้เรื่อนั้นเป็นเงินที่ชำระเข้ากองทุนของยอชท์คลับ และเป็นการใช้เพื่อกิจการทั่วไปของยอชท์คลับตลอดจนเจ้าของเรือและผู้ใช้เรื่อนั้นไม่ได้ชำระเงินอื่นใด หรือชำระแทน ให้แก่การใช้เรือ นอกเหนือจากที่กล่าว และนอกจากนี้ต้องมีคำอธิบายความหมายที่เกี่ยวข้องและสำคัญเพื่อให้ผู้ใช้ กฎหมายสามารถเข้าใจได้ชัดเจนในความหมายของคำว่า ญาติสนิทในครอบครัว หรือเพื่อนของ เจ้าของ เรือขนาดเล็ก เรือใบ และเรือโดยสารดังที่ได้กล่าวเอาไว้ในบทที่ 3

ส่วนคำนิยามเกี่ยวกับเรือยอชท์ของประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศที่มีความ เจริญก้าวหน้าและประสบความสำเร็จในการใช้กฎหมายพาณิชย์นาวีทำรายได้เข้าสู่ประเทศ มหาศาลและเป็นประเทศที่มีเรือเข้ามาจดทะเบียนเป็นอันดับ 5 ของโลกในการจัดอันดับในปีค.ศ. 2005 นั้นแม้ประเทศสิงคโปร์ จะไม่ได้แยกบุคคลที่ใช้เรือแต่ก็มีการอธิบายว่าเรือสำราญนั้นให้ หมายถึงรวมถึงเรือประเภทใดบ้างเพื่อให้ครอบคลุมเรือสำราญประเภทอื่นให้ชัดเจนลงไป กล่าวคือได้ นิยามเอาไว้ดังนี้ “เรือสำราญ” (Pleasure Crafts) ซึ่งเรียกรวมกับเรือสำราญประเภทอื่น ๆ ที่ใช้ เฉพาะในเขตที่เจ้าท่ากำหนดไว้และใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อความสำราญ นอกเหนือไปจากการ ขนส่งคนโดยสาร เพื่อชมทัศนียภาพ (Sign Seeing Tour) และการใช้เรื่อนั้น (หากมี) ผู้โดยสาร โดยสารอยู่ ผู้โดยสารนั้นต้องไม่ได้ชำระเงินค่าโดยสารเรือและอื่น ๆ เพิ่มอีกและให้รวมถึงพาหนะ ทางน้ำเพื่อความสำราญอื่นด้วยคือ Motorize Babin Cruiser, เจ็ทสกี, เรือเร็ว, เรือใบยอชท์, และ รวมถึง Sailing Dinghies, Fun Boat ที่ไม่มีเครื่องยนต์บนเรือ

จากการศึกษาเปรียบเทียบกับคำนิยามเรือสำราญและกีฬาของประเทศไทย ที่กำหนด ว่า “เรือสำราญและกีฬา” หมายความว่า เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญหรือเรือเพื่อการเล่นกีฬา โดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้เพื่อการค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ ซึ่งเป็นคำนิยามที่

กำหนดเอาไว้ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามมาตรา 3 อย่างกว้างๆ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามของ “เรือสำราญและการกีฬา” คำนิยามของ “เรือใบ” คำนิยาม “เรือขนาดเล็ก” คำนิยาม “เรือกล” แก้ไขคำนิยามที่เป็นศัพท์เทคนิค เช่น “การดำในน่านน้ำไทย” เพิ่มเติมคำนิยามของ “ผู้โดยสารที่เป็นคนในครอบครัวและเพื่อนสนิท” ซึ่งคำนิยามเหล่านี้ต้องมีความชัดเจนไม่กำกวมมีความชัดเจนตรงตามลักษณะที่แท้จริงของเรือสำราญ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการจัดประเภทและการกำหนดเงื่อนไขในการตรวจเรือ และจดทะเบียนเรือเพื่อให้มีการจดทะเบียนเรือที่มีความแตกต่างจากการเรือประเภทอื่นๆ และเพื่อประโยชน์ในการปรับใช้กับกฎหมายอื่นๆ ให้สอดคล้องกันไปในแนวเดียวกันโดยคำนิยามที่ผู้ศึกษาเห็นว่าเหมาะสมควรจะเป็นคำนิยามที่ละเอียดครอบคลุมและชัดเจนเพราะประเทศไทยยังใหม่กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์จึงควรจะนำเอาคำนิยามของประเทศอังกฤษและสิงคโปร์มาปรับใช้เท่าที่เหมาะสม กล่าวคือ

แก้ไขและเพิ่มเติมคำนิยาม “เรือสำราญและการกีฬา” หมายถึง เรือและให้รวมถึงพาหนะทางน้ำเพื่อความปลอดภัยอื่นด้วยคือ Motorize Babin Cruiser, เจ็ทสกี, เรือเร็ว, เรือใบยอชท์, และรวมถึง Sailing Dinghies, Fun Boat ที่ไม่มีเครื่องยนต์บนเรือ ซึ่งในเวลาที่ถูกใช้เป็นที่เรือของบุคคลดังต่อไปนี้ เป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดาหนึ่งคนหรือหลายคน ใช้เพื่อการกีฬาหรือความปลอดภัยของเจ้าของหรือญาติสนิทในครอบครัว หรือเพื่อนของเจ้าของ หรือเป็นเรือซึ่งเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล และบุคคลบนเรือ เป็นลูกจ้างหรือพนักงานของนิติบุคคลนั้น หรือญาติสนิทในครอบครัวหรือเพื่อนของบุคคลดังกล่าวใช้เพื่อความปลอดภัยและการกีฬาและทุกเที่ยวของการเดินเรือ เจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใดๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อการแล่นเรือหรือบรรทุกผู้โดยสารรวมถึงเรือลำใดๆ ซึ่งสมาชิกของยอชท์คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความปลอดภัย เป็นเจ้าของเรือ เป็นผู้ครอบครองแทน โดยในเวลาที่ใช้เรือเป็นการใช้เพื่อการกีฬาหรือความปลอดภัยของสมาชิกของคลับดังกล่าวหรือญาติสนิทในครอบครัว และค่าธรรมเนียมใดที่เรียกเก็บจากการใช้เรื่อนั้นเป็นเงินที่ชำระเข้ากองทุนของยอชท์คลับ และเป็นการใช้เพื่อกิจการทั่วไปของยอชท์คลับตลอดจนเจ้าของเรือและผู้ใช้เรื่อนั้นไม่ได้ชำระเงินอื่นใด หรือชำระแทน ให้แก่การใช้เรื่อนอกเหนือจากที่กล่าว แต่ไม่รวมถึงเรือราชการ เรือที่ใช้ในการทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์

แก้ไข คำนิยาม “เรือเล็ก” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามมาตรา 3 หมายความว่า เรือเดินด้วยกรรเชียง แจวหรือพาย แก้ไขเพิ่มเติมเป็น “เรือเล็ก” หมายถึงเรือซึ่งมีความยาวตลอดลำเรื่อน้อยกว่า 24 เมตรหรือมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์

แก้ไขคำนิยาม ของ “เรือกำปั่นใบ หรือ เรือใบ” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามมาตรา 3 ซึ่งเดิมหมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบและไม่ใช้เครื่องจักรกล แต่เป็น “เรือใบ” หมายถึง เรือซึ่งได้รับการออกแบบให้แล่นได้ด้วยกำลังลม โดยจะใช้กำลังเครื่องยนต์เป็นกำลังสำรองในการขับเคลื่อนหรือไม่ก็ได้

แก้ไขและเพิ่มเติมคำนิยาม “เรือกล” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ตามมาตรา 3 จากเดิมหมายถึง เรือเดินด้วยเครื่องจักรกล และใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม เป็น “เรือยนต์” หมายถึงเรือที่เดินด้วยเครื่องยนต์เพียงอย่างเดียว และแก้ไขคำนิยาม “เรือกลไฟเล็ก” หมายความว่า เรือที่มีขนาดต่ำกว่าสามสิบตันกรอสส์ ที่เดินด้วยเครื่องจักร ให้สอดคล้องกับความหมายของเรือเล็ก ซึ่งหมายถึง เรือซึ่งมีความยาวตลอดลำเรื่อน้อยกว่า 24 เมตรหรือมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์

แก้ไขคำนิยามในร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือ ในส่วนคำนิยามของ “เรือใบและเรือกลใบ” ให้สอดคล้องกับคำนิยามที่เสนอให้แก้ไขข้างต้นกล่าวคือ “เรือใบ” หมายถึง เรือซึ่งได้รับการออกแบบให้แล่นได้ด้วยกำลังลม โดยจะใช้กำลังเครื่องยนต์เป็นกำลังสำรองในการขับเคลื่อนหรือไม่ก็ได้ และยกเลิกคำนิยาม “เรือกลใบ” และกำหนดให้เรือขนาดเล็กที่ไม่ต้องมีคนประจำเรือมีขนาดสอดคล้องกับคำนิยามของเรือเล็กที่เสนอให้แก้ไข กล่าวคือจากขนาดความยาวไม่เกิน 15 เมตรเป็นความยาวไม่เกิน 24 เมตรหรือมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์

แก้ไขคำนิยาม “การค้าในน่านน้ำไทย” พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 ที่กำหนดเอาไว้ในมาตรา 5 กล่าวไว้ดังนี้ “การค้าในน่านน้ำไทย” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสาร หรือของ หรือการลากจูง เพื่อหากำไรจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย ไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย ไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย โดยกำหนดเป็นข้อยกเว้นว่ากิจการใดไม่ถือเป็นการค้าในน่านน้ำไทย หรือให้กำหนดให้การนำเรือมาให้ซาร์เตอร์เพื่อการความสำราญและกีฬาที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 12 คน เป็นเรือการพาณิชย์อย่างอื่นที่มีไซค์ค้าในน่านน้ำไทย หากเป็นเรือที่ให้ซาร์เตอร์เพื่อการความสำราญและกีฬาที่บรรทุกผู้โดยสารเกิน 12 คนให้ถือว่าเป็นการค้าในน่านน้ำไทยประเภทเรือโดยสาร

และเพิ่มคำนิยาม “บุคคลใกล้ชิดในครอบครัว” หมายความว่า ความสัมพันธ์ของบุคคลธรรมดา สามีหรือภริยาของบุคคลธรรมดา หรือเครือญาติของสามีหรือภริยา ได้แก่ พี่ชาย น้องชาย พี่สาว น้องสาว บรรพบุรุษ หรือทายาทผู้สืบสายตรง ในพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาการตีความที่ไม่สอดคล้อง และการจัดประเภทเรือยอชท์ขนาดเล็ก ทั้งที่เป็นเรือใบและเรือยนต์ที่ใช้เพื่อความปลอดภัยและกีฬา ออกจากเรือประเภทอื่นในการจดทะเบียนเรือ หรือในการตรวจเรือ การกำหนดเงื่อนไขของคนประจำเรือให้ชัดเจนและเหมาะสมไม่สับสนในการตีความ อันจะส่งผลให้ประเทศไทยมีกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ทันสมัยขึ้นในส่วนของ การจัดการเกี่ยวกับเรือยอชท์ขนาดเล็กที่เป็นเรือสำราญ และเรือยอชท์ขนาดเล็กที่นำมาให้ชาร์เตอร์ที่มีความเหมาะสมชัดเจนเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ และเพื่อเป็นแนวทางในการร่างกฎข้อบังคับในการตรวจเรือที่ให้ความสอดคล้องและเป็นสากลสามารถสัมฤทธิ์ผลตามเจตนารมณ์ ในการร่างกฎข้อบังคับและมีผลบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ ซึ่งจะส่งเสริมและจูงใจให้มีการนำเรือยอชท์มาจดทะเบียนเป็นเรือไทยเพิ่มขึ้นและมีความชัดเจนในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมและภาษีเรือประจำปี

สำหรับปัญหาการจดทะเบียนเรื่อนั้น หากมีการแก้ไขค่านิยามตามที่เสนอไปข้างต้นก็จะทำให้สามารถแก้ไขแนวทางในการแก้ไขกฎหมายปัจจุบันประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนให้สอดคล้องกับประเภทและลักษณะการใช้เรือยิ่งขึ้น กล่าวคือควรจะมีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือโดยกำหนดให้รัฐมนตรีสามารถออกกฎหมายลำดับรอง เพื่อการแบ่งหมวดการจดทะเบียนเรือออกตามประเภทและลักษณะการใช้เรือ และกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนและตรวจเรือที่แตกต่างในเรือแต่ละประเภทกล่าวคือ มีร่างกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือสำราญแยกออกมาต่างหากจากเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์เพื่อความปลอดภัยและกีฬา และแยกการจดทะเบียนเรือสำราญที่นำมารับผู้โดยสารที่บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนโดยไว้ในหมวดเรือทั่วไปเพื่อการค้าในน่านน้ำไทย และกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนที่มีลักษณะเปิดกว้างขึ้นเช่นประเทศสิงคโปร์ กล่าวคือแก้ไขในเงื่อนไขของเรือสำราญ และเรือเพื่อการพาณิชย์ในเรื่องอายุของเรือยอชท์ทั้งสองประเภท โดยอายุของเรือต้องไม่เกิน 15 ปี และเงื่อนไขเกี่ยวกับขนาดเรือเล็กที่ไม่ได้นำมาประกอบการค้ากำหนดให้บุคคลสัญชาติไทย หรือกรณีที่เป็นบุคคลธรรมดาไม่มีสัญชาติไทยแต่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยสามารถนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนกรรมสิทธิ์ และกรณีที่เป็นเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์หากเป็นเรือขนาดเล็กและบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 12 คน ควรกำหนดคุณสมบัติของบุคคลผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ให้เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทย ต้องมีการดำเนินงานในประเทศไทยเท่านั้น และหากเจ้าของเรือเป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างชาติร้อยละไม่เกิน 49 ก็กำหนดเงื่อนไขในเรื่องอัตราทุนจดทะเบียนที่ได้ชำระแล้วอย่างน้อยไม่ต่ำกว่ามูลค่าของเรือลำแรกและให้พิจารณาจำนวนเงินที่ต้องชำระขั้นต่ำและขั้นสูงให้เหมาะสม โดยจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้ที่

เกี่ยวข้องกับทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ เพื่อให้เป็นที่ยอมรับแต่ไม่ควรจะกำหนดไว้สูงเกินร้อยละ สามสิบ และกำหนดให้เรือทุกลำจะต้องแต่งตั้งผู้จัดการเรือเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานทั้งหมด ของเรือ โดยผู้จัดการต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย โดยกำหนดให้เรือที่จดทะเบียนในหมวด นี้ ไม่สามารถนำมาจดทะเบียนในหมวดการจดทะเบียนเรือโดยสาร แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และหากเป็นเรือยอชท์ที่นำมาให้ชาร์เตอร์และรับบรรทุกคนโดยสารเกินกว่า 12 ให้ถือ ว่าเป็นการจดทะเบียนเรือเพื่อทำการค้าในน่านน้ำไทยให้จดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยอย่างเรือ โดยสาร ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 โดยแก้ไขในเรื่องของสัดส่วนผู้ถือกรรมสิทธิ์ลง จากอัตราผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทย ที่กำหนดไว้เดิมเป็นร้อยละ 70 เปลี่ยนมาเป็นร้อยละ 59 และร่าง ข้อกำหนดการตรวจเรือโดยแยกพิธีการและเงื่อนไขในการตรวจเรือสำราญขนาดเล็ก เรือขนาดเล็ก ที่นำมาให้ชาร์เตอร์และบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 12 คนต่างหากจากเรือโดยสารตาม พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และกำหนดให้สามารถมอบอำนาจให้แก่สถาบันตรวจเรือ สามารถออกไปสำคัญการตรวจเรือได้ทุกฉบับซึ่งหมายรวมถึงใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก และ ใบสำคัญรับรองจำนวนคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัย และปรับปรุงการตรวจเรือของ ไทยให้ดีขึ้นและรวดเร็วขึ้น โดยกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนในการตรวจเรือแต่ละประเภทให้ชัดเจน ให้เจ้าพนักงานต้องแจ้งผลการตรวจเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดเพื่อประกันความรวดเร็ว และ กำหนดระยะเวลาที่แน่ชัดในการรับจดทะเบียนเรือนับแต่วันที่รับคำร้องจนถึงวันที่ออกใบทะเบียน เรือไม่ควรเกินหนึ่งวัน ยกเลิกกฎหมายเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตใช้เรือ และเปลี่ยนให้เรือทุก ประเภททุกขนาดต้องเสียค่าธรรมเนียมและภาษีเรือประจำปีแทน โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 กำหนดให้สามารถยื่นคำร้องการขอจดทะเบียนเรือ ได้ทาง เครื่องข่ายอินเตอร์เน็ตตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขของกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ ตลอด 24 ชั่วโมงและสามารถยื่นขอจดทะเบียนได้ทุกที่ทั่วโลกที่มีสถานทูตไทย สถานกงสุลไทย หรือสำนักงานการค้าและเศรษฐกิจไทยที่อยู่ต่างประเทศ

การแก้ปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย

สำหรับแนวทางในการแก้ปัญหาสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือยอชท์ที่จดทะเบียนใน ประเทศไทย จากการศึกษากฎหมายประเทศไทย กฎหมายของประเทศอังกฤษและประเทศ สิงคโปร์ พบว่ามีเพียงประเทศไทยประเทศเดียวเท่านั้นที่กำหนดสัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือที่ สามารถนำมาจดทะเบียน ผู้ศึกษาเห็นว่าควรกำหนดผ่อนคลายจากหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งในปัจจุบันกำหนดไว้สูงมากเพื่อให้ผู้ถือหุ้นชาวไทย สามารถครอบงำกิจการ โดยการกำหนดให้ลดสัดส่วนจากร้อยละเจ็ดสิบต้องเป็นของบุคคล

ธรรมดาหรือกรรมการที่เป็นคนไทยเปลี่ยนมาเป็นร้อยละห้าสิบเอ็ดเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ทั้งกับเรือโดยสาร และเรือที่นำมาให้การชาร์เตอร์เพื่อความสำราญและกีฬาเพราะเป็นธุรกิจการให้บริการอย่างอื่นที่คนไทยยังไม่สามารถแข่งขันได้ ทั้งนี้ควรกำหนดเงื่อนไขของเรือที่นำมาให้ชาร์เตอร์แต่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 12 คนให้เป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย หรือหากเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยและดำเนินการในประเทศไทยที่มีคนไทยถือหุ้นอยู่ไม่ต่ำกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดสามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยได้ และกำหนดเงื่อนไขของเจ้าของเรือที่เป็นเรือขนาดเล็กที่ไม่ได้นำมาประกอบการค้า กำหนดให้บุคคลสัญชาติไทย หรือกรณีที่เป็นบุคคลธรรมดาไม่มีสัญชาติไทย แต่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยสามารถนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนกรรมสิทธิ์ เนื่องจากเงื่อนไขของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะจดทะเบียนนั้นเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่จะมีผลต่อจำนวนเรือยอชท์ที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยและศักยภาพในการแข่งขันกับเรือต่างประเทศดังนั้นจึงควรกำหนดเงื่อนไขที่เปิดเสรีมากขึ้นเพื่อให้มีการลงทุนจากชาวต่างชาติในธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ ธุรกิจนายหน้าค้าเรือยอชท์และมารีนาเพราะจะทำให้ชาวไทยได้รับประโยชน์เช่นการเพิ่มรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะได้รับประโยชน์จากการลงทุนของชาวต่างชาติที่เพิ่มมากขึ้นในรูปของเม็ดเงินหมุนเวียนในประเทศ ในรูปของการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น และรายได้จากการประกอบธุรกิจเกี่ยวเนื่องอื่นๆ อาทิการค้าและบริการอะไหล่และอุปกรณ์การเดินเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือยอชท์เป็นต้นก็จะเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ยังได้รับประโยชน์ในรูปของการถ่ายทอดความรู้ความชำนาญในการใช้เรือยอชท์ การซ่อมบำรุงเรือยอชท์ และการจัดการบริหารมารีนา การจัดการบริหารธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ และการเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวเพราะการที่มีเรือเพิ่มขึ้นค่าชาร์เตอร์ก็จะถูกกลงเพราะมีการแข่งขันกันเพิ่มขึ้น ทำให้การเดินทางเข้ามาชาร์เตอร์เรือยอชท์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีแรงจูงใจในเรื่องค่าชาร์เตอร์และจำนวนเรือยอชท์ให้เลือกมากขึ้น

การแก้ปัญหาการนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า

แนวทางในการแก้ปัญหาการนำเรือยอชท์มาประกอบธุรกิจให้ชาร์เตอร์เรือเปล่า ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือเปล่าและการชาร์เตอร์เรือยอชท์พร้อมคนประจำเรือ แนวทางในการแก้ปัญหานี้นอกจากจะได้รับผลดีในการนิยามคำจำกัดความตามที่ได้เสนอไปแล้วข้างต้นในประเด็นแนวทางการแก้ปัญหาเรื่องค่านิยาม เพราะจะทำให้แยกประเภทเรือสำราญและเรือเพื่อการชาร์เตอร์ออกจากเรือโดยสารได้อย่างชัดเจนแล้ว ยังทำให้

เรือเพื่อการชาร์เตอร์โดยเฉพาะการชาร์เตอร์เรือเปล่าเพื่อความปลอดภัยและกีฬาไม่ต้องถูกตีความว่าเป็นการค้าในน่านน้ำไทยอีกต่อไป แต่เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายการชาร์เตอร์เรือของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีในเรื่องการชาร์เตอร์เรือมาช้านานและกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษนั้นก็ได้อำหนดหลักการเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือที่เป็นต้นแบบให้กับกฎหมายของอีกหลายประเทศรวมทั้งประเทศสิงคโปร์ด้วยซึ่งกฎหมายของประเทศอังกฤษกำหนดว่า การชาร์เตอร์เรือเปล่า่นั้นเป็นสัญญาทางพาณิชย์นาวีอย่างหนึ่ง โดยเจ้าของเรือตกลงจะสละการครอบครองและการควบคุมสั่งการให้แก่ผู้ชาร์เตอร์ โดยผู้ชาร์เตอร์จะชำระค่าชาร์เตอร์เรือเปล่า (Hire) ให้กับเจ้าของเรือ และการชาร์เตอร์เรือเปล่าก็ยังเป็นการเช่าที่มีวัตถุประสงค์ให้มีเรือสามารถออกเดินทางไปในท้องทะเล ดังนั้นผู้ศึกษาจึงเห็นว่าสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่าไม่น่าใช่การเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และแม้จะใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาช่วยในการอุดช่องว่างของกฎหมาย ก็ยังไม่มีกฎหมายหรือจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นที่เหมาะสมกับสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่าดังนั้น ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะให้มีการบัญญัติหลักกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือ และมีหมวดที่กล่าวเฉพาะการชาร์เตอร์เรือเปล่าขึ้นมาโดยควรรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวีเพื่อไม่ให้เกิดการกระจายโดยกำหนดคำนิยามของการชาร์เตอร์เรือเปล่าว่า "เป็นสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า เป็นสัญญาทางพาณิชย์นาวีอย่างหนึ่ง โดยเจ้าของเรือตกลงจะสละการครอบครองและการควบคุมสั่งการให้แก่ผู้ชาร์เตอร์ โดยผู้ชาร์เตอร์จะชำระค่าชาร์เตอร์เรือเปล่า (Hire) ให้กับเจ้าของเรือ" และกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ให้ชาร์เตอร์กับผู้ชาร์เตอร์เรือเปล่าให้ชัดเจนว่าการครอบครองและการควบคุมเรือจะตกอยู่กับผู้ชาร์เตอร์ ซึ่งมีสิทธิจะให้ประโยชน์จากตัวเรือได้ตามความต้องการตลอดช่วงเวลาของสัญญา และสิทธิในการแต่งตั้งและจ้างคนประจำเรือเป็นของผู้ชาร์เตอร์ โดยกำหนดให้นายเรือและลูกเรือเป็นลูกจ้างของผู้ชาร์เตอร์และผู้ชาร์เตอร์จะต้องรับผิดชอบและรับภาระทั้งหมดเกี่ยวกับการจัดการเรือ การปฏิบัติการเรือและการเดินเรือ และควรมีการกำหนดหน้าที่ในการประกันภัยทางทะเลหรือการจ้างของเรือเพื่อมิให้มีปัญหาในการตีความ รวมทั้งการระงับแห่งสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่าเอาไว้ด้วย โดยในกฎหมายต้องเปิดโอกาสให้ผู้สัญญาได้มีการตกลงกันตามหลักแห่งเสรีภาพในการทำสัญญา หากประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์ จะส่งผลดีแก่ธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือยอชท์ เพราะมีความชัดเจนแน่นอนในเรื่องสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ชาร์เตอร์และผู้ให้ชาร์เตอร์ และเป็น การส่งเสริมธุรกิจการให้ชาร์เตอร์เรือในประเทศไทยเพราะการมีกฎหมายเฉพาะจะสร้างความมั่นใจของผู้ลงทุนและนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาชาร์เตอร์เรือยอชท์เพื่อการท่องเที่ยว เนื่องจากรู้

สิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายอย่างชัดเจน และนอกจากนี้ในส่วนของกาจรจดทะเบียนเรือซาร์เตอร์ที่ซาร์เตอร์เข้ามา และซาร์เตอร์ออกไปนั้น ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายกำหนดเงื่อนไขจดทะเบียนในการซาร์เตอร์เช่นประเทศอังกฤษและสิงคโปร์เพื่อวางหลักเกณฑ์และเงื่อนไขให้ชัดเจนและแยกการจดทะเบียนเรือที่มีการซาร์เตอร์มาจากต่างประเทศออกจากกาจรจดทะเบียนเรืออย่างอื่น เพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับการซาร์เตอร์ของประเทศไทยสอดคล้องกันทุกส่วนในกฎหมายพาณิชย์นาวี ดังนั้นผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรจะมีการร่างเงื่อนไขในการรับจดทะเบียน การตรวจเรือที่ซาร์เตอร์เข้ามาและเรือที่ถูกซาร์เตอร์ออกไปใช้นอกประเทศ เพื่อให้ครบวงจรของกฎหมายการซาร์เตอร์เรือและเพื่อให้กฎหมายซาร์เตอร์เรือของประเทศไทยเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้มีการนำเรือที่ถูกซาร์เตอร์จากต่างประเทศเข้ามาจดทะเบียนในประเทศไทยเพิ่มขึ้น

การแก้ปัญหาการเทียบใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกในต่างประเทศ

ในเรื่องนี้มีแนวทางในการแก้ปัญหาการเทียบใบประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกในต่างประเทศดังนี้ ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีการยอมรับและบันทึกสลักหลัง (Endorsement) ประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น ซึ่งเป็นไปตามพันธกรณีที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา STCW 95 เช่นประเทศอังกฤษและประเทศสิงคโปร์ ปัญหาสำหรับการรับรองประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือยอชท์ที่ออกในต่างประเทศในประเทศไทยเป็นปัญหาในการปฏิบัติงานของระบบและวิธีการที่ไม่มีควมยืดหยุ่นและระยะเวลาในการออกใบรับรองการยอมรับประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นที่ใช้เวลานาน ในการซาร์เตอร์เรือยอชท์ในลักษณะการซาร์เตอร์เรือเปล่าที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางจากต่างประเทศเพื่อมาซาร์เตอร์เรือเปล่านั้น จะต้องมีการส่งสำเนาประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นมาให้บริษัทผู้ให้ซาร์เตอร์เรือเพื่อยื่นขอให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีออกใบรับรองการบันทึกสลักหลังยอมรับใบประกาศนียบัตรนั้นก่อนใช้เรือ แต่ระยะเวลาที่ดำเนินการนานถึง 15 วัน แม้ในปัจจุบันจะมีแผนงานลดขั้นตอนและระยะเวลาให้สั้นลงเพียง 5 วันก็ยังถือว่าช้าอยู่ เพราะจากการศึกษาพบว่าในประเทศอังกฤษและประเทศสิงคโปร์สามารถยื่นขอให้รับรองใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น โดยทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้ทำให้ประหยัดเวลาในการดำเนินการได้มาก ผู้ศึกษาจึงเห็นว่ากรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการปรับปรุงระบบเอกสาร และตัดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออก รวมทั้งพัฒนาอุปกรณ์เครือข่ายคอมพิวเตอร์และฐานข้อมูลให้สามารถรองรับการรับรองและบันทึกสลักหลังประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามกฎเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนด ควรประชาสัมพันธ์และแจ้ง

ข้อมูลเกี่ยวกับเงื่อนไข เอกสารและระยะเวลาที่ชัดเจนแน่นอนทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ ควรกำหนดระยะเวลาในการรับรองประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นตั้งแต่การรับคำร้องไปจนถึงการออกใบรับรองสลักหลังประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นให้แก่ผู้ซาร์เตอร์เรือได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 วันเพื่อความสะดวกตัวและส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ซึ่งจะนำมาซึ่งความประทับใจในระบบราชการของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิที่มีความโปร่งใส แน่นนอนและรวดเร็ว เพราะการรับรองประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น ก็เป็นสาเหตุสำคัญของการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์และส่งผลในการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์และการบริหารจัดการเกี่ยวกับธุรกิจการซาร์เตอร์เรือที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และนอกจากนี้ตามร่างกฎข้อบังคับการตรวจเรือที่เสนอให้เรือยอชท์ขนาดเล็กไม่ต้องมีผู้ควบคุมเรือเป็นบุคคลสัญชาติไทยนั้นผู้ศึกษาเห็นด้วยแต่ควรแก้ไขขนาดจากความยาวไม่เกิน 15 เมตรเป็นเรือใบยอชท์ที่มีความยาวตลอดลำเรือไม่เกิน 24 เมตรเพื่อให้สอดคล้องกับขนาดเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันและเป็นสากลเช่นประเทศอังกฤษ และหากเป็นเรือยอชท์ส่วนบุคคลก็ไม่จำกัดในเรื่องสัญชาติของผู้ควบคุมเรือ และหากเป็นเรือยอชท์ขนาดเล็กที่นำมาให้ซาร์เตอร์ไม่ว่าจะเป็นการซาร์เตอร์พร้อมผู้ควบคุมเรือหรือซาร์เตอร์เรือเปล่าก็ไม่กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ควบคุมเรือต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทยเท่านั้น แต่ต้องมีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถที่ออกโดยรัฐภาคีและได้รับการรับรองการยอมรับบันทึกสลักหลังก่อน เนื่องจากประเทศไทยยังขาดแคลนบุคลากรในด้านนี้และเพื่อดึงดูดให้มีการซาร์เตอร์เรือยอชท์ไทยและการนำเรือยอชท์มาจากทะเลเป็นเรือไทยเพิ่มขึ้น

การแก้ไขปัญหาระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยวอยู่ในประเทศไทย และปัญหาการวางเงินประกันกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

สำหรับปัญหานี้มีแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะเวลาอนุญาตให้ลูกเรือ คนประจำเรือ นักท่องเที่ยวอยู่ในประเทศไทย และปัญหาการวางเงินประกันกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองดังนี้ สำหรับปัญหาระยะเวลาในการอนุญาตให้เข้ามาในประเทศไทยนั้นผู้ศึกษาเห็นว่าในส่วนของระยะเวลาที่อนุญาตให้ลูกเรือ และคนควบคุมเรือที่ไม่ได้ขอวีซ่าเข้ามานั้นควรที่จะปรับเปลี่ยนในกรณีที่เป็น Transit Visa ควรขยายระยะเวลาออกเป็นไม่เกินเก้าสิบวันในกรณีที่เป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาพร้อมเรือยอชท์ส่วนบุคคลและเรือสามารถจอดได้เท่าที่อายุการอนุญาตนั้นยังเหลืออยู่ เพราะจากการศึกษากฎหมายของประเทศสิงคโปร์พบว่ามีการอนุญาต 96 ชั่วโมง สำหรับนักท่องเที่ยวหรือลูกเรือที่เดินทางเข้ามาโดยพาหนะประเภทอื่นแต่สำหรับนักท่องเที่ยวที่

เดินทางเข้ามาพร้อมเรือยอชท์ส่วนบุคคลนั้นจะได้รับอนุญาตโดยอัตโนมัติหลังการตรวจบนเรือ และออก Landing Pass ให้เป็นรายบุคคลมีอายุสองสัปดาห์และสามารถขยายได้อีกไม่เกินเก้าสิบวันไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์สัญชาติใด ผู้ศึกษาเห็นว่าประเทศไทยน่าจะมีการพิจารณาขยายระยะเวลาของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ส่วนบุคคลเช่นประเทศสิงคโปร์และเรือยอชท์นั้นสามารถจอดได้เท่าที่อายุของการอนุญาตตาม Landing Pass เหลืออยู่เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์เข้ามาท่องเที่ยวและใช้จ่ายเงินในประเทศ สำหรับประเทศอังกฤษอนุญาตนั้นจากการศึกษาพบว่ามียุทธศาสตร์ที่ใกล้เคียงกับประเทศไทย ส่วนระยะเวลาที่อนุญาตให้นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาพร้อมเรือยอชท์นั้น หากผู้ควบคุมหรือลูกเรือและนักท่องเที่ยวที่มาพร้อมเรือยอชท์มีหนังสือเดินทางก็สามารถเลือกที่จะยื่นขอวีซ่าจากสถานทูตไทยในท่าเรือสุดท้ายก่อนเดินทางเข้ามาในประเทศไทยได้โดยจะได้รับอนุญาตให้อยู่ได้สามเดือนและขออยู่ต่อได้อีกคราวละไม่เกินสามสิบวัน ผู้ศึกษาเห็นว่าควรแก้กฎหมายตรวจคนเข้าเมืองขยายระยะเวลาของการตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว โดยกำหนดสัญชาติของนักท่องเที่ยวให้แน่ชัดว่าบุคคลสัญชาติใด อาจยื่นขอวีซ่าสำหรับนักท่องเที่ยว และได้หกเดือน สามเดือน และหนึ่งเดือนโดยจะกำหนดหลักประกันทางการเงินเหมือนที่ประเทศสิงคโปร์กำหนดดังที่ได้กล่าวเอาไว้ในบทที่ 3 ในส่วนของปัญหาการวางเงินประกันและระยะเวลาการอนุญาตให้อยู่ในประเทศ หรือกำหนดในกฎหมายตรวจคนเข้าเมืองให้มีจดหมายรับรองจากพลเมืองหรือนิติบุคคลของสิงคโปร์ เรียกว่า Letter of Introduction (LOI) หรือหากไม่มีบุคคลดังกล่าวรับรองก็อาจให้สถานทูต หรือกระทรวงต่างประเทศของบุคคลที่มีสัญชาตินั้นๆ ออกจดหมายรับรองแทนก็ได้ ซึ่งความเห็นของผู้ศึกษาเห็นว่านักท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่เดินทางมาพร้อมเรือยอชท์ หรือเดินทางเข้ามาชาร์เตอร์เรือยอชท์ในประเทศไทยส่วนมากคือบุคคลที่มีฐานะทางการเงินที่ดีมากและมักจะเป็นชาวอเมริกัน อังกฤษ ฝรั่งเศส อิตาลี ประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย ออสเตรเลียและญี่ปุ่น ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องมีการวางหลักประกันหรือจดหมายรับรองดังที่ได้กล่าวเอาไว้ข้างต้น และควรจัดให้อยู่ในบุคคลประเภทที่อาจจะได้รับตรวจลงตราให้อยู่ในประเทศไทยได้หกเดือนและขอขยายระยะเวลาได้อีกหกเดือนนับแต่วันที่การอนุญาตครั้งก่อนหมดอายุ และในส่วนการวางหลักประกันในกรณีที่มีการมีการเพิ่ม ลดหรือเปลี่ยนแปลงจำนวนคนประจำเรือจำนวน 20,000 บาทนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรจะยกเลิกไปเสียเนื่องจากไม่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องมีการวางหลักประกัน แต่ออกเป็นข้อบังคับตรวจคนเข้าเมืองให้ต้องทำหนังสือโดยเจ้าของเรือหรือตัวแทนหรือผู้ควบคุมเรือแจ้งต่อตรวจคนเข้าเมืองก่อนที่จะมีการเพิ่ม ลด หรือเปลี่ยนแปลงจำนวนคนประจำเรือเช่นที่ประเทศอังกฤษและสิงคโปร์ เพื่อลดขั้นตอนในการติดต่อกับหน่วยงานราชการของไทยที่ไม่จำเป็น

ออกไป ซึ่งจะเป็นการเชื่อมต่อบรรยากาศการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์และผู้ศึกษาเห็นว่าปัจจุบันนี้ระบบงานสารสนเทศและระบบฐานข้อมูลนั้นมีความสำคัญมาก สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองเองก็มีเว็บไซต์เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ควรที่จะพัฒนาระบบเครือข่ายในการขอวีซ่า การขอขยายระยะเวลาอยู่ต่อ และการแจ้งการเปลี่ยนแปลงใดๆ เกี่ยวกับจำนวนคนประจำเรือได้ทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต จะทำให้เกิดความสะดวกประหยัดและรวดเร็วเช่นประเทศสิงคโปร์ และให้มีการกำหนดระยะเวลาของการดำเนินการอนุญาตให้อยู่ในประเทศ การอนุญาตให้อยู่ต่อ การตอบรับการแจ้งเพิ่ม ลดจำนวนคนประจำเรือบ้างแต่ได้รับคำร้องจนถึงการอนุญาตและตอบกลับให้ชัดเจนไม่ควรเกินกว่า หนึ่งวันทำการสำหรับการขอวีซ่านักท่องเที่ยว การขออยู่ต่อ และการตอบกลับการรับแจ้งการเปลี่ยนแปลงจำนวนคนประจำเรือ เพื่อจูงใจให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งผลที่จะเกิดประโยชน์ตามมาคือเงินรายได้ที่เกิดจากค่าธรรมเนียมการขอวีซ่า ต่อการขออยู่ต่อที่เพิ่มขึ้น รายได้จากการใช้จ่ายส่วนตัวของนักท่องเที่ยว รายได้จากการจอดเรือในมารีนาและรายได้อื่นๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ อาทิ การซ่อมบำรุงเรือยอชท์ เป็นต้น

การแก้ปัญหาระยะเวลาในการอนุญาตให้นำเข้าชั่วคราวเรือยอชท์

ในเรื่องนี้มีแนวทางในการแก้ปัญหาระยะเวลาในการอนุญาตให้นำเข้าชั่วคราวเรือยอชท์และเรือจะเดินทางกลับออกไปในภายหลังดังนี้ สำหรับเรือยอชท์ที่เทียบท่าที่ท่าจอดเรือยอชท์หรือมารีนา ในเรื่องนี้จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 4 กล่าวคือกฎหมายศุลกากรของไทยกำหนดให้เรือยอชท์ทุกลำที่เข้ามาในน่านน้ำไทยจะต้องแจ้งการเข้าและออกต่อศุลกากรเพื่อการสำแดงเรือที่นำเข้ามาด้วย โดยในปัจจุบันได้มีการผ่อนผันอนุญาตให้สามารถจอดในท่าจอดเรือตามที่แจ้งเอาไว้ได้เป็นระยะเวลาหกเดือน และสามารถต่อได้อีกหกเดือน แต่ขั้นตอนและระยะเวลาในการขออนุญาตและขอขยายระยะเวลาไม่มีความชัดเจนทั้งในเรื่องเอกสาร ค่าธรรมเนียม ขั้นตอนการขอขยายระยะเวลาและผู้มีอำนาจอนุมัติ แต่อย่างไรก็ตามผู้ศึกษาเห็นว่าในกรณีนี้กฎหมายไม่ใช่ปัญหาที่ไม่สามารถขยายระยะเวลาออกไปได้มากกว่าหกเดือน แต่เป็นปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพราะระยะเวลาที่ผ่อนผันตามที่กำหนดในพระราชกำหนดพิกัตตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ที่แก้ไขตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัตตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 7) มีผลบังคับใช้ 5 มกราคม พ.ศ. 2548 ที่กำหนดให้สามารถขยายเวลาได้ตามความเหมาะสมและตามความจำเป็นโดยกำหนดให้อธิบดีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจออกประกาศ ลดอัตราอากรศุลกากรได้ โดยจะกำหนดกฎเกณฑ์และเงื่อนไขใดๆ ไว้ด้วยก็ได้ โดยต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา จะเห็นได้ว่า

อธิบดีสามารถขยายระยะเวลาออกไปได้อีกตามเห็นควรเป็นกรณีไป และเมื่อมีพฤติการณ์พิเศษ โดยไม่ได้กำหนดว่าต้องขยายออกไปได้อีกเท่าใด ผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายได้เปิดช่องให้อธิบดีกรมศุลกากรพิจารณาผ่อนผันขยายระยะเวลาออกไปได้มากกว่าหกเดือน กล่าวคือตามที่เห็นสมควร และเหมาะสมตามเหตุผลที่แจ้ง ผู้ซึ่งมีอำนาจออกกฎระเบียบในทางปฏิบัติสามารถกำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาที่สามารถขยายได้ตามความเหมาะสมให้ชัดเจน เพื่อความโปร่งใสและการลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ในการอนุญาตขยายเวลา จึงไม่ต้องแก้ไขกฎหมายแต่อย่างใด เพียงแต่เจ้าพนักงานควรจะต้องพิจารณาตามที่กฎหมายเปิดช่องให้อยู่แล้วและสามารถนำมาใช้ให้เหมาะสมและยืดหยุ่น ปัญหาที่แก้ได้ในเชิงนโยบายและควรประกาศระเบียบการและขั้นตอนการดำเนินงานให้ชัดเจนและกระชับและให้ออกระเบียบเกี่ยวกับการกำหนดให้มีการวางหลักประกันที่แน่ชัดโดยให้เจ้าของเรือ ผู้แทนหรือผู้ควบคุมเรือ หรือมารีนาที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือเป็นลายลักษณ์อักษร เป็นผู้สามารถยื่นคำร้องและวางเงินประกันหรือหนังสือรับรองจากนิติบุคคลประกอบแล้วแต่กรณี เพื่อเป็นหลักประกันว่าจะไม่มีการนำเรือยอชต์นั้นออกมาให้ชาร์เตอร์ หรือทำการค้าในน่านน้ำไทย และสำหรับผู้มีอำนาจอนุมัติการขยายเวลาผ่อนผันนี้ต้องมีกฎหมายกำหนดให้สามารถทำการแทนกันได้ โดยอธิบดีเป็นผู้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับรองลงมากะทำการแทนได้ และควรที่จะพัฒนาระบบเครือข่ายในการขอสำแดงให้ผู้นำเรือเข้าและการขอขยายระยะเวลาอยู่ต่อได้ทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต จะทำให้เกิดความสะดวกประหยัดและรวดเร็ว และควรมีการประชาสัมพันธ์เงื่อนไข เอกสารและขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการขออนุญาตการกำหนดเงินหรือการวางหลักประกันและค่าธรรมเนียมให้ชัดเจนและเข้าใจง่ายเป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ

การแก้ปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและสรรพสามิตในการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์เกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชต์

จากการศึกษา พบแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับภาษีศุลกากรและสรรพสามิตในการนำเข้าอะไหล่และอุปกรณ์เกี่ยวกับการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชต์ ของผู้ประกอบการต่อและซ่อมเรือยอชต์ดังนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมรายได้นอกเหนือจากการท่องเที่ยวแล้ว ผู้ศึกษาเห็นว่ารัฐควรส่งเสริมอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงและอุตสาหกรรมการต่อเรือยอชต์ และมารีนาซึ่งเป็นรายได้เข้าประเทศอีกทาง จึงสมควรใช้มาตรการทางภาษี เข้าช่วยเหลือผู้ประกอบการต่อเรือยอชต์และซ่อมบำรุงเรือยอชต์ในประเทศ โดยการลดภาษีนำเข้าหรือยกเว้นภาษีนำเข้าอะไหล่ อุปกรณ์เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องให้เหลือร้อยละศูนย์เช่นเดียวกันกับการนำเข้าเรือยอชต์อีกทางด้วย โดยการออกกฎหมายประกาศกำหนดเขตปลอดภาษีในการซ่อมบำรุงการต่อเรือยอชต์เรียกว่า Free

Trade Zone และกำหนดเงื่อนไขของธุรกิจซ่อมและบำรุงเรือยอชท์และอู่ต่อเรือให้ชัดเจน รวมถึงกำหนดขั้นตอนและผู้มีสิทธิในการขอยกเว้นภาษีอะไหล่และอุปกรณ์ และบัญชีของประเภทอะไหล่และอุปกรณ์ที่จะได้รับการยกเว้น พร้อมกำหนดเขตปลอดภาษีให้แน่นอน ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าในขั้นแรกควรจะกำหนดเฉพาะในเขตที่ได้รับการส่งเสริมการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ในเขตจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา พัทธยา ซึ่งมีอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ที่สูง เพราะในปัจจุบันรัฐบาลได้ยกเว้นเฉพาะภาษีนำเข้าเรือยอชท์จากต่างประเทศเท่านั้น ทำให้ผู้ประกอบการต่อเรือยอชท์ในประเทศไทยแข่งขันลำบากเนื่องจากมีต้นทุนสูงกว่า ผู้ศึกษาเห็นว่าควรยกเว้นภาษีนำเข้าอะไหล่เรือยอชท์ อุปกรณ์และเครื่องมือเรือยอชท์ โดยจัดให้มีเขตปลอดภาษีเพื่อส่งเสริมให้มีการต่อเรือยอชท์ เข้าสู่ตลาดการซื้อขายเรือยอชท์ระหว่างประเทศและในประเทศ และผู้ศึกษาเห็นว่ารัฐสามารถกำหนดนโยบายช่วยเหลือทางภาษี และช่วยหาแหล่งเงินทุนหรือโดยการชักจูงให้มีการเข้ามาลงทุนร่วมกันของบริษัทต่อเรือชั้นนำ ระหว่างบริษัทต่างประเทศร่วมกับอู่ต่อเรือยอชท์ในประเทศ โดยมีนโยบายทางภาษีที่จูงใจและส่งเสริมกิจการการต่อเรือและการซ่อมบำรุงเรือของประเทศให้นำเงินเข้ามาลงทุนในประเทศไทย กล่าวคือสนับสนุนให้เข้ามาเปิดอู่ต่อเรือเพื่อการส่งออก โดยผู้ประกอบการต่อเรือและซ่อมบำรุงเรือยอชท์ในประเทศมีโอกาสได้ร่วมลงทุนและขยายการผลิตในแบบ Mass Product Line อันจะเป็นการส่งเสริมให้มีการต่อเรือยอชท์ในประเทศเพื่อการส่งออกให้มากขึ้น ในราคาต้นทุนที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ และประเทศไทยก็จะได้รับประโยชน์ในการเรียนรู้และรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการต่อเรือ การซ่อมบำรุงเรือจากชาวต่างชาติมาสู่ชาวไทย และจะเป็นการส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวและเจ้าของเรือยอชท์ นำเรือยอชท์เข้ามาจอดและเช่ามารีนาจอดเรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการซ่อมบำรุงเรือเพิ่มขึ้น เพราะค่าใช้จ่ายในการต่อเรือและซ่อมบำรุงไม่สูง เนื่องจากมีราคาต้นทุนที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าหากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเรือไม่สูง ก็เท่ากับเป็นการส่งเสริมและจูงใจให้นักท่องเที่ยวและเจ้าของเรือยอชท์ทั้งชาวไทยและต่างชาตินำเรือยอชท์เข้ามาท่องเที่ยว และจอดที่มารีนามากขึ้น อันจะเป็นแนวทางสนับสนุนธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประเภทคอนโดมิเนียมในมารีนาสำหรับสังคมชาวเรือยอชท์ด้วย เป็นการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยเรือยอชท์ และอุตสาหกรรมบริการให้บริการทางพาณิชยนาวิแบบครบวงจร สามารถสร้างรายได้เกี่ยวกับอุตสาหกรรมเรือยอชท์ที่นอกเหนือจากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นและกลายเป็นรายได้จากอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

ภาคผนวก

ผนวก ก
รายชื่อผู้ประกอบการเกี่ยวกับเรือยอชท์ในประเทศไทย

ท่าจอดเรือยอชท์หรือมารีนา

1. Phuket Boat Lagoon
VHF channel 71 & 67
22/1 ถนน เทพกษัตริย์ตรี ภูเก็ต 83000
โทร. 076-239-055-6 โทรสาร. 076- 239-056 www.phuketboatlagoon.com
2. The Yachts Haven Marina
แหลมพร้าวก VHF channel 206-706
Address 57/5 หมู่ 2 โหมแก้ว อำเภอถลาง จังหวัด ภูเก็ต 83140
โทร. 076-206-704-5 โทรสาร. 076-206-706 www.yacht-haven-phuket.com
email marina@yachts-haven-phuket.com
3. กัททรายอชท์คลับ ปราณบุรี
ปราณบุรี ประจวบคีรีขันธ์
สำนักงานกรุงเทพ 01-210-2168 หรือ 02-693-2920
4. โอเชียน มารีนา พัทยา (Ocean Marina)
หาดจอมเทียน พัทยาใต้
167/4 หมู่ 4 ตำบล จอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัด ชลบุรี 20250
โทร. 038-237-754 โทรสาร. 038-237-307
5. Royal Varuna Yachts Club
อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี
โทร. 038-250-115-6 โทรสาร. 038-250-115
ภายใต้พระบรมรูปถ้ำมณี

- 6 Royal Phuket Marina
VHF77 โทร.+66 7620-6704-5 โทรสาร 076-206-6706 www.royalphuketmarina.com
- 7 Ratanachai Slipway
โทร.+66 76252-852 โทรสาร 076-212-443 info@ratanachai-slipway.com
- 8 View Talay Marina
ชลบุรี โทร 038-706-355-8 โทรสาร 038-706-354 www.viewtalaymarina.com
- 9 Layan Marina
ภูเก็ต 01-825-9243
- 10 Samui Boat lagoon
077-420-444
- 11 Phuket Marina Residence
โทร 076-252-973-4 โทรสาร 076-252-975 www.phuketmarinaresidence.com
- 12 Paradise Bay Marina
ภูเก็ต www.paradisebaymarina.com

ยอชท์คลับ (Yachts Club)

1. ACYC อ่าวฉลองยอชท์คลับ (จิมมี่ ไลน์ เฮาท์)
อ่าวฉลอง จังหวัด ภูเก็ต โทร. 076-381-488
2. ภูเก็ตยอชท์ คลับ
อ่าว ฉลอง จังหวัด ภูเก็ต
โทร. 076-211-470 โทรสาร 076-211-441
3. ภัทรายอชท์คลับ ปราณบุรี
สถานที่ตั้ง ปราณบุรี ประจวบคีรีขันธ์
สำนักงานกรุงเทพ 01-210-2168 หรือ 02-693-2920
4. โอเชียน มารีนา พัทยา (Ocean Marina)
หาดจอมเทียน พัทยาใต้
167/4 หมู่ 4 ตำบล จอมเทียน อำเภอสัตหีบ จังหวัด ชลบุรี 20250

โทร. 038-237-754 โทรสาร. 038-237-307

5. Royal Varuna Yachts Club

บางลมุง จังหวัดชลบุรี

โทร. 038-250-115-6 โทรสาร. 038-250-115 ในพระบรมชูปถัมภ์

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

บริการซ่อมและต่อเรือยอชท์

1. ชู่ซ่อมเรือยอชท์ ภูเก็ต มารีน่า เซอร์วิส Phuket Marina Service
Phuket Boat Lagoon Unit D 1
20/9 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83000
โทร. 076-238-943 โทรสาร. 076- 238-944
marserv@phuket.ksc.co.th
2. Precision Shipwright Service Co.,Ltd.
จังหวัด ภูเก็ต
โทร. 01-891-3067 โทรสาร C\O 076-239-056
3. รัตนชัย สลิลเวย์ จำกัด
60/58 ตำบล รัชฎา อำเภอ เมือง จังหวัด ภูเก็ต
โทร. 076-212-443 หรือ 076-210-246 โทรสาร. 076-212-443
4. Marine Craft Service and Repair
อำเภอฉลอง จังหวัดภูเก็ต
5. บริษัท เรือ ชลมารค จำกัด
16/26 ถนนเจ้าฟ้า ตำบลฉลอง อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-283-112 โทรสาร. 076-330-432
6. Latitude 8 Yachting Co.,Ltd
1/16 หมู่ 9 ถนนวิเศษ อำเภอฉลอง จังหวัดภูเก็ต
โทร.076-281-299 โทรสาร.076-281-298
email latitude8yachting@hotmail.com

7. Phuket Water Taxi
Phuket Boat Lagoon
20/6 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 076-270-562 AH 324-509 หรือ 01-891-2688 โทรสาร. 076- 238-806
8. Dan Marine (Refit and Repair)
อ.เมือง ภูเก็ต มือถือ 01-271-7423
9. Buzzcats
โทร 038-235-300 มือถือ 01-811-8930 โทรสาร 038-235-265
10. Thai Marine Center Co.,Ltd
076-238-752 076-352-135 email: thaimarine@phuketinternet.co.th

บริการให้เช่าและตัวแทนนายหน้าเรือยอชท์ และเรือสำราญอื่น ๆ

1. Sunsail (Thailand) Co.Ltd.
Phuket Boat Lagoon
20/5 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 076-239-057 โทรสาร. 076- 238-940
email sunthai@phket.loxinfo.co.th
2. Thai Marine Leisure
Phuket Boat Lagoon
20/2 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 076-239-111 โทรสาร. 076- 238-974 email tml@loxinfo.co.th
3. Lee Marine – International Marine Brokerage
20/1 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 01-891-7057 หรือ 076-238-803 โทรสาร. 076- 238-803
email info@leemarine.com
4. BIG A Yachts Charters
1 หาดราไวย์ จังหวัดภูเก็ต

โทร. 076-381-934 โทรสาร. 076-381-934

email bigasail@samart.co.th

5. Yachts Pro (Thailand)

Yachts Haven Marina

ไหมแก้ว อำเภอกลาง จังหวัด ภูเก็ต

โทร. 076-348-117-8 โทรสาร. 076-348-119

email info@sailing-thailand.com

6. Yachts Solution Refit and Repair

Phuket Boat Lagoon

20/27 ถนน เทพกษัตริย์ หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83000

โทร. 076-239-114 โทรสาร. 076- 239-139

7. South East Asia Liveboards

113/12 ถนน สองร้อยปี หาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

โทร.076-340-406 หรือ 076-340-932 โทรสาร. 076-340-586

8. Phuket Water Taxi

Phuket Boat Lagoon

20/6 ถนน เทพกษัตริย์ หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200

โทร. 076-270-562 AH 324-509 หรือ 01-891-2688 โทรสาร. 076- 238-806

9. Seal Superyachts

225 ถนนราชอุทิศ 200 ปี ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต 83150

โทร.076-340-406 หรือ 076-340-932 โทรสาร. 076 340-586

10. Latitude 8 Yachting

1/16 หมู่ 9 ถนนวิเศษ อ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต

โทร.076-281-299 โทรสาร.076-281-298

email latitude8yachting@hotmail.com

11 Elite sail & Dive

โทร 076-273-476 emial: info@elite-sail-dive.com

- 12 Royal Phuket Marina
โทร 076-239-762 โทรสาร 076-239-756 email: yachts@royalphuketmarina.com
- 13 Kingfisher Marine Co.,Ltd.
โทร 076-734-467 076-734 -468 email: info@kingfisher-marine.com
- 14 Phuket Charters
โทร 076-239-815 www.phuketcharters.com
- 15 Gulf Charter Thailand
Pataya Ocean Marina, Jomtien, Pataya Chonburi www.GulfCharterThailand.com

บริการอุปกรณ์อื่น ๆ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สำหรับเรือยอชท์
อุปกรณ์ผ้าใบเรือยอชท์

1. Rolly Tasker Sails (Thailand) Co.,Ltd.
26/2 ถนน เจ้าฟ้า ตำบลฉลอง จังหวัดภูเก็ต 83130
โทร. 076-280-347 โทรสาร. 076-280-348
email rolly@phuket.ksc.co.th
2. Cobra International Co., Ltd & Sea Sports Co., Ltd
1/11-12 ถนน เจ้าฟ้า ตำบลฉลอง จังหวัดภูเก็ต 83130
โทร. 076-381-065 หรือ 01-396-7531
3. Canvas Creations Co.,Ltd.
Phuket Boat Lagoon
20/35 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 076-238-946 หรือ 01-691-1980 โทรสาร. 076- 238-946
email muzza@canvas-creations.com
- 4 White Tex

- ภูเก็ต โทร 05-046-6195
- 5 Phuket Marina Service (Marine consultancy)
โทร 076-239-031 มือถือ 018-927-670 (Andy Dowden)
 - 6 Yacht Solution Marine Consultancy
โทร 076-239-114 โทรสาร 076-239-139 email : info@yachtsolutions.net
 - 7 Phuket Rigging
โทร 076-273-324-5 โทรสาร 076-238-261 email: info@phuket-rigging.com
 - 8 Indra Pongpanich (Rope)
โทร 02-806-4018 email:info@swanglobe.com
 - 9 Palm Marine Canvas and Sails31
โทร/โทรสาร 076-381-065 มือถือ 01-396-75 email:cobrapkt@loxinfo.co.th
 - 10 T.M.T
โทร 076-263-443 ,076-217-066 โทรสาร 076-263-443

อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และคอมพิวเตอร์ สำหรับเรือยอชท์

1. อิเล็กทรอนิกส์คอล มารีเน่ จำกัด Electrical Marine Co.,Ltd
Phuket Boat Lagoon Unit D2
20/10 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 076-239-112 หรือ 01-958-6334 โทรสาร. 076- 239-112
email emcl@loxinfo.co.th
2. Octopus Electrical Services
จังหวัดภูเก็ต
โทร. 01-396-0785 หรือ 076-280-298
email octopi@loxinfo.co.th
3. Electro Tech Supply
111 ถนน ภูเก็ต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต
4. Southern Dynatech Co.,Ltd

- 95 ถนน กระบี่ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต
5. ภูเก็ต คอมพิวเตอร์ เซอร์วิส จำกัด
จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-282-153-4 โทรสาร. 076-282-155
 6. Friendship Computer & Electronics
ตำบลฉลอง หาดราไวย์ จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-381-281 หรือ 01-979-6679 โทรสาร. 076-288-996
email pkeowan@loxinfo.co.th
 7. Starr Computers
75/6 ถนนพระบารมี หาดป่าตอง จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-290-110 โทรสาร. 076-290-086
email starr@loxinfo.co.th
 8. Microtech Computers
231/3 ถนน เยาวราช อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-258-203 หรือ 01-476-1222 โทรสาร. 076-258-206
email mccp@samart.co.th
 9. Ferguson Electrical Service Co.,Ltd.
Yachts Haven Marina แหลมพร้าวก
ใหม่แก้ว อำเภอถลาง จังหวัด ภูเก็ต
โทร. 076-206-232 หรือ 01-894-4370 โทรสาร. 076-206-232
email gordonf4@hadyai-loxinfo.co.th
 - 10 Suwit Service and Supply
โทร 076-273-384 มือถือ 09-195-9639 email suwitservice@yahoo.com
 - 11 Oh Service
062-833-783
 - 12 Precision Shipwright Services Co.,Ltd
โทร/โทรสาร 076-239-113 email: pss@loxinfo.co.th

- 13 Nop Sales & Services
โทร 076-383-007 มือถือ 01-719-7725
- 14 Phuket Khomium
โทร 076-237-332
- 15 Sak Workshop
โทร 076-222-530 มือถือ 01-895-4344
- 16 Mastervolt
โทร 076-239-112 โทรสาร 076-239-058 email: damain@electronic-marine.com

อุปกรณ์นำร่อง Hardware สีทาเรือยacht และ อุปกรณ์เบ็ดเตล็ดเกี่ยวกับเรือยacht

1. G.C. Hardware Store
18 ถนน รัชฎา อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-211-098 โทรสาร. 076-211-097
2. อุดมวงษ์วิวัฒน์กิจ จำกัด
10-12 ถนนพังงา อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต ใกล้ธนาคารกสิกรไทย
โทร. 01-606-2173
3. P&J Chandlery Co.,Ltd
Phuket Boat Lagoon
ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบลเกาะแก้ว ภูเก็ต 83200
โทร. 076-239-115 โทรสาร. 076- 238-804
4. ร้าน สุรพล สมุทร
53/1 หมู่ 2 ตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000
โทร. 076-239-418 หรือ 01 891-7269, 01-676-6268 โทรสาร 076-239-418
5. โพร็เทพ เทรดิง
82 ถนน พระนาง อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต
6. Rolly Tasker Sails (Thailand) Co.,Ltd.
26/2 ถนน เจ้าฟ้า ตำบลฉลอง จังหวัดภูเก็ต 83130

- โทร. 076-280-347 โทรสาร. 076-280-348
email rolly@phuket.ksc.co.th
7. Friendship Second Hand Marine
Friendship Beach Resort
27/1 ซอย มิตรภาพ หาดมิตรภาพ ตำบลฉลอง จังหวัดภูเก็ต
โทร. 076-381-424 โทรสาร. 076-381-424
 8. ร้าน สุรพล สมุทร - สุเทพ เทคนิค จำกัด - Boater Center- Pataya
293/1-2 ถนนสุขุมวิท บางละมุง พัทยา ชลบุรี 20150
โทร. 038-222-378 หรือ 038-222-438 โทรสาร. 038-222-276
 9. Orawan Pamarn Ltd.,Part.
71/4 ถนนเจ้าฟ้า อำเภอมะขาม เมือง จังหวัดภูเก็ต
โทร.076-217-096 หรือ 01-677-3082 โทรสาร.076-217-096
 10. Chugoku Marine Paints
2/13-15 ท่าตกลปลา ภูเก็ต ถนน ศรีสุนทร อำเภอมะขามเมือง จังหวัดภูเก็ต 83000
โทร. 076-221-426 โทรสาร. 076-221-799
 11. Deep Sea Navigation Co.,Ltd
โทร 024-675-089-90 โทรสาร 024-675-091
 12. Furuno Phuket
โทร/โทรสาร 076-223-395 มือถือ 015-360-518 018-912-264
 13. Simrad
โทร 076-239-112 โทรสาร076-239-058 email: damian@electrical-marine.com
 14. Jongdee marine Accessory Co.,Ltd
โทร 02-530-7582-83 โทรสาร 02-559-3068 www.jongdeemarine.com
 15. Pegasus Marine
โทร 076-239-799 076-239-800 โทรสาร 076-239-799
 16. Sikaflex
โทร 038-214-270-85 โทรสาร 038-214-288

- 17 Watchara Marine
โทร 076-239-825-7 โทรสาร 076-239-625
- 18 Siam Marine
โทร 076-264-433 โทรสาร 076-264-255
- 19 Jotun Thailand Limited
โทร 038-214-347-51 โทรสาร 038-214-37 www.jotun.com
- 20 Phuket Marine Electronic
โทร 076-252-638-9 มือถือ 01-893-7503 โทรสาร 076-213-287
Email:phuketmarine@hotmail.com
- 21 ACES Regional Service (Satellite Phone)
โทร 076-355-900-3
- 22 Wood Work
โทร 076-239-712 มือถือ 01-928-8695 email:woodwork992000@yahoo.com
- 23 Sak & Toon Woodworking
โทร 01-396-6878
- 24 Chockpaiboon Bearings
โทร 076-250-812 email: sales@cpbthailand.com
- 25 Phuketsail Group Chandlery
โทร 076-238-804 email: info@yachtsupplyasia.com
- 26 Yacht Supply Co.,Ltd.
โทร 076-238-131 www.yachtsupply.net
- 27 North Light/lugger Engine
โทร 076-239-112 โทรสาร 076-239-058 email:damain@electronic-marine.com
- 28 Chamnan Machinery
โทร 076-252-807-8 email: chamnanmarinegearbox@hotmail.com

ตัวแทนประกันภัยเรือยอซท์

1. Thai Marine Leisure

Phuket Boat Lagoon

20/2 ถนน เทพกษัตริย์ตรี หมู่ 2 ตำบล เกาะแก้ว ภูเก็ต 83200

โทร. 076-239-111 โทรสาร. 076- 238-974

email tml@loxinfo.co.th

2. Phuketsail Group marine Insurance Centre

มือถือ 09-671-1162 โทรสาร 032-662-064 Email: insurance@phuketsail.com

3. QBE-Specialist Insurance Solutions

โทร 02-651-8780 ext 35 โทรสาร 02-651-9472 email: lesleyb@qbe.co.th

ตารางเปรียบเทียบกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับเรือยอชท์

ประเทศไทย	ประเทศอังกฤษ	ประเทศสิงคโปร์
<p>1 คำจำกัดความและการแยกประเภทเรือยอชท์เรือ</p>	<p>ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกผู้โดยสาร ลาก รุง ดัน ยก ขุด หรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน</p>	<p>ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ หรือยานพาหนะที่ขับเคลื่อนหรือเคลื่อนที่ทางน้ำทุกชนิดรวมถึง เรือท้องแบน เรือลำเลียงที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ในกระยะสั้นหรือเรือลำเลียง (Lifter) หรือยานพาหนะอื่นที่เคลื่อนที่ในลักษณะลอยอยู่บนผิวน้ำได้ หรือยานพาหนะที่เรียกว่า Air-cushion vehicle หรือเรืออย่างอื่นในทำนองเดียวกันที่ใช้้อย่างเรือ หรือมีลักษณะปฐมภูมิใช้ในทางเดินทางทงน้ำ ยกเว้นเรือรบ และเรือประมงซึ่งไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของ Merchant Shipping Act</p>
<p>เรือใบ</p>	<p>เรือที่เดินด้วยใบและไม่มีเครื่องจักรกล</p>	<p>เรือซึ่งได้รับกาออกแบบให้แล่นได้ด้วยกำลังลมเพียงอย่างเดียว โดยจะใช้กำลังเครื่องยนต์เป็นกำลังสำรองในกรณีขับเคลื่อน และ/หรือมี non-dimensional ration ซึ่งเรือยอชท์ที่เป็นเรือขนาดเล็กส่วนมากจะเป็นเรือใบยอชท์แต่หากมีแต่เครื่องยนต์ไม่มีใบก็มักจะเรียกกันว่าเรือยอชท์หรือมอเตอร์ยอชท์ขนาดเล็ก</p>
<p>เรือขนาดเล็ก</p>	<p>เรือใบหรือเรือใบกลที่มีขนาดไม่เกิน 15 เมตร (ร่างกฎข้อบังคับในการตรวจเรือ) เรือเดินด้วยเครื่องยนต์ (พ.ร.บ. เรือไทย)</p>	<p>เรือเก่าซึ่งมีระวางต่ำกว่า 150 ตันกรอสส์ หรือเรือใหม่ซึ่งมีความยาวน้อยกว่า 24 เมตร และคำว่า "เรือเก่า" "เรือใหม่" และ "ความยาว" มีความหมายเช่นเดียวกับความหมายใน</p>

		<p>บทบัญญัติพาณิชย์ว่าด้วยเส้นแสดงแนวบรรทุกหน้า</p>	
<p>เรือสำราญ</p>	<p>เรือที่ใช้สำหรับหาความสำราญหรือเรือเพื่อการเล่นกีฬา โดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้เพื่อ การค้า การทหาร หรือการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์</p>	<p>เรือยอชท์และเรือสำราญอื่นส่วนบุคคลตามกฎหมายประเทศ อังกฤษจึงหมายความว่าเรือยอชท์ ที่ในขณะเวลานั้นเป็นเรือ ของบุคคลคนเดียวหรือหลายคน ที่ใช้เพื่อการกีฬาหรือความ สำราญของเจ้าของเรือหรือสมาชิกที่ใกล้ชิดในครอบครัว หรือ เพื่อนของเจ้าของเรือเท่านั้น หรือในกรณีที่มีเจ้าของเป็น นิติบุคคล (Corporate) ที่มีบุคคลที่อยู่บนเรือเป็นลูกจ้างหรือ เจ้าหน้าที่ของนิติบุคคลนั้นหรือบุคคลใกล้ชิดในครอบครัว หรือ เพื่อนของบุคคลดังกล่าวอยู่บนเรือ และทุกเที่ยวของการ เดินทางเจ้าของเรือไม่ได้รับเงินใด ๆ จากบุคคลดังกล่าวเพื่อ การแล่นเรือหรือบรรทุกผู้โดยสารนั้น หรือเรือที่มีเจ้าของเรือ ภายใต้อิทธิพลของคลับ (Club) ที่มีการจัดตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ เพื่อการกีฬาและความสำราญของสมาชิกคลับ หรือของคน ใกล้ชิดในครอบครัวหรือญาติสนิทในครอบครัว ซึ่งเจ้าของเรือ ได้ชำระค่าสมาชิกคลับเพื่อเป็นทุนดำเนินการทั่วไปของคลับ โดยเจ้าของเรือเป็นผู้เป็นสมาชิกเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้แก่ ผู้ที่ใช้เรือลำนั้นแก่คลับซึ่งตั้งขึ้นเพื่อการกีฬาหรือความสำราญ</p>	<p>เรือยกยอชท์และเรือสำราญประเภทอื่น ๆ ที่ใช้เฉพาะในเขตที่เจ้าท่า กำหนดไว้และใช้ในวันฤดูประมงก็เพื่อความสำราญ นอกเหนือไปจากการขนส่งคนโดยสาร เพื่อคนพักพิงภาพ (Sign Seeing Tour) และการใช้เรืออื่น (หากมี) ผู้โดยสาร โดยสารอยู่ ผู้โดยสารนั้นต้องไม่ได้ชำระเงินค่าโดยสารเรือและอื่น ๆ เพิ่มอีกและให้รวมถึงทางนำเพื่อความสำราญอื่น ด้วยคือ Motorize Babin Cruiser, เจ็ตสกี, เรือเร็ว, เรือใบ ยอชท์, และรวมถึง Sailing Dinghies, Fun Boat ที่ไม่มี เครื่องยนต์บนเรือ</p>
<p>เรือโดยสาร</p>	<p>เรือที่บรรทุกคนโดยสารเกินสิบสองคน</p>		<p>บรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนว่า "Passenger Crafts"</p>
<p>การแยกประเภทเรือยอชท์</p>	<p>1 เรือสำราญ หากไม่ได้นำมาให้สารัตถ์ 2 เรือกอล์ฟโดยเฉพาะเขตประมงเรือโดยสารหากนำมาให้ สารัตถ์</p>	<p>1 เรือสำราญ (Pleasure vessel) 2 เรือสำราญที่นำมาทำการค้า ซึ่งแบ่งออกย่อยเป็น 4 ประเภทคือ</p>	<p>1 เรือสำราญ (Pleasure Craft) 2 เรือสำราญที่นำมาทำการค้า "Craft Engage in Trade" หรือ เรือโดยสารที่จำกัดจำนวนโดยสารเป็นพิเศษ ซึ่งหมายถึงเรือทุก</p>

		<p>ก. เรือใบขนาดเล็กเพื่อการค้าสำหรับใช้เพื่อหาความสำราญและกีฬา (Small Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure)</p> <p>ข. เรือยนต์พิทักษ์ขนาดเล็กเพื่อหาความสำราญและกีฬา (Small Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure)</p> <p>ค. เรือใบขนาดใหญ่เพื่อหาความสำราญและกีฬา (Large Commercial Sailing Vessel Use for Sport and Pleasure)</p> <p>ง. เรือยนต์พิทักษ์ขนาดใหญ่เพื่อหาความสำราญและกีฬา (Large Commercial Motor Vessel Use for Sport and Pleasure)</p>	<p>ขมิ้นนอกจากเรือยอชท์ที่ใช้เพื่อบรรทุกผู้โดยสารเกินกว่า 12 คนว่า "Passenger Crafts"</p>
<p>2 การจดทะเบียนเรือ</p>	<p>แบบปิดระบบเดียว</p> <p>ไม่ได้แบ่งประเภทการจดทะเบียนเรือยอชท์เพื่อหาความสำราญและกีฬาออกจากเรือโดยสาร และเมื่อจดทะเบียนแล้วยังไม่สามารถนำเรือออกมาใช้ได้ต้องได้รับใบอนุญาตให้ใช้เรือก่อน</p> <p>ต้องยื่นขอจดทะเบียนที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และสาขาเท่านั้นไม่สามารถยื่นจดออนไลน์ได้</p> <p>เงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือยนต์ยักและลำซำเนื่องจากมีหลายหน่วยงานและส่งเรือกลับไปกลับมาระหว่างหน่วยงาน</p> <p>มีเอกสารประกอบมากมายและเกินความจำเป็นโดยเฉพาะใบการจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยและการขอใบอนุญาตใช้เรือ มีค่าใช้จ่ายสูง ทำให้เจ้าของเรือเสี่ยงที่จะนำเรือไปจดทะเบียนกับต่างประเทศ</p> <p>กฎหมายการตรวจเรือลำส่งยัก เจ้าที่ตรวจเรือและอุปกรณ์มี</p>	<p>แบบเปิด</p> <p>ได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกเป็นสี่ส่วนคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 การจดทะเบียนเรือทั่วไป 2 การจดทะเบียนเรือสำราญ 3 การจดทะเบียนเรือซาร์เตอร์ 4 การจดทะเบียนเรือขนาดเล็ก <p>สามารถยื่นขอจดทะเบียนแบบออนไลน์และจดได้หลายแห่ง</p> <p>คือ</p> <p>ไม่ต้องมีใบอนุญาตให้ใช้เรือ และมีความน่าเชื่อถือจากทำเรือในประเทศอื่นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ</p> <p>เงื่อนไขในการจดทะเบียนยัก และมีค่าใช้จ่ายสูง ใช้เวลานาน ทำให้เจ้าของเรือหลีกเลี่ยงนำเรือไปจดทะเบียนในเขตปกครองตนเองที่ประเทศอังกฤษดูแลเช่น Isae Man</p> <p>เพราะยังได้รับสิทธิและความสะดวกอย่างเดียวกันกับเรือที่</p>	<p>แบบกึ่งเปิดหรือระบบจดทะเบียนเรือสากล ระบบเดียว</p> <p>ได้แบ่งการจดทะเบียนเรือออกเป็นสามส่วนคือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 การจดทะเบียนเรือทั่วไป หากเรือยอชท์นำมาประกอบการค้ารับผู้โดยสารเกินกว่า 12 คน 2 การจดทะเบียนเรือสำราญ โดยเป็นการจดทะเบียนสมัครใจ 3 การจดทะเบียนเรือซาร์เตอร์ <p>สามารถขอจดทะเบียนแบบออนไลน์ได้</p> <p>ไม่ต้องมีใบอนุญาตให้ใช้เรือซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยของเรือจากทำเรือต่างประเทศ</p> <p>เงื่อนไขในการจดทะเบียนไม่มัสต์ดับซ้อน เสียค่าใช้จ่ายน้อย และรวดเร็วเริ่มมาก ทั้งยังได้รับความน่าเชื่อถือดีในเรือสามารถยื่นขอจดทะเบียนทางอินเตอร์เน็ตได้</p> <p>รัฐมีรายได้จากการเก็บภาษีและค่าธรรมเนียม มีการนำมาตรฐานการทวงถามมาสูงใจให้นำเรือมาจดทะเบียนเป็น</p>

	<p>จำกัดและไม่ทันสมัย ทำให้ไม่สามารถตรวจเรือออกซัพที่มีเทคโนโลยีสูงและการตรวจเรือได้แต่เป็นครั้ง ๆ ไม่เมื่อการมอบอำนาจสามารถตรวจเรือได้แต่เป็นครั้ง ๆ ไม่เมื่อการมอบอำนาจหมดอายุก็ต้องต่ออายุเป็นครั้ง ๆ ไป</p>	<p>จุดในประเทศอังกฤษ</p> <p>สามารถยื่นขอจดทะเบียนทางอินเตอร์เน็ตได้</p>	<p>เรือสิงคโปร์</p>
<p>3 สัดส่วนกรรมสิทธิ์ในเรือที่จดทะเบียน</p>	<p>มีกฎหมายที่กำหนดสัดส่วนสิทธิ์ในบุคคลที่ถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยไว้ให้คนไทย โดยกำหนดสัดส่วนไว้ให้คนไทยผู้ถือหุ้นเป็นส่วนใหญ่หากเป็นนิติบุคคล และหากเป็นบุคคลธรรมดาต้องมีสัญชาติไทยเท่านั้น</p>	<p>ไม่พบว่ามีกรกำหนดอัตราสัดส่วน</p>	<p>ไม่พบว่ามีกรกำหนดอัตราสัดส่วน</p>
<p>4 การนำเรือออกซัพมาให้ชาร์เตอร์</p>	<p>ประเทศไทยยังไม่มียกกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือ โดยเฉพาะจึงนำเอากฎหมายการเช่าทรัพย์สินมาใช้และตีความว่าการชาร์เตอร์เรือเป็นการค้าในน่านน้ำไทยไม่ว่าจะแบบชาร์เตอร์ เรือเปล่าหรือชาร์เตอร์พร้อมลูกเรือทำให้เกิดปัญหา</p>	<p>มีกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะ</p>	<p>มีกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะ</p>
<p>5 การเปรียบเทียบใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถคนประจำเรือ</p>	<p>กฎหมายที่กำหนดสัดส่วนสิทธิ์ในบุคคลที่ถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยไว้ให้คนไทย และสงวนธุรกิจการเดินเรือให้คนไทย จึงได้กำหนดให้เรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องมีผู้ควบคุมเรือเป็นคนไทย เมื่อการชาร์เตอร์เรือถูกตีความว่าเป็นการค้าในน่านน้ำไทยจึงต้องตกอยู่ในเงื่อนไขเช่นกัน</p> <p>อย่างไรก็ตามประเทศไทยเป็นภาคสมาชิก STCW จึงมีการออกกฎข้อบังคับโดยความตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้มีการออกใบประกาศนียบัตรรับรองใบปะกาศสิทธิ์ของรัฐบาล แต่ใช้เวลานานถึง 15 วันและมีขั้นตอนที่ยุ่งยากไม่สะดวกแก่นักท่องเที่ยว</p>	<p>เป็นภาคสมาชิก STCW จึงมีการออกกฎข้อบังคับโดยความตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้มีการออกใบประกาศนียบัตรรับรองใบปะกาศสิทธิ์ของรัฐบาลที่สามารถทำได้ล่วงหน้าทางอินเตอร์เน็ตและรวดเร็ว</p>	<p>เป็นภาคสมาชิก STCW จึงมีการออกกฎข้อบังคับโดยความตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้มีการออกใบประกาศนียบัตรรับรองใบปะกาศสิทธิ์ของรัฐบาลที่สามารถทำได้ล่วงหน้าทางอินเตอร์เน็ตและรวดเร็ว</p>

<p>6 ระยะเวลาที่อนุญาตให้ผู้ควบคุมเรือและลูกเรือนักท่องเที่ยวยุติในประเทศและการวางเงินประกัน</p>	<p>ไม่มีกฎหมายกำหนดให้อำนาจเรียกให้เจ้าของเรือต้องวางเงินประกัน แต่ในทางปฏิบัติกลับมีการเรียกให้วางเงินประกันโดยเปิดบัญชีและให้ธนาคารออกหนังสือรับรองมายื่นต่อ ตราวจคนเข้าเมืองในกรณี เพิ่ม ลด เปลี่ยนแปลงคนประจำเรือ หรือกรณีที่เจ้าของเรือต้องจอดเรือยอชท์ไว้ในประเทศและเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักรชั่วคราว</p>	<p>ไม่มีกฎหมายกำหนดให้วางเงินประกันในกรณีที่เจ้าของเรือต้องจอดเรือและให้ลูกเรือเฝ้าอยู่ หรือลด เพิ่ม เปลี่ยนแปลงจำนวนลูกเรือ และระยะเวลาที่อนุญาตให้อยู่ต่อมีระยะยาวกว่า และกำหนดประเทศและประเภทการขอเข้ามาประเทศไว้ชัดเจน</p>	<p>ไม่มีกฎหมายกำหนดให้วางเงินประกันในกรณีที่เจ้าของเรือต้องจอดเรือและให้ลูกเรือเฝ้าอยู่ หรือลด เพิ่ม เปลี่ยนแปลงจำนวนลูกเรือ และระยะเวลาที่อนุญาตให้อยู่ต่อมีระยะยาวกว่า และกำหนดประเทศและประเภทการขอเข้ามาประเทศไว้ชัดเจน</p>
--	--	--	--

สถิติเรือสำราญและเรือพาณิชย์ที่แจ้งเข้า-ออกจังหวัดภูเก็ต

เดือนปี	ปี 2544		ปี 2545		ปี 2546		ปี 2547		ปี 2548		หมายเหตุ
	แจ้งเข้า	แจ้งออก	แจ้งเข้า	แจ้งออก	แจ้งเข้า	แจ้งออก	แจ้งเข้า	แจ้งออก	แจ้งเข้า	แจ้งออก	
มกราคม	25	7	111	149	89	124	129	167	65	211	
กุมภาพันธ์	25	6	50	78	50	33	105	154	90	179	
มีนาคม	55	26	67	58	48	61	118	103	89	144	
เมษายน	64	42	63	54	40	36	81	75	65	122	
พฤษภาคม	33	27	45	41	18	15	54	61	57	117	
มิถุนายน	21	15	30	22	17	21	44	34	35	89	
กรกฎาคม	30	13	23	20	15	12	27	25	44	81	
สิงหาคม	15	24	21	19	18	11	29	24	25	75	
กันยายน	25	19	20	10	15	9	48	42	26	30	
ตุลาคม	47	24	38	20	39	16	68	33			
พฤศจิกายน	124	59	116	32	84	21	74	64			
ธันวาคม	170	73	153	83	120	79	180	56			
รวม	634	335	737	586	554	438	957	838	496	1,048	

ที่มา : สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 5 ภูเก็ต

เว็บไซต์รูปภาพเรือยอชท์

Web have photos of classification of yachts

www <http://www.nauticexpo.com/>

list of categories

1. motor yachts

Trawlers motor-yachts www.catana.com www.lymanmorse.com

Downeasts motor yacht www.grandbanks.com

downeast express-cruisers www.grandbanks.com www.fortierboats.com

semi-custom downeast flybridge express-cruisers www.sabreyachts.com

open downeast express-cruisers www.rivoltamarine.com

Open motor yachts www.service-vip.com

Fishing motor yachts

Classic motor yachts www.grandbanks.com

Motor catamarans www.voyagecharters.com

classic express-cruisers www.menorquin.com

classic express-cruisers <http://www.lymanmorse.com/>

super-yacht www.service-vip.com

classic super-yacht www.service-vip.com

<http://www.sailing-adventure.com/bareboat/fichecruiseus.php3?ID=135>

2. Sailing yachts

cruising sailing-yachts www.beneteau.com

custom-made cruising sailing yachts

custom-made racing-cruising sailing yachts

cruising trimarans

cruising-racing trimarans

lifting keel cruising-racing sailboats www.beneteau.com

one-design sailboats www.beneteau.com

www.chipboat.com sloop yachts

classic sailboats www.divaroyal.com

cruising racing sailboat www.jeanneau.com

cruising racing catamarans www.catana.com save photo in Yachts folder 26 Jul 05 for thesis cover.

www.huntermarine.com racing sail boat photos

sailing catamaran <http://www.matrix-yachts.com/> save photo in matrix yachts in yachts folder 26 jul 05

news on yachts <http://www.theyachtreport.com/main/homeie.asp>

<http://www.theyachtregister.com/logon.asp>

type???

SY

KT

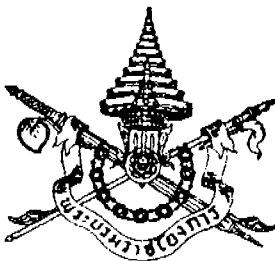
SL

MS

MY

SC-2m

<http://www.theyachtregister.com/ScreenShots/market-reports-normal.gif>



พระราชบัญญัติ

แก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๗)

พ.ศ. ๒๕๔๘

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๘

เป็นปีที่ ๖๐ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๘”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔/๑ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐

“มาตรา ๔/๑ ของที่นำเข้ามาในหรือส่งออกไปจากพื้นที่พัฒนาร่วมตามกฎหมายว่าด้วยองค์กรร่วมไทย - มาเลเซีย ให้เรียกเก็บและเสียอากรตามที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากรท้ายพระราชกำหนดนี้ ทั้งนี้ ให้ลดอัตราอากรที่นำมาใช้ในการเรียกเก็บแก่ของดังกล่าวลงร้อยละห้าสิบ

ในการคำนวณเงินอากรที่ต้องเสียหรือจ่ายคืนแต่ละรายการ เศษของหนึ่งบาทให้ปัดทิ้งของที่นำเข้ามาในพื้นที่พัฒนาร่วมตามวรรคหนึ่ง หากเป็นของที่ได้รับการเห็นชอบทางศุลกากร เครื่องมือเครื่องใช้ หรือวัสดุสิ่งของสำหรับใช้ในพื้นที่พัฒนาร่วมดังกล่าว และนำเข้าโดยองค์กรร่วมไทย - มาเลเซียตามกฎหมายว่าด้วยองค์กรร่วมไทย - มาเลเซีย หรือนุคคลใด ๆ ที่ได้รับอำนาจจากองค์กรร่วมนั้น ให้ได้รับยกเว้นอากร

ให้เรียกเก็บอากรจากของตามวรรคสามได้ เมื่อได้มีการหารือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งมาเลเซียแล้ว”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๔ ตริ แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐

“มาตรา ๑๔ ตริ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศยกเว้น ลด หรือเพิ่มอากรสำหรับของใด ๆ ที่นำเข้ามาในหรือส่งออกไปจากพื้นที่พัฒนาร่วมตามกฎหมายว่าด้วยองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดอัตราศุลกากร โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิก หรือการเปลี่ยนแปลงประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

มาตรา ๕ ให้ยกเลิกความในประเภท ๘ ของภาค ๓ พิกัดอัตราอากรขาออก แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ และให้ใช้ความตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้แทน

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี

บัญชีท้ายพระราชบัญญัติ
แก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับที่ ๗)

พ.ศ. ๒๕๔๘

ภาค ๓

พิกัดอัตราอากรขาออก

ประเภท	รายการ	อัตราอากร		
		ตามราคา ร้อยละ	ตามสภาพ	
			หน่วย	หน่วยละ/บาท
๘	<p>ของที่ส่งออกจากพื้นที่พัฒนาร่วมตามกฎหมายว่าด้วยองค์การร่วมไทย-มาเลเซีย</p> <p>(ก) น้ำมันส่วนที่เป็นกำไรอันเป็นส่วนแบ่งของผู้ได้รับสัญญาตามกฎหมายว่าด้วยองค์การร่วมไทย-มาเลเซีย ที่ขายนอกราชอาณาจักรไทยและมาเลเซีย</p> <p>(ข) น้ำมันส่วนที่เป็นกำไรอันเป็นส่วนแบ่งของผู้ได้รับสัญญาตามกฎหมายว่าด้วยองค์การร่วมไทย-มาเลเซีย ที่เข้าไปในราชอาณาจักรไทยหรือมาเลเซีย</p> <p>(ค) ของอื่น ๆ นอกจาก (ก) และ (ข) ที่ผลิตในพื้นที่พัฒนาร่วมที่เข้าไปในราชอาณาจักรไทย มาเลเซีย หรือประเทศอื่น</p> <p>(ง) ของที่มีได้ผลิตในพื้นที่พัฒนาร่วมที่เข้าไปในราชอาณาจักรไทย มาเลเซีย หรือประเทศอื่น</p>	๑๐		
๙	ของซึ่งมิได้ระบุไว้หรือรวมไว้ในประเภทอื่นใดในพิกัดอัตราอากรขาออกฉบับนี้	"ไม่ต้องเสียอากร"		

หมายเหตุ: - เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจระหว่างราชอาณาจักรไทยและมาเลเซียเกี่ยวกับการจัดตั้งองค์กรร่วมเพื่อแสวงประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ทะเลในบริเวณที่กำหนดของไหล่ทวีปของประเทศทั้งสองในอ่าวไทย ลงวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และในความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งมาเลเซียว่าด้วยธรรมนูญและเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการจัดตั้งองค์กรร่วมไทย-มาเลเซีย ลงวันที่ ๓๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๓๓ ซึ่งรัฐสภาได้ให้ความเห็นชอบแล้ว เพื่อให้การปฏิบัติการเป็นไปตามบันทึกความเข้าใจและความตกลงดังกล่าวในเรื่องการเรียกเก็บอากรศุลกากร จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร



พกคอตราภาษีศุลกากร

พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร
พ.ศ. 2530
ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2530
เป็นปีที่ 42 ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยพิทักษ์อัตราศุลกากร

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 157 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกำหนดขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

- มาตรา 1 พระราชกำหนดนี้เรียกว่า "พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2530"
- มาตรา 2 พระราชกำหนดนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป
- มาตรา 3 ให้ยกเลิก

- (1) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2503
- (2) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2504
- (3) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2504
- (4) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2504
- (5) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2505
- (6) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2505
- (7) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2505
- (8) พระราชบัญญัติพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2506
- (9) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2506
- (10) พระราชบัญญัติพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2506
- (11) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2506
- (12) พระราชบัญญัติพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2507
- (13) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2507
- (14) พระราชบัญญัติพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2508
- (15) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 11) พ.ศ. 2508
- (16) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2509
- (17) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2509
- (18) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2510
- (19) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2510
- (20) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 16) พ.ศ. 2510
- (21) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 17) พ.ศ. 2511
- (22) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2511
- (23) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 19) พ.ศ. 2511
- (24) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 20) พ.ศ. 2511
- (25) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 21) พ.ศ. 2511
- (26) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2512
- (27) พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร (ฉบับที่ 23) พ.ศ. 2513
- (28) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 57 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515
- (29) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 104 ลงวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2515
- (30) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 172 ลงวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2515
- (31) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 278 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515
- (32) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 363 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2515

- (33) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 24) พ.ศ. 2516
- (34) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 25) พ.ศ. 2516
- (35) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2517
- (36) พระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2517
- (37) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 27) พ.ศ. 2518
- (38) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 28) พ.ศ. 2519
- (39) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 29) พ.ศ. 2520
- (40) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 30) พ.ศ. 2520
- (41) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 31) พ.ศ. 2520
- (42) พระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2520
- (43) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 32) พ.ศ. 2520
- (44) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 33) พ.ศ. 2521
- (45) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 34) พ.ศ. 2521
- (46) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 35) พ.ศ. 2521
- (47) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 36) พ.ศ. 2521
- (48) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 37) พ.ศ. 2522
- (49) พระราชบัญญัติพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2522
- (50) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 38) พ.ศ. 2522
- (51) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 39) พ.ศ. 2522
- (52) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 40) พ.ศ. 2523
- (53) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 41) พ.ศ. 2524
- (54) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 42) พ.ศ. 2525
- (55) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 43) พ.ศ. 2526
- (56) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 44) พ.ศ. 2527
- (57) พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 45) พ.ศ. 2528

[Back To Top](#)

[แนะนำกรม](#) | [พิธีการศุลกากร](#) | [กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิด](#) | [ทำบัตรลดศอกกรม](#) | [สอบถามปัญหา](#) | [แผนผัง](#)
[ข้อควรทราบในการเดินทาง](#) | [การชำระภาษี](#) | [สิทธิประโยชน์](#) | [ความผิดทางศุลกากร](#) | [ขงต้องห้ามต้องกำกั](#) | [ระบบราคา](#)
[สถิติการนำเข้า-ส่งออก](#) | [อัตราแลกเปลี่ยน](#) | [อัตราภาษีศุลกากร](#) | [กฎหมายศุลกากร](#) | [ประกาศกรม/กระทรวง](#) | [ชื่อเรือ-วันเรือเข้า](#)



พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร



พิทักษ์อัตราภาษีศุลกากร

พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร
พ.ศ. 2530
ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ในไว้ ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2530
เป็นปีที่ 42 ในรัชกาลปัจจุบัน

มาตรา 4

ของที่นำหรือพาเข้ามาในหรือส่งหรือพาออกไปนอกราชอาณาจักรนั้น ให้เรียกเก็บและ เสียอากรตามที่ไว้ในพิทักษ์อัตราอากรท้ายพระราชกำหนดนี้ ในการคำนวณเงินอากรที่ต้องเสียหรือจ่ายเงินแต่ละรายการ เศษบาทให้ปัดทิ้ง

มาตรา 5

ของใดที่ระบุนัดตราอากรทั้งตามราคาและตามสภาพ ให้เสียอากรในอัตราที่คิดเป็นเงินสูงกว่า

มาตรา 6

ถ้าอธิบดีกรมศุลกากรเห็นว่ามีอาการหลีกเลี่ยงอากรที่พึงเก็บแก่สิ่งทีสมบูรณ์แล้ว โดยวิธีนำ สิ่งนั้นเข้ามา ๗ ต่างหากจากกัน จะเป็นในวาระเดียวกันหรือต่างวาระกันก็ดี ก็ให้เรียกเก็บอากรแก่ส่วนนั้น ๆ รวมกันในอัตราเสมือนว่าเป็นสิ่งทีได้ประกอบมาสมบูรณ์แล้ว

มาตรา 7

การสำแดงรายการในใบขนสินค้าขาเข้าและใบขนสินค้าขาออกนั้นมีให้ถือว่าบริบูรณ์ นอกจากจะสำแดงของและเกณฑ์ปริมาณทีต้องใช้ในการเก็บอากรให้ถูกต้องครบถ้วนตามที่จำแนกและกำหนดไว้ในพิทักษ์อัตราพระราชกำหนดนี้

มาตรา 8

ของทีต้องเสียอากรตามสภาพนั้น

- (1) ถ้าเป็นของประเภทอาหารทีบรรจุภาชนะโดยมีของเหลวหล่อเลี้ยงด้วยเพื่อประโยชน์ในการถนอมอาหารนั้นให้ใช้เป็นเกณฑ์คำนวณอากรให้ถือเอาน้ำหนักแห้งของรวมทั้งของเหลวทีบรรจุในภาชนะนั้น
- (2) ถ้าบรรจุในหีบห่อหรือภาชนะใด ๆ เพื่อจำหน่ายทีหีบห่อหรือภาชนะและมีเครื่องหมายหรือป้ายแสดงปริมาณแห่งของดีดไว้ทีหีบห่อหรือภาชนะนั้น เพื่อประโยชน์ในการคำนวณอากร อธิบดีกรมศุลกากรจะถือว่าทีภาชนะนั้น ๆ บรรจุของตามปริมาณดังทีแสดงไว้ก็ได้

มาตรา 9

ของทีต้องเสียอากรตามราคานั้น อธิบดีกรมศุลกากรจะประกาศเป็นครั้งคราวก็ได้ว่า ราคาศุลกากรสำหรับประเภทหนึ่งประเภทใด กำหนดเป็นเงินเท่าใด ให้ถือราคาเช่นนั้นเป็นเกณฑ์ประเมินเงินอากรในประเภทของประกาศนั้นนับตั้งแต่วันประกาศเป็นต้นไปจนกว่าจะมีประกาศยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลง

การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. ๒๕๓๐ (ฉบับ พ.ศ. ๒๕๔๓ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม ๑๑๗ ตอนที่ ๙๓ วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๕

มาตรา 10

ของใดซึ่งในเวลาเข้าได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรเพราะเหตุทีนำเข้ามาเพื่อใช้เอง โดยบุคคลทีมีนั้น หรือเพราะเหตุทีนำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์อย่างใดทีกำหนดไว้โดยเฉพาะ ถ้าหากของนั้นได้ออนไปเป็นของทีไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากร หรือได้นำไปใช้ในการอื่นนอกจากทีกำหนดไว้ หรือสิทธิทีได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลง ของนั้นจะต้องเสียอากรโดยถือสภาพของของ ราคา และอัตราอากรทีเป็นอยู่ในวันทีไปใช้ในการอื่น หรือวันทีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิ้นสุดลงเป็นเกณฑ์ในการคำนวณอากร สำหรับรับลดหย่อนอากร ให้เสียอากรเพิ่มจากทีได้เสียไว้แล้วให้ครบถ้วนตามจำนวนเงินอากรทีจะต้องเสียทั้งหมดได้คำนวณตามเกณฑ์เช่นนั้น ทั้งนี้ให้แจ้งขอชำระอากรหรืออากรเพิ่มต่อกรมศุลกากรหรือด่านศุลกากรทีได้

นั้นเข้ามาในราชอาณาจักร ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ความรับผิดชอบในอันจะต้องชำระอากรหรืออากรเพิ่มเกิดขึ้น ต้องชำระ ณ ที่ทำการศุลกากร ซึ่งกรมศุลกากรกำหนดให้เสร็จสิ้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจำนวนอากรหรืออากรเพิ่มอันจะพึงต้องชำระ ถ้ามิได้มีการปฏิบัติเช่นนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้นำเข้ามาในราชอาณาจักร หลักเสียการเสียอากรแต่มีให้นำมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482 มาใช้ในกรณีของนั้นได้ออนไปโดยสุจริต

การชำระอากรหรืออากรเพิ่มตามความในวรรคแรก ให้เป็นความรับผิดชอบของผู้โอนของนั้นไปเป็นชอบ ไม่มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากร หรือผู้ที่มิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรได้นำหรือยินยอมให้นำไปใช้ในการอื่น หรือผู้ที่ได้รับสิทธิยกเว้นหรือลดหย่อนอากรสิทธิลงในขณะเป็นเจ้าของแล้วแต่กรณี เว้นแต่ที่ผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรถึงแก่ความตายในขณะที่เป็นเจ้าของ ให้ผู้จัดการมรดกหรือทายาท และกรณี เป็นผู้รับผิดชอบชำระอากรหรืออากรเพิ่ม โดยให้แจ้งขอชำระอากรหรืออากรเพิ่มภายในสามสิบวันนับแต่วันที่นั้นผู้ตายได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากร

บทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบในอันจะต้องเสียอากรหรืออากรเพิ่มตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับในกรณีที่ขี้เข้าโดยกระทรวง ทบวง กรม หรือรัฐวิสาหกิจ ซึ่งถ้ามีการจำหน่ายของนั้นจะต้องส่งรายรับทั้งสิ้นให้แก่รัฐโดยง่าย

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดให้ของประเภทหรือบางชนิดซึ่งบุคคลที่มีสิทธิได้รับยกเว้น หรือลดหย่อนอากรนำเข้ามาเพื่อใช้เอง หรือของบางประเภทบางชนิดที่นำเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์ที่กำหนดไว้โดยเฉพาะตามความในวรรคหนึ่ง ได้รับยกเว้นจากบทบังคับมาตรานี้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้ การประกาศให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 11

ของใดซึ่งในเวลานำเข้าได้รับยกเว้นอากรโดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องส่งกลับออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ ภายในระยะเวลาที่กำหนดนั้นของนั้นได้ออนไปเป็นของบุคคลที่มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรหากนำของนั้นเข้ามาได้นำไปใช้ประโยชน์ที่กฎหมายกำหนดให้ได้รับยกเว้นอากรในการนำเข้าโดยไม่มีเงื่อนไขว่าจะต้องส่งกลับออกของนั้นหลุดพ้นจากเงื่อนไขดังกล่าว แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับของที่ได้รับยกเว้น เพราะนำเข้าโดยบุคคลที่มีสิทธิหรือเพราะนำเข้าเพื่อใช้ประโยชน์ที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ให้ถือว่าของนั้นได้นำผู้รับโอนหรือเพื่อใช้ประโยชน์ดังกล่าวตั้งแต่เวลาที่โอนหรือนำไปใช้ประโยชน์นั้น

มาตรา 12

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศหรือเพื่อความผาสุกของประชาชนหรือเพื่อความมั่นคงของ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศลดอัตราอากรสำหรับขี้ จากอัตราที่กำหนดไว้ในพิทักษ์อัตราศุลกากรหรือยกเว้นอากรสำหรับของใด ๆ หรือเรียกเก็บอากรพิเศษเพิ่มขึ้นของใด ๆ ไม่เกินร้อยละห้าสิบของอัตราอากรที่กำหนดไว้ในพิทักษ์อัตราศุลกากรสำหรับของนั้น ทั้งนี้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้ การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้พระราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 13

ในกรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเห็นว่าของใดที่นำเข้ามา เป็นของที่ได้รับการช่วยเหลือจาก หรือบุคคลใดโดยวิธีอื่นนอกจากการคืนหรือชดเชยเงินค่าภาษีอากรอันก่อหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ เกษตรหรือการอุตสาหกรรมในประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี : ประกาศให้เรียกเก็บอากรพิเศษแก่ของนั้นในอัตราตามที่เห็นสมควรนอกเหนือไปจากอากรที่พึงต้องเสียตามปกติ อากรพิเศษที่เรียกเก็บนี้จะต้องไม่เกินจำนวนที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเห็นว่าได้มีการช่วยเหลือดังกล่าว การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศในวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

Back To Top



พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร

พิทักษ์อัตราภาษีศุลกากร

พระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร
พ.ศ. 2530
ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2530
เป็นปีที่ 42 ในรัชกาลปัจจุบัน

มาตรา 14

เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศยกเว้น ลดหรือ อากาศจากอัตราที่กำหนดไว้ในพิทักษ์อัตราศุลกากร หรือประกาศเรียกเก็บอากาศตามอัตราที่กำหนดไว้ในพิทักษ์อัตราศุลกากร สำหรับของที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศที่ร่วมลงนามหรือลักษณะตามที่ระบุไว้ในสัญญาหรือความตกลง ทั้งนี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขใด ๆ ไว้ด้วยก็ได้

การประกาศ การยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงประกาศตามวรรคหนึ่ง ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับร.ศ. 2537 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 111 ตอนที่ 62ก ลงวันที่ 28 ธันวาคม 2537)

มาตรา 14 ทวิ

เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามอนุสัญญาระบบฮาร์โมนไนซ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี มีอำนาจประกาศยกเลิก เพิ่ม หรือ แก้ไขเพิ่มเติมความในภาค 1 หลักเกณฑ์การตีความพิทักษ์ศุลกากร และ ภาค 2 พิทักษ์อัตราอากรขาเข้าท้ายพระราชกำหนดนี้ได้ โดยในการนี้ให้มีอำนาจประกาศยกเลิก แก้ไขเพิ่มเติมอัตราอากรในช่องอัตราอากรขาเข้าให้เท่ากับหรือไม่สูงกว่าอัตราเดิมตามกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ แก้ไขเพิ่มเติมนั้นได้ด้วย

ประกาศตามวรรคหนึ่งให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

(แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับร.ศ. 2541 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 115 ตอนที่ 78ก ลงวันที่ 30 ตุลาคม 2541)

มาตรา 15

อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจตีความในพิทักษ์อัตราศุลกากรท้ายพระราชกำหนดนี้ โดยวิธีออกประกาศแจ้งอัตราศุลกากร

การตีความตามวรรคหนึ่ง มิให้มีผลย้อนหลัง

การตีความให้ถือตามหลักเกณฑ์การตีความพิทักษ์อัตราศุลกากรในภาค 1 ท้ายพระราชกำหนดนี้ประกอบ อธิบายพิทักษ์ศุลกากระบบฮาร์โมนไนซ์ของคณะมนตรีความร่วมมือของทางศุลกากรที่จัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยจัดตั้งคณะมนตรีความร่วมมือทางศุลกากร ซึ่งทำเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม พ.ศ. 2493 และประเทศไทยได้เข้าเป็น อนุสัญญาดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2515

มาตรา 16

บรรดาบทกฎหมายที่ถูกยกเลิกตามมาตรา 3 แห่งพระราชกำหนดนี้ ให้ยังคงใช้บังคับต่อไปเฉพาะในกา จัดเก็บอากาศที่ค้างชำระ หรือที่พึงชำระหรือในการคืนอากรก่อนวันที่พระราชกำหนดนี้ใช้บังคับ

มาตรา 17

บรรดาประกาศหรือคำสั่งที่ออกตามกฎหมายที่ถูกยกเลิกตามมาตรา 3 แห่งพระราชกำหนดนี้ ให้ยังคงใช้ บังคับต่อไปเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชกำหนดนี้ ทั้งนี้ จนกว่าจะได้มีประกาศหรือคำสั่งที่ออก ราชกำหนดนี้ใช้บังคับ

มาตรา 18

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชกำหนดนี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ป. ดิถเสถียร
นายกรัฐมนตรี
หมายเหตุ : ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับพิเศษ
เล่ม 104 ตอนที่ 276 ลงวันที่ 31 ธันวาคม 2530

[Back To Top](#)

[แนะนำกรม](#) | [พิธีการศุลกากร](#) | [กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิด](#) | [ทำบัตรติดต่อกรม](#) | [สอบถามปัญหา](#) | [แผนผัง](#)
[ข้อควรทราบในการเดินทาง](#) | [การชำระภาษี](#) | [สิทธิประโยชน์](#) | [ความผิดทางศุลกากร](#) | [ของต้องห้ามต้องกำกัด](#) | [ระบบราคา](#)
[สถิติการนำเข้า-ส่งออก](#) | [อัตราแลกเปลี่ยน](#) | [อัตราภาษีศุลกากร](#) | [กฎหมายศุลกากร](#) | [ประกาศกรม/กระทรวง](#) | [ชื่อเรือ-วันเรือเข้า](#)



Rate of Duty according to Customs Tariff Decree B.E. 2530



Click Sub-heading for STAT-Code

Heading	Sub heading	STAT. Code	Description	Duty Rate			Dis count
				Ad Valorem (%)	Specific		
					Unit	Price per unit	
89.03			Yachts and other vessels for pleasure or sports; rowing boats and canoes.				
	8903.100	008/C62	- Inflatable	35	-	-	x
			- Other :				
	8903.910	003/C62	"- - Sailboats, with or without auxiliary motor"	35	-	-	x
	8903.920	004/C62	"- - Motorboats, other than outboard motorboats"	35	-	-	x
	8903.990	000/C62	- - Other	35	-	-	x

Back To Top

แนะนำกรม | พิธีการศุลกากร | กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิด | ทำบัตรติดตอกรม | สอบถามปัญหา | แสพค้น
 ใข้ควรรทราบใในการเดินทาง | การชำระภาษี | สิทธิประโยชน์ | ความคิดทางศุลกากร | ของต้องห้ามต้องกาไฟด | ระบบราคา
 สดดีการนำเข้า-ส่งออก | อัตราแลกเปลี่ยน | อัตราภาษีศุลกากร | กฎหมายศุลกากร | ประกาศกรม/กระทรวง | ชื่อเรือ-วันเรือเข้า



ของได้รับยกเว้นอากร

พิกัดอัตราภาษีศุลกากร

ประเภทที่	รายการ
1.	<p>ของที่ส่งออก รวมทั้งของที่ส่งกลับออกไป ซึ่งนำกลับเข้ามาภายในหนึ่งปี โดยไม่เปลี่ยนแปลงลักษณะหรือประการใดและในเวลาที่ส่งออกนั้นได้รับใบสุทธิสำหรับนำกลับเข้ามาแล้ว</p> <p>หมายเหตุ อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจที่จะสั่งให้ได้รับการยกเว้นจากบทบัญญัติที่ว่าด้วยใบสุทธิสำหรับนำหรืออาจอนุญาตให้ขยายกำหนดเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีได้</p>
2.	<p>ของที่นำเข้ามาในประเทศไทยซึ่งได้เสียอากรไว้ครบถ้วนแล้ว และภายหลังส่งกลับออกไปซ่อม ณ ต่างประเทศ นำกลับเข้ามาภายในหนึ่งปี หลังจากที่ได้รับใบสุทธิสำหรับนำกลับเข้ามาซึ่งได้ส่งออกได้ในขณะที่ได้ส่งออก</p> <p>หมายเหตุ ก. ของที่ได้รับยกเว้นอากรตามประเภทนี้ให้ได้รับยกเว้นเพียงเท่าราคาหรือปริมาณแห่งของเดิมเท่านั้น สำหรับราคาหรือปริมาณที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการซ่อมให้เสียอากรตามพิกัดอัตราอากรเดิมที่ส่งออกไปซ่อม โดยคำนวณจากราคาหรือปริมาณที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ไม่รวมค่าใช้จ่ายในการประกันภัย</p> <p>ข. อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจที่จะสั่งให้ได้รับการยกเว้นจากบทบัญญัติที่ว่าด้วยใบสุทธิสำหรับนำหรืออาจอนุญาตให้ขยายกำหนดเวลาออกไปอีกตามความจำเป็นแก่กรณีได้</p>
3.	<p>ของที่กล่าวไว้ข้างล่างนี้ ถ้านำเข้ามาพร้อมกับคนหรือนำเข้ามาเป็นการชั่วคราว และจะส่งกลับออกไปภายในเดือนนับตั้งแต่วันที่นำเข้ามา</p> <p>(ก) ของที่ใช้ในการแสดงละครหรือการแสดงอย่างอื่นที่คล้ายกัน ซึ่งผู้แสดงที่ท่องเที่ยวเข้ามาเข้ามา</p> <p>(ข) เครื่องประกอบและของใช้ในการทดลองหรือการแสดงเพื่อวิทยาศาสตร์หรือการศึกษา ซึ่งบุคคลที่เข้าอาณาจักรเป็นการชั่วคราว นำเข้ามาเพื่อจัดการทดลองหรือแสดง</p> <p>(ค) รถสำหรับเดินบนถนน เรือ และอากาศยาน บรรดาที่เจ้าของนำเข้ามาพร้อมกับคน</p> <p>(ง) เครื่องถ่ายรูปและเครื่องบันทึกเสียง ซึ่งบุคคลที่เข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว นำเข้ามาเพื่อหรือบันทึกเสียงต่างๆ แต่ฟิล์มและแผ่นสำหรับถ่ายรูปหรือสิ่งที่ใช้บันทึกเสียงซึ่งนำมาใช้ในการนี้ต้องเงื่อนไขและปริมาณที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังกำหนด</p> <p>(จ) อาวุธปืนและกระสุนปืน ซึ่งบุคคลที่เข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวนำเข้ามาพร้อมกับคน</p> <p>(ฉ) ของที่นำเข้ามาเป็นการชั่วคราว โดยมุ่งหมายจะแสดงในงานสาธารณะที่เปิดให้ประชาชนดูได้ทั่วไป</p> <p>(ช) ของที่นำเข้ามาเพื่อซ่อม แต่ต้องปฏิบัติภายในเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด</p> <p>(ซ) ตัวอย่างสินค้า นอกจากที่ระบุไว้ในประเภทที่ 14 ซึ่งบุคคลที่เข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวพร้อมกับคน และมีสภาพซึ่งเมื่อจะส่งกลับออกไปสามารถตรวจได้แน่นอนว่าเป็นของอันเดียวกับที่นำเข้าปริมาณหรือค่า ซึ่งเมื่อรวมกันเข้าแล้วไม่เกินกว่าที่จะเห็นได้ว่าเป็นตัวอย่างตามธรรมดา</p> <p>(ญ) เครื่องมือและสิ่งประกอบ สำหรับงานก่อสร้าง งานพัฒนาการ รวมทั้งกิจการชั่วคราวอย่างอื่น ตามที่อธิบดีกรมศุลกากรจะเห็นสมควร</p> <p>หมายเหตุ 1. ของตามที่กล่าวไว้ในประเภทนี้ ผู้นำของเข้าต้องทำสัญญาไว้ต่อกรมศุลกากรว่าจะส่งกลับออกไปกำหนด อธิบดีกรมศุลกากรจะเรียกประกันอย่างไร และเป็นจำนวนเงินเท่าใดก็ได้ตามแต่จะและจะคืนเงินหรือให้ถอนหลักประกันที่วางไว้ต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามสัญญาโดยครบถ้วนแล้ว</p> <p>ระยะเวลาหกเดือนตามที่กำหนดไว้ อธิบดีกรมศุลกากรจะขยายกำหนดระยะเวลาออกไปอีกจำเป็นแก่กรณีก็ได้</p> <p>2. คำว่า "นำเข้ามาพร้อมกับคน" ให้ความหมายถึงความถึงของที่เข้ามาถึงประเทศไทยไม่เกินหนึ่งเดือนของเข้าเข้ามาถึงหรือไม่เกินหกเดือนนับตั้งแต่วันที่ผู้นำของเข้าเข้ามาถึงอธิบดีกรมศุลกากรมีกำหนดเวลาที่กล่าวข้างต้นได้เมื่อเห็นว่ามีพฤติการณ์พิเศษ</p>
4.	<p>รางวัลและเหรียญตราที่ทางต่างประเทศมอบให้แก่บุคคลที่อยู่ในราชอาณาจักร เพื่อเป็นเกียรติในความดีวรรณกรรม วิทยาศาสตร์ การกีฬา หรือบริการสาธารณะ หรือเพื่อเป็นเกียรติประวัติในความสำเร็จหรือพฤติกรรมสาธารณะประโยชน์</p>

		แต่เฉพาะรางวัลนั้นจะต้องอยู่ในดุลพินิจของอธิบดีกรมศุลกากรที่จะพึงพิจารณา ตามแต่จะเห็นสมควรอีก
5.		ของส่วนตัวที่เจ้าของนำเข้ามาพร้อมกับคนสำหรับใช้เองหรือใช้ในวิชาชีพและมีจำนวนพอสมควรฐานะ ยนต์ อาวุธปืนและกระสุนปืน และเสบียง แคลสุรา บุหรี่ ซิการ์ หรือยาเส้น ซึ่งเป็นของส่วนตัวที่ผู้เดินทางนำ กับคนนั้น อธิบดีกรมศุลกากรอาจออกข้อกำหนดยกเว้นอากรให้ได้ตามที่เห็นสมควรเป็นแห่งๆ ไป แต่ต้อง ปริมาณดังนี้
	(ก)	บุหรี่สองร้อยมวน หรือซิการ์หรือยาเส้นอย่างละสองร้อยห้าสิบกกรัม หรือหลายชนิดรวมกันมีน้ำหนักที่ ร้อยห้าสิบกกรัม แต่ทั้งนี้บุหรี่ต้องไม่เกินสองร้อยมวน
	(ข)	สุราหนึ่งลิตร
6.		ของใช้ในบ้านเรือนที่ใช้แล้ว ที่เจ้าของนำเข้ามาพร้อมกับคนเนื่องในการย้ายภูมิลำเนา และมีจำนวนพอสมควร
	หมายเหตุ	ของส่วนตัวและของใช้ในบ้านเรือนตามประเภทที่ 5 และ 6 นั้น จะต้องนำเข้ามาถึงประเทศไทย เดือนก่อนที่ผู้นำของเข้า เข้ามาถึงหรือ ไม่เกินหกเดือนนับแต่วันที่ผู้นำของเข้าเข้ามาถึงอธิบดีก อำนาจขยายกำหนดเวลาที่กล่าวข้างต้นได้เมื่อเห็นว่ามีความพิเศษ
7.		ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของอากาศยานหรือเรือ รวมทั้งวัสดุที่นำเข้ามาเพื่อใช้ซ่อมหรือสร้างอาก เรือ หรือส่วนของอากาศยานหรือเรือดังกล่าว
	หมายเหตุ	การยกเว้นอากรรวมทั้งของที่ได้รับยกเว้นอากรตามประเภทนี้ ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเื่อ อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด ด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
8.		น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหยอดเครื่อง และสิ่งที่ใช้ในการหล่อลื่นที่เติมในอากาศยาน หรือในเรือที่มีขนาดเกิ ดันกรอสส์ ซึ่งศุลกากรได้ปล่อยให้ไปต่างประเทศแล้ว
	หมายเหตุ	อธิบดีกรมศุลกากรมีอำนาจในอันที่จะทำให้บทยกเว้นนี้บังเกิดผล โดยวิธีคืนเงินอากรที่ได้ชำระ นำของเข้าในเมื่อใดที่ผู้นำของเข้าพอใจว่าของดังกล่าวได้จำหน่ายหรือใช้ไปเพื่อการนี้
9.		พืชผลที่ผู้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยปลูกในเกาะดอนและที่ชายดลิ่งแม่น้ำซึ่งกันเขตแดนประเทศไทย
10.		ของที่ได้รับเอกสิทธิ์ ตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่าง หรือตามสัญญากับนานาประเทศ หรือทางการทูตซึ่งได้ปฏิบัติต่อกันโดยลัทธิสายมิตร
11.		นอกจากกรณดังกล่าวตามประเภทที่ 8703.10 8703.21 8703.222 8703.229 8703.232 8703.239 8703.24 8703.312 8703.319 8703.322 8703.329 8703.332 8703.339 8703.90 8704.211 8704.311 และ ในภาค 2 ของที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนดด้วยความเห็นชอบของรัฐ กระทรวงการคลังว่าเป็นของที่นำเข้ามาหรือส่งออกไปเพื่อบริจาคนเป็นการสาธารณกุศลแก่ประชาชนโดยฝั ราชการหรือองค์การสาธารณกุศล หรือเป็นของที่นำเข้ามาเพื่อให้แก่ส่วนราชการหรือองค์การสาธารณกุศ
	หมายเหตุ	คำว่า "ส่วนราชการ" หมายความว่า ราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น งานอื่นของรัฐ แต่ไม่รวมถึงรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
12.		ของที่นำเข้ามาโดยทางไปรษณีย์ ซึ่งแต่ละหีบห่อมีราคาไม่เกินห้าร้อยบาท
13.		ยุทธภัณฑ์ที่ใช้ในทางราชการ
14.		ตัวอย่างสินค้าที่ใช้ได้แต่เพียงเป็นตัวอย่างและไม่มีราคาในทางการค้า
15.		ภาชนะบรรจุของชนิดที่ใช้บรรจุของเพื่อความสะดวกหรือความปลอดภัย ใน การขนส่งระหว่างประเทศ ที่ใ "คอนเทนเนอร์" ซึ่งนำเข้ามาและจะส่งกลับออกไป ไม่ว่าจะโดยมีของบรรจุอยู่หรือไม่ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์แ อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด
16.		ของที่นำเข้ามาสำหรับคนพิการใช้โดยเฉพาะ หรือใช้ในการฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ ตามหลักเกณฑ์และ อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด ด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
	หมายเหตุ	คำว่า "คนพิการ" และ "การฟื้นฟูสมรรถภาพคนพิการ" ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการฟื้นฟู คนพิการ
17.		ของที่พิสูจน์ให้เป็นที่พอใจของอธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายว่าเป็นของที่จะ เข้ามาเพื่อใช้ในการประชุมระหว่างประเทศ และมีปริมาณพอสมควรแก่การนั้น ทั้งนี้ผู้นำของเข้าจะต้องปฏิ เภณฑ์และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมศุลกากรหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมศุลกากรมอบหมายกำหนด
18.		ของส่งออกซึ่งพิสูจน์ให้เป็นที่พอใจของอธิบดีกรมศุลกากรว่าเป็นของที่ได้นำเข้ามาไม่เกินสองปี และยังมีได้ ลักษณะหรือรูปแต่ประการใด

Back To Top



ประกาศกระทรวงการคลัง
 เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต
 (ฉบับที่ 70)

เพื่อประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรีออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้อยกเว้นภาษีสรรพสามิต โดยยกเลิกความในตอนที่ 6 เรือ ประเภทที่ 06.01 ในบัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราและยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 27) ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง ลดอัตราภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 65) ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2544 และให้ใช้ความตามบัญชีท้ายประกาศนี้แทน

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

- เรียน ข้าราชการมหาดไทยที่ภูมิกัด
 หัวหน้าฝ่ายจัดเก็บภาษีและใบอนุญาต
 หัวหน้าฝ่ายป้องกันและปราบปราม
 หัวหน้าฝ่ายคดีและระเบียบทัชบปรับ

ประกาศ ณ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547

เพื่อ โปรดทราบ.
 - ให้กระทรวงในกรมที่เกี่ยวข้อง

(สุชาติ เศรษฐมาลินี)
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักเลขาธิการ 20 ก.พ. 47

สำนักเลขาธิการ

(นายรัตนชัย อนุตรพงษ์สกุล)
 นิติกร ๗๖

(นางละออง แสงนตร)
 เจ้าหน้าที่บริหารงานสรรพสามิต 7

(ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 19 ง ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2547)

บัญชีท้ายประกาศกระทรวงการคลัง
เรื่อง ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (ฉบับที่ 70)

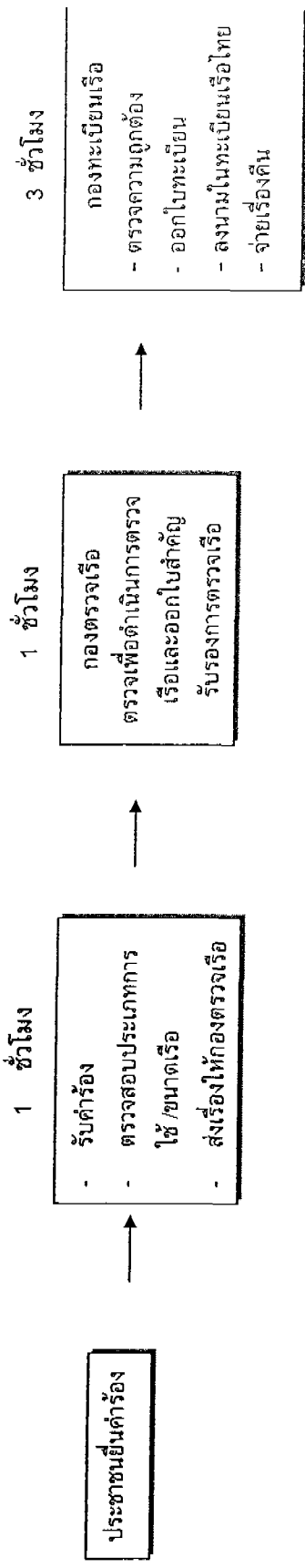
210

ประเภทที่	รายการ	อัตราภาษี					
		ตามพระราชบัญญัติผลิตภัณฑ์การภาษี สรรพสามิต พ.ศ. 2527			ลดเหลือ/ยกเว้น		
		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ		ตามมูลค่า ร้อยละ	ตามปริมาณ	
			หน่วย	หน่วยละ-บาท		หน่วย	หน่วยละ-บาท
06.01	"-เรือยอชต์ และยานพาหนะทางน้ำ ที่ใช้เพื่อความสำราญ	50	-	-	-ยกเว้นภาษี-		

ตอนที่ 2 ผลการปฏิบัติงานและหรือผลสำเร็จของงาน (เรียงลำดับความดีเด่นหรือความสำคัญ)		กรณีที่เป็นผลงานร่วมกันหลายคน		การนำผลงานไปใช้ประโยชน์/อ้างอิง
ลำดับที่	ผลการปฏิบัติงาน / ผลสำเร็จของงาน (ปี พ.ศ. ที่ดำเนินการ)	ลักษณะที่แสดงถึงความยุ่งยากของงาน	จำนวนผู้ร่วมดำเนินงาน	
1.	-ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือก่อนการจดทะเบียนเรือใหม่และการจดทะเบียนเรือไทยในเขตพื้นที่รับผิดชอบ (ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2545)	ขั้นตอนในการดำเนินการ (ตามกฎหมายและระเบียบที่ปฏิบัติอยู่ขณะดำรงตำแหน่งนั้น) -ใช้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระราชบัญญัติเรือไทยพระราชกฤษฎีกาพระราชบัญญัติเรือไทยพระราชกฤษฎีกาเรือไทย พ.ศ. 2541 -คำสั่งระเบียบกรมที่ 6 / 2482 เรื่องการจดทะเบียนเรือไทย -คำสั่งระเบียบกรมที่ 7 / 2482 เรื่องการออกใบอนุญาตใช้เรือเล็ก -คำสั่งระเบียบกรมที่ 1 / 2483 เรื่องการออกใบอนุญาตใช้เรือกลและเรือเดินทะเล -คำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 774/2530 เรื่องการจดทะเบียนเรือใหม่	ลักษณะที่แสดงถึงความยุ่งยากของงาน - ต้องศึกษาระราชบัญญัติ,กฎหมาย, กฎกระทรวง, คำสั่ง, ระเบียบกรมเจ้าท่า, และประกาศ กรมเจ้าท่าที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือใหม่ และการจดทะเบียนเรือไทยอย่างถี่ถ้วนเพราะถ้าหากเราดำเนินการจดทะเบียนเรือให้ไปแต่ได้เกิดข้อผิดพลาดจะต้องถอนใบอนุญาตใช้เรือ	- 100%
			100%	-เพื่อให้เจ้าของเรือใหม่อนุญาตใช้เรือ หรือ ใบทะเบียนเรือไทยที่ถูกต้อง -สามารถให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบได้มีผู้นำเรือออกไปใช้จะได้ไม่เกิดปัญหาใช้เรือ -เพื่อให้เจ้าของเรือสามารถนำไปจดจำนอง,ขายฝาก หรือ เป็นหลักประกันได้ในกรณีที่เกิดเหตุเป็นเรือไทย -สามารถนำไปทำนิติกรรมต่างๆ ได้

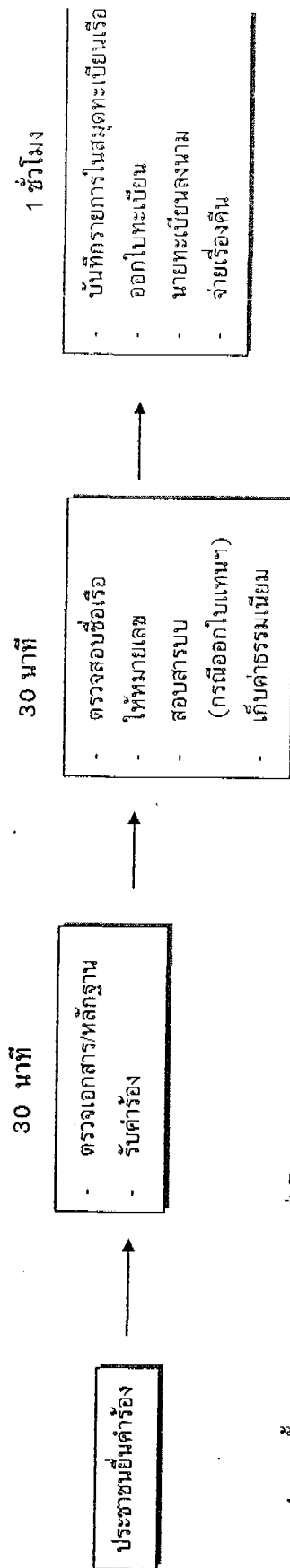
กระบวนการที่ 1 เรื่อง การจดทะเบียนเรือไทย หรือ การออกใบแทนใบทะเบียนเรือไทย

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 5 ชั่วโมง

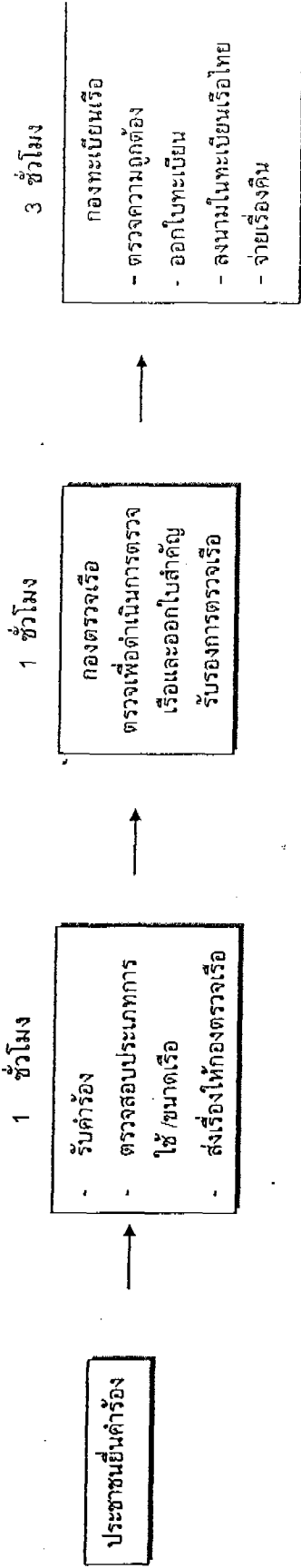
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 2 ชั่วโมง

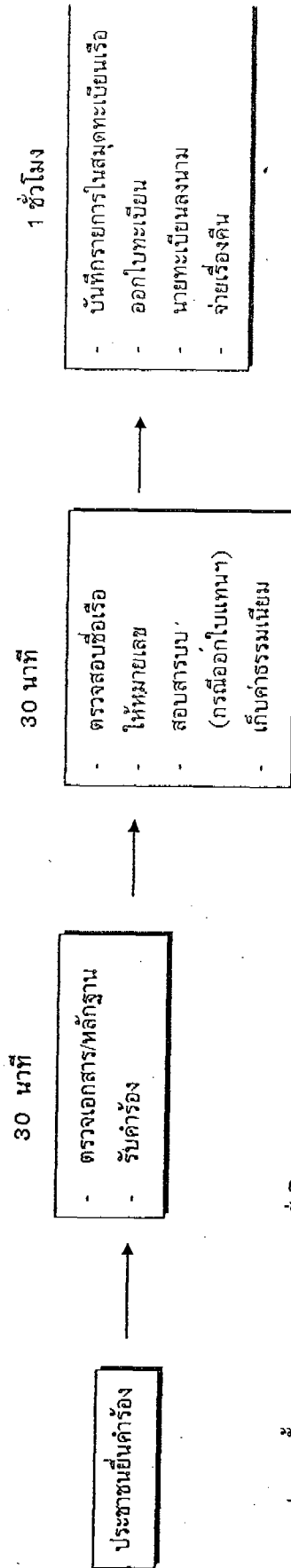
กระบวนการงานที่ 1 เรื่อง การจดทะเบียนเรือไทย หรือ การออกใบแทนใบทะเบียนเรือไทย

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 5 ชั่วโมง

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 2 ชั่วโมง

ตอนที่ 2 ผลการปฏิบัติงานและหรือผลสำเร็จของงาน (เรียงลำดับความดีเด่นหรือความสำคัญ)		กรณีที่เป็นผลงานร่วมกัน		
ลำดับ ที่	ผลการปฏิบัติงาน / ผลสำเร็จของงาน (ปี พ.ศ. ที่ดำเนินการ)	ลักษณะที่แสดงถึงความ ซึ้งยากของงาน	หลายคน	
			จำนวน ผู้ ร่วม ดำเนิน การ	สัดส่วน หรือลักษณะ ของผลงาน ที่ตนปฏิบัติ เฉพาะตัวที่ ตนปฏิบัติ
	<p>ขั้นตอนในการดำเนินการ</p> <p>เป็นเรือกลเดินประจำทาง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กฎกระทรวงฉบับที่ 27 (พ.ศ. 2516) - กฎกระทรวงฉบับที่ 48 (พ.ศ. 2530) - กฎกระทรวงฉบับที่ 53 (พ.ศ. 2532) - กฎกระทรวงฉบับที่ 67 (พ.ศ. 2539) - กฎกระทรวงฉบับที่ 70 (พ.ศ. 2542) - กฎกระทรวงฉบับที่ 71 (พ.ศ. 2542) - ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องไม่ เก็บค่าธรรมเนียมการตรวจเรือสำหรั เรือบางชนิด 	สามารถใช้ออกสาร หลักฐานตามที่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 70 (พ.ศ.2542) กำหนดไว้ได้ กรณีจดทะเบียนเรือไทย บุคคลธรรมดาจะต้องมี สัญชาติไทยเท่านั้น และ กรณีนิติบุคคลต้อง ตรวจสอบ คุณสมบัติ สัญชาติ ตามมาตรา 7 แห่ง พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 เท่านั้น	<p>รณ วิเศษ ใน ระดับ รอง อธิบดี</p>	<p>การนำผลงานไปใช้ ประโยชน์/อ้างอิง</p>

ตอนที่ 2 ผลการปฏิบัติงานและหรือผลสำเร็จของงาน (เรียงลำดับความดีเด่นหรือความสำคัญ)		กรณีที่เป็นผลงาน รวมกันหลายคน	
ลำดับ ที่	ผลการปฏิบัติงาน / ผลสำเร็จของงาน (ปี พ.ศ. ที่ดำเนินการ)	ลักษณะที่แสดงถึงความ ยุ่งยากของงาน	จำนวน ผู้ ร่วม ดำเนินงาน ค่านิยม ที่คนปฏิบัติ การ
	ขั้นตอนในการดำเนินการ -คำสั่งกรมเจ้าท่า ที่ 1139/2530 เรื่องการ กำหนดประเภทการใช้เรือ -คำสั่ง กรมเจ้าท่า ที่ 39/2533 เรื่องวิธี ปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทยและ การออกใบอนุญาตใช้เรือ -ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 224/2533 เรื่องการ เดินชื่อเรือและลงทะเบียนเรือ -ระเบียบกรมเจ้าท้าวด้วยการตรวจสอบ เอกสารและหลักฐานประกอบคำร้องขอรับ ใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรกและการจด ทะเบียนเป็นเรือไทยในกรณีที่เป็นเรือที่ต่อ ขึ้นหรือซื้อต่อจากต่างประเทศ พ.ศ. 2538 - ประกาศกรมเจ้าท่าที่ 442/2538 เรื่อง การขอรับใบอนุญาตใช้เรือให้	ลักษณะที่แสดงถึงความ ยุ่งยากของงาน	ระดับ หรือลักษณะ ของผล งาน ที่คนปฏิบัติ การ
		หรือใบทะเบียนเรือไทย เช่น ในกรณีที่เกิดทะเบียน เรือใหม่จะต้องมีหลักฐาน แสดงกรรมสิทธิ์ตัวเรือซึ่ง จะต้องเป็นใบเสร็จรับเงิน คำวัสดุ และอุปกรณ์ที่ เพียงพอแก่การต่อเรือ เท่านั้นจะใช้หลักฐานอื่น ไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่ เจ้าของเรือต่อขึ้นเอง และมีขนาดไม่เกิน 1 ตันกรอส หรือ เป็นเรือที่มี ขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอส	ระดับ รายละเอียด ของ ผลงาน เฉพาะส่วน ที่คน ปฏิบัติ

การนำผลงานไปใช้
ประโยชน์/อ้างอิง

ระดับ
รายละเอียด
ของ
ผลงาน
เฉพาะส่วน
ที่คน
ปฏิบัติ

จำนวน
ผู้
ร่วม
ดำเนินงาน
ค่านิยม
ที่คนปฏิบัติ
การ

จำนวน
ผู้
ร่วม
ดำเนินงาน
ค่านิยม
ที่คนปฏิบัติ
การ

จำนวน
ผู้
ร่วม
ดำเนินงาน
ค่านิยม
ที่คนปฏิบัติ
การ

ข้อเสนอกระบวนการลดขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการ
ปีงบประมาณ 2547

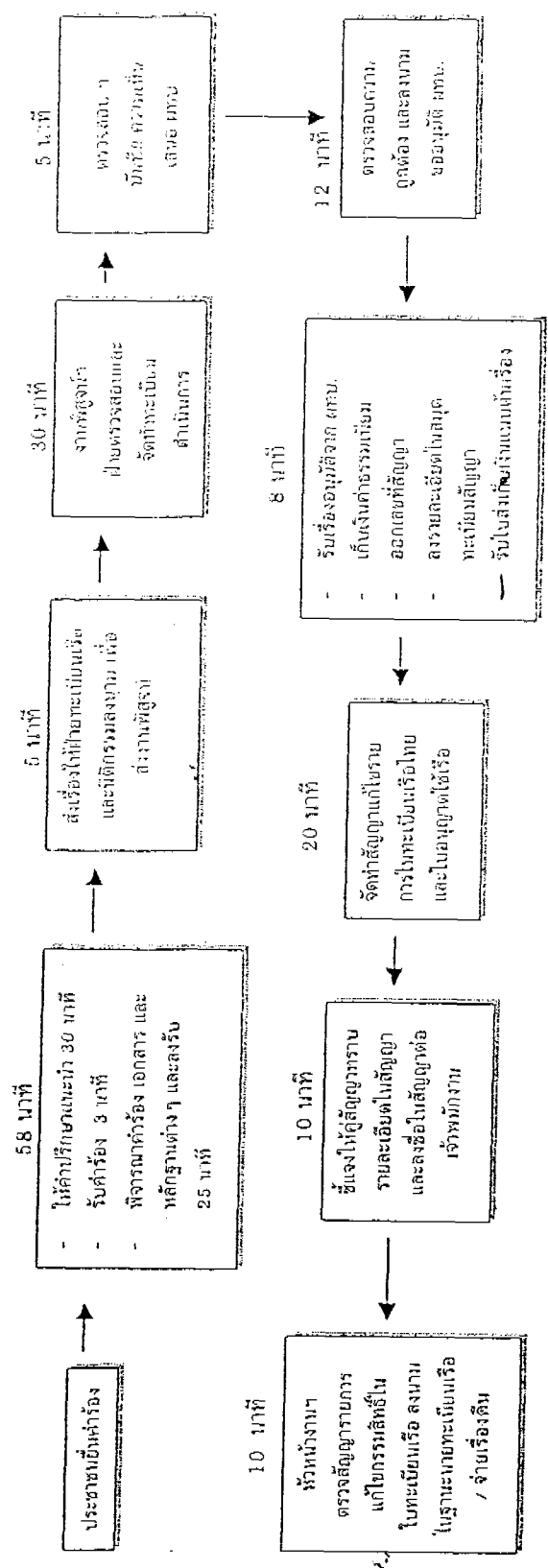
- กระบวนการลดขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการ ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ใช้เวลานานเกินกว่า 1 วัน

รายชื่อกระบวนการ / หน่วยงานที่รับผิดชอบ	ขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการ								หมายเหตุ	
	ช่วงยื่นคำขอ		ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ		ที่ดำเนินการใน		ปัจจุบัน			
	เดิม	ขั้นตอน	ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา		
กองทะเบียนเรือ										
9. การอนุญาตนำเรือต่างชาติเข้ามาทำการค้าในน่านน้ำไทย	1	2 ชม.	1	1 ชม.	5	10 วัน*	5	5 วัน*	*พิจารณาเฉพาะระยะเวลาดำเนินการในส่วนของพาณิชย์นาวี	
กองตรวจเรือ										
10. การตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัฎรับรองการตรวจเรือ (24)	3	5 ชม.	1	2 ชม.	8	6 วัน	4	3 วัน		
กองนำร่อง										
11. การยื่นใบสมัครเพื่อขอสอบและรับใบอนุญาตให้ผู้ทำร่องพิเศษ (9)	2	1 วัน	1	* -วัน	7	7 วัน	4	4 วัน	* ยื่นคำขอทาง E-mail	

รายชื่อกระบวนงาน / หน่วยงานที่รับผิดชอบ		ขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติงานราชการ										หมายเหตุ
		ช่วงยื่นคำขอ		ที่ดำเนินการไป				ที่ดำเนินการไป				
		เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน	เดิม	ปัจจุบัน			
ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา	ขั้นตอน	ระยะเวลา	
สำนักสำรวจและวิศวกรรม												
12.	การขออนุญาตขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ (อุตสาหกรรมเพื่อการจำหน่าย) (42)	1	1 วัน	1	1 วัน	10	82 วัน	8	14 วัน			ระยะเวลาไม่รวมขั้นตอนการพิจารณาของ อพท. / กพท. ตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย
สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ												
13.	การออกประกาศนียบัตรที่รับรองประกาศนียบัตรที่ ๔. ออกโดยรัฐภาคีอื่น (34)	2	1 วัน	1	1 วัน	10	9 วัน	6	5 วัน			
สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี												
14.	การรับหนังสือรับรองขีดความสามารถของเรือ (36)	1	2 ชม.	1	1 ชม.	4	15 วัน	3	9 วัน			
15.	งานส่งเสริมการลงทุนจัดซื้อเรือเพื่อให้เดลิฟตี ประโยชน์ตามกฎหมาย ส่งเสริมการลงทุน (37)	1	2 ชม.	1	1 ชม.	4	10 วัน	4	7 วัน			
16.	การขอชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ (38)	1	1 วัน	1	1 วัน	4	10 วัน	4	7 วัน			

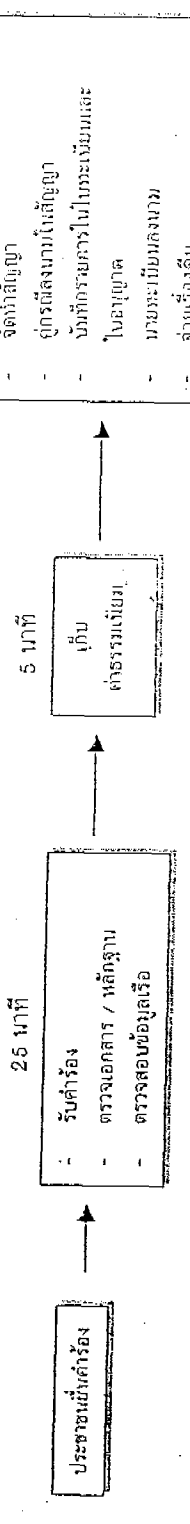
กระบวนการตอนที่ 1 เรื่อง การจัดทำนิติกรรมเรือ ณ เมืองท่าซีเกะเบียงเรือ

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้ได้ดังนี้



สรุป 9 ขั้นตอน ระยะเวลา 2.38 ชั่วโมง

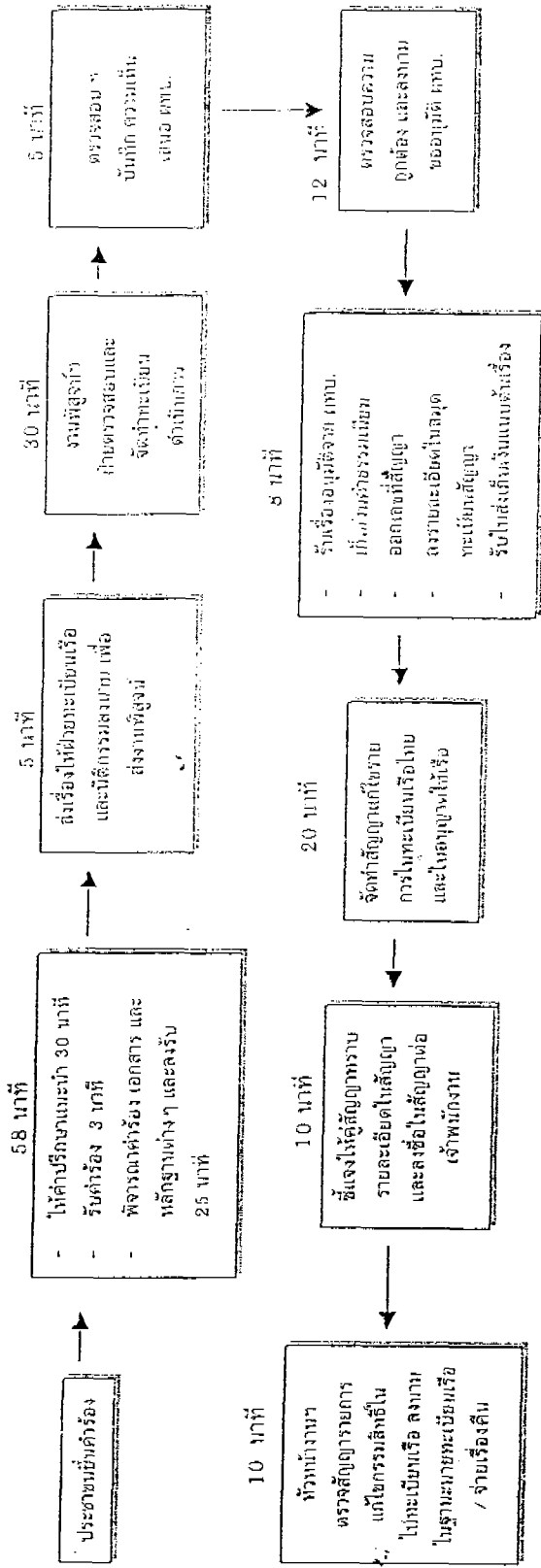
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 3 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 1 ชั่วโมง

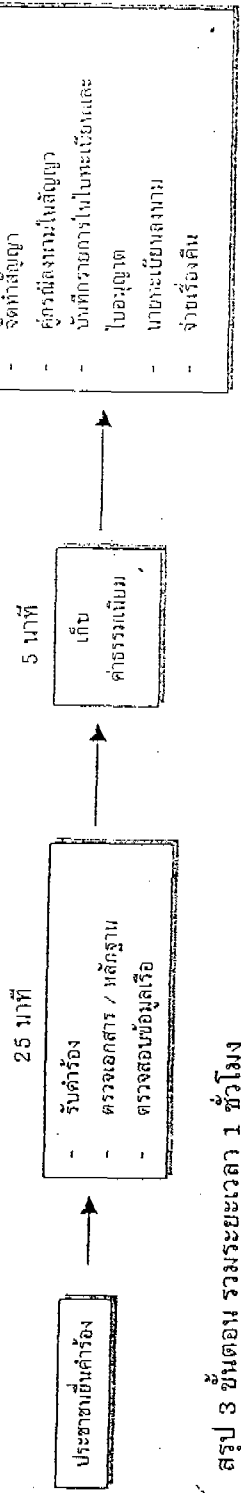
กระบวนการงานที่ 2 เรื่อง การใช้กรรมาธิการไทย โดยมีกิจกรรมผ่านด้วย

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



สรุป 9 ขั้นตอน ระยะเวลา 2.38 ชั่วโมง

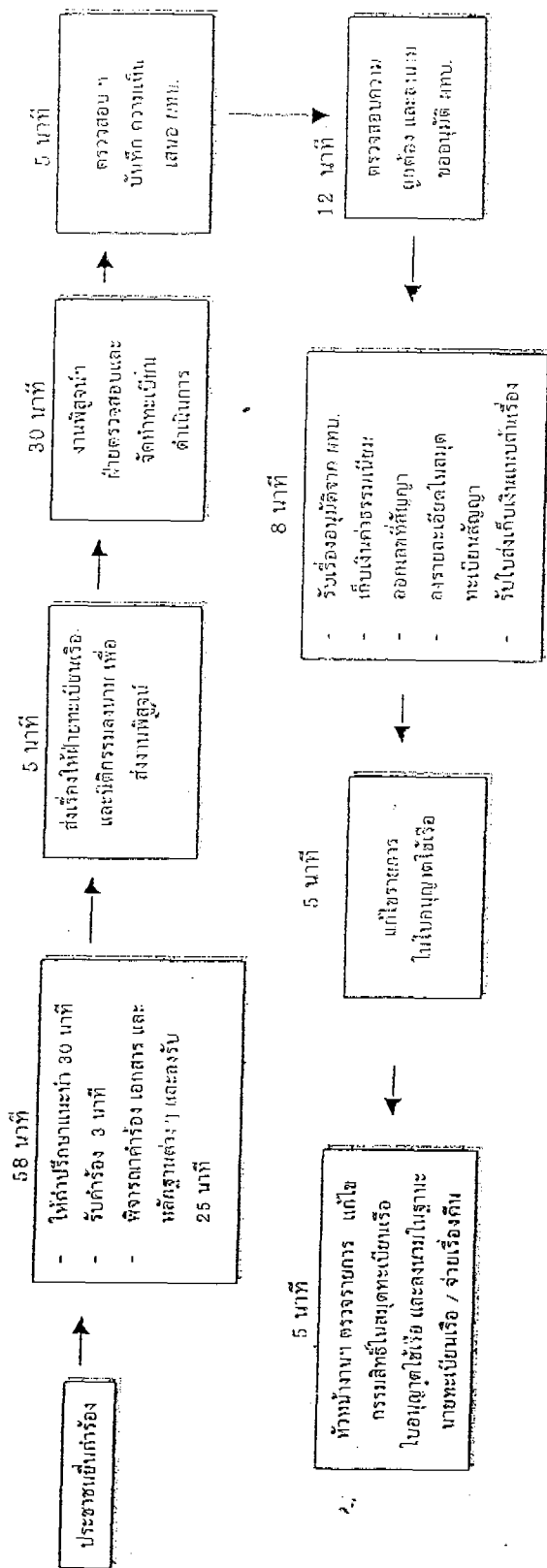
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 1 ชั่วโมง

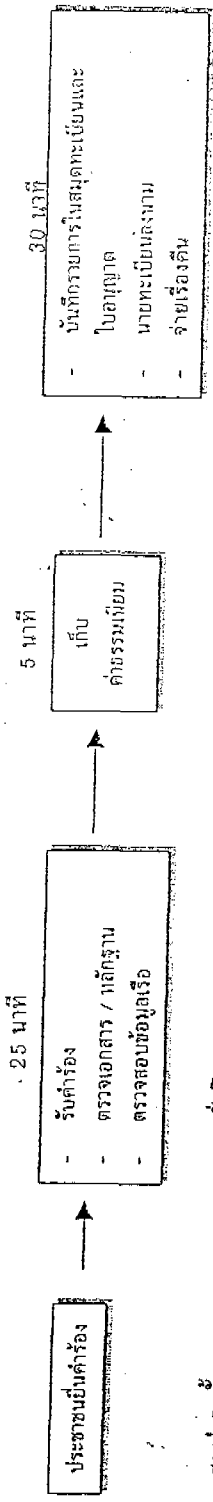
กระบวนการวันที่ 3 เรื่อง การโอนกรรมสิทธิ์เรือกลที่มีขนาดต่ำกว่า 5 ตัน และเรือที่มิใช่เรือกลขนาดต่ำกว่า 6 ตัน

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติงานที่กำหนดไว้เดิม



สรุป 8 ขั้นตอน ระยะเวลา 2.08 ชั่วโมง

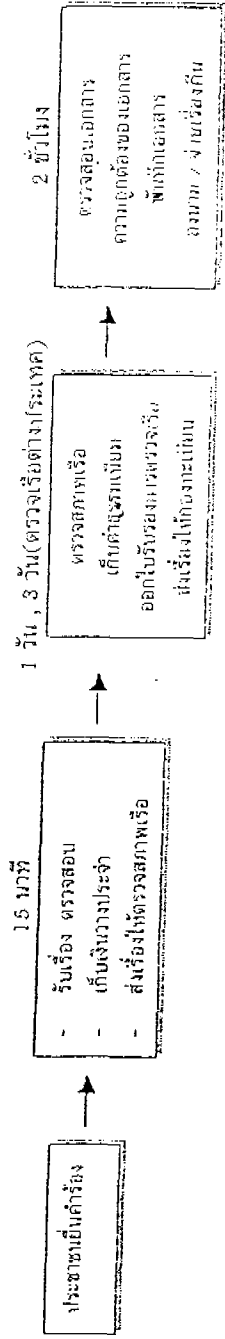
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 3 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 1 ชั่วโมง

กระบวนการที่ 4 เรื่อง การต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ

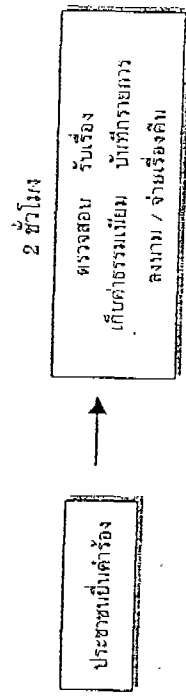
1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการที่กำหนัดไว้เดิม



สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 1 วัน 2 ชั่วโมง 15 นาที (ตรวจเรือในประเทศ)

3 วัน 2 ชั่วโมง 15 นาที (ตรวจเรือต่างประเทศ)

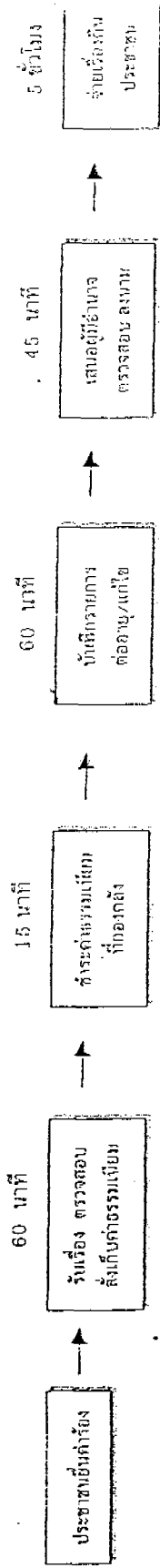
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 1 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 2 ชั่วโมง

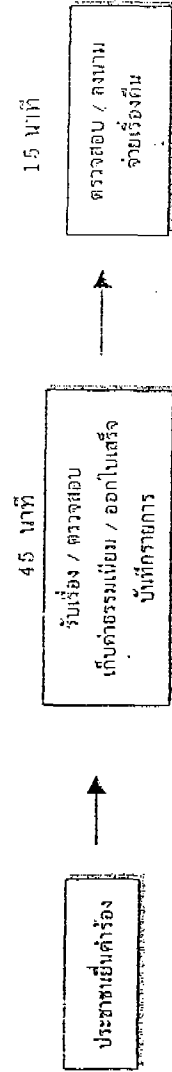
กระบวนการงานที่ 5 เรื่อง การทำหนังสือคนประจําเรือ (กรณีต้องอายุ/แก้ไขเปลี่ยนแปลงรายการ/ใบแทน)

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำกวมได้เดิม



สรุป 5 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 1 วัน

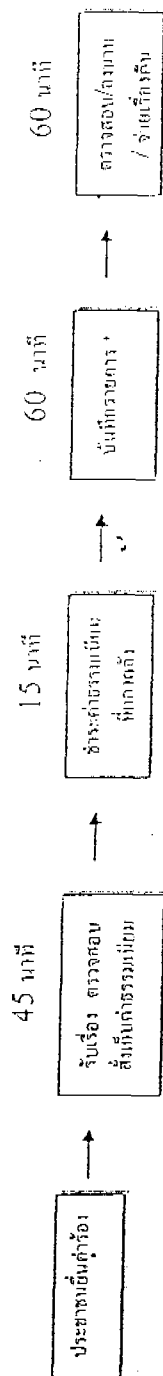
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 2 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 1 ชั่วโมง

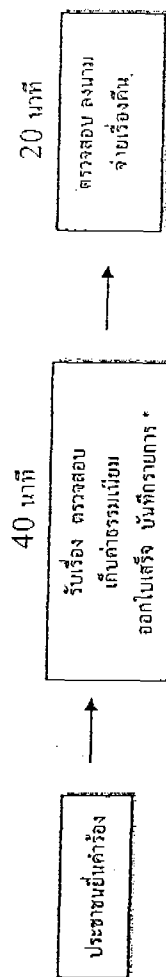
กระบวนการงานที่ 6 เรื่อง การทำหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



สรุป 4 ขั้นตอน ระยะเวลา 3 ชั่วโมง

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่

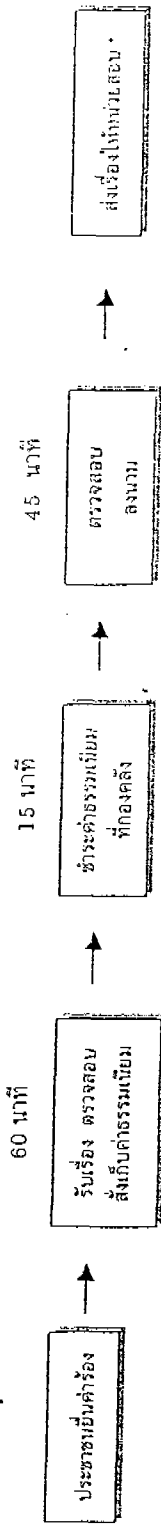


สรุป 2 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 1 ชั่วโมง

* ไม่รวมระยะเวลาที่รอคนประจำเรือมาลงนามในหนังสือสัญญาและบัญชีคนประจำเรือ

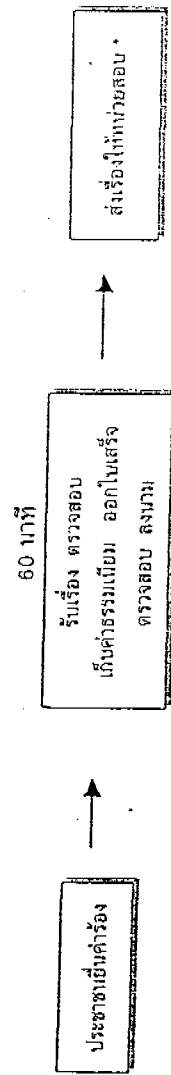
กระบวนการงานที่ 7. เรื่อง การรับสมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตร

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



สรุป 4 ขั้นตอน ระยะเวลา 2 ชั่วโมง

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่

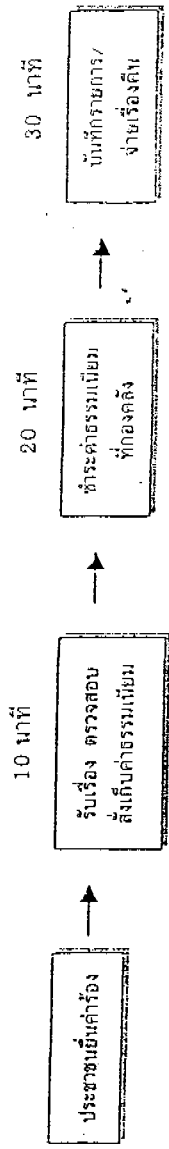


สรุป 2 ขั้นตอน รวมระยะเวลา 1 ชั่วโมง

ใบรวมระยะเวลาที่ต้องออกใบได้ระยะเวลาปฏิบัติงานที่เร็วและไม่รวมระยะเวลาการสอบ (ข้อเขียน/ปากเปล่า)

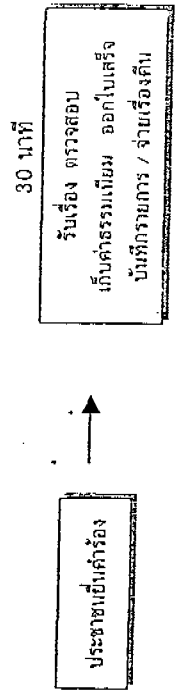
กระบวนการที่ 8 เรื่อง การบันทึกตรวจสอบระยะเวลาปฏิบัติงานในเรือ

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติงานที่ท่าทางต่อไปนี้



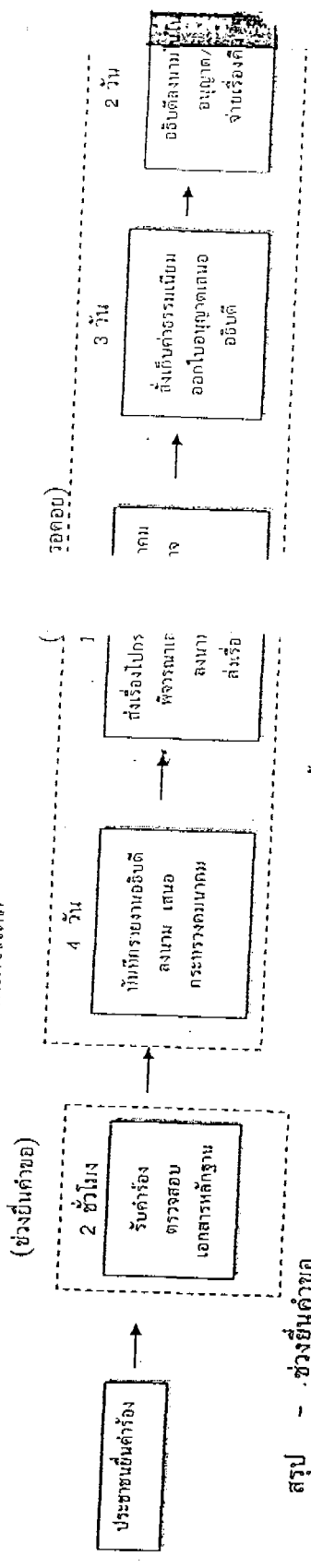
สรุป 3 ขั้นตอน ระยะเวลา 1 ชั่วโมง

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ปรับปรุงใหม่



สรุป 1 ขั้นตอน ระยะเวลา 30 นาที

กระบวนการที่ 9 เรื่อง การอนุญาตนำเรือต่างชาติเข้ามาทำการค้าในน่านน้ำไทย
 1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม

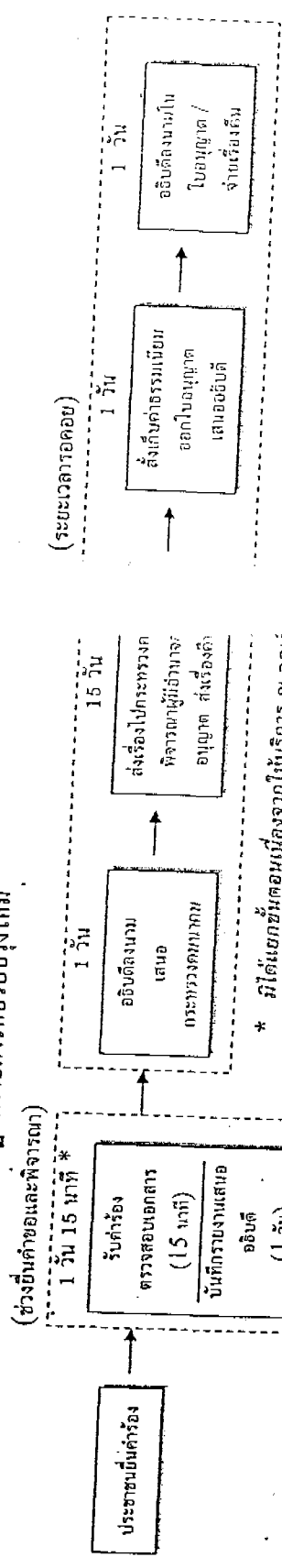


สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

ชั่วโมง

1 ขั้นตอน ระยะเว
 5 ขั้นตอน 10 วั

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



* มิได้แยกขั้นตอนเนื่องจากให้บริการ ณ จุด
 ** พิจารณาการดำเนินการลดขั้นตอนเฉพาะใน (ไม่ับการพิจารณาของหน่วยงานภายนอก

สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

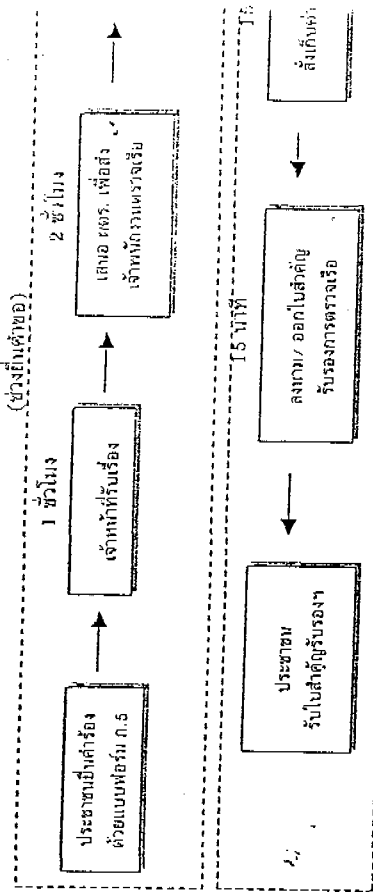
1 ขั้นตอน ระยะเว
 5 ขั้นตอน 5 วั

การขนส่งทางน้ำและพาณิชยการ
 ึ่งเรือที่จรรณาไปยังกระทรวงคมนาคม 15 วัน

ชั่วโมง 15 นาที

กรณขบวนงานที่ 10 เรื่อง การตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือ

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้ได้เดิม

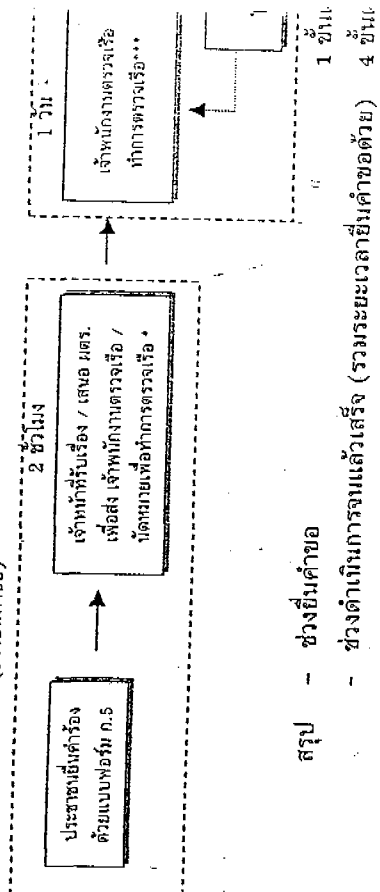


สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

- ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 8 ชั่วโมง

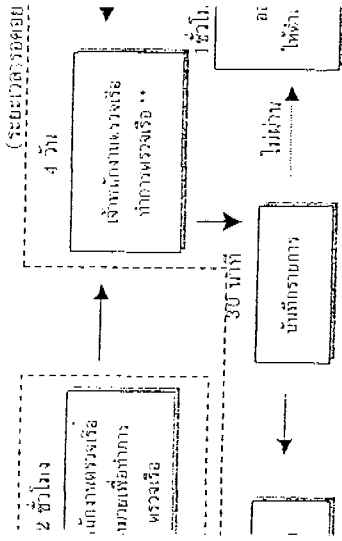
2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่

(ช่วงยื่นคำขอ)



สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

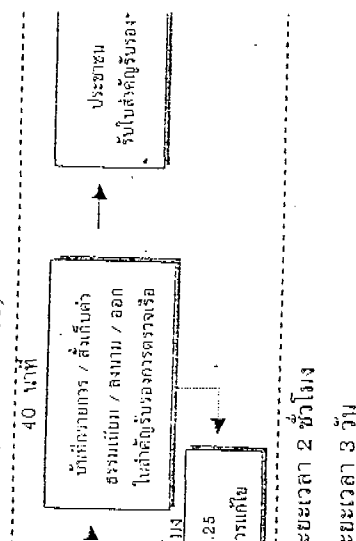
- ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 4 ชั่วโมง



ระยะเวลา 5 ชั่วโมง , ในกรณีเป็นการตรวจเรือด้วยประเภท ต้องดำเนินการ
ขอใบสำคัญรับรองของเจ้าพนักงานเดินคนไปราชการ

** ระยะเวลาในการเดินทาง การออกขอยเพื่อตรวจเรือ
รวมในกระบวนการดำเนินการนี้ เนื่องจากขึ้นอยู่กับ
ขอมติ สภาพทางเดินทางของเจ้าพนักงานตรวจเรือ
เรือและสถานที่ตรวจเรือ

(ระยะเวลาลดน้อย)

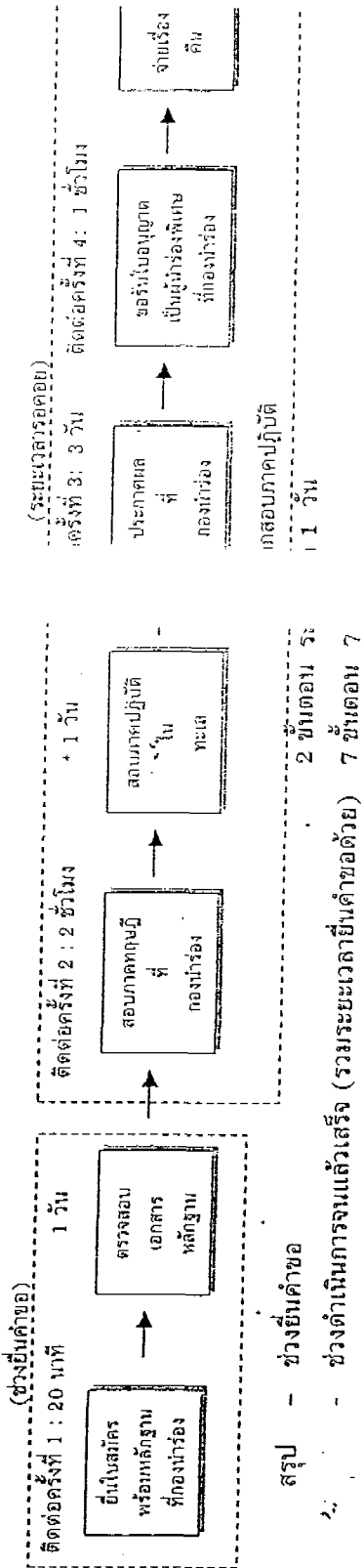


ระยะเวลา 2 ชั่วโมง

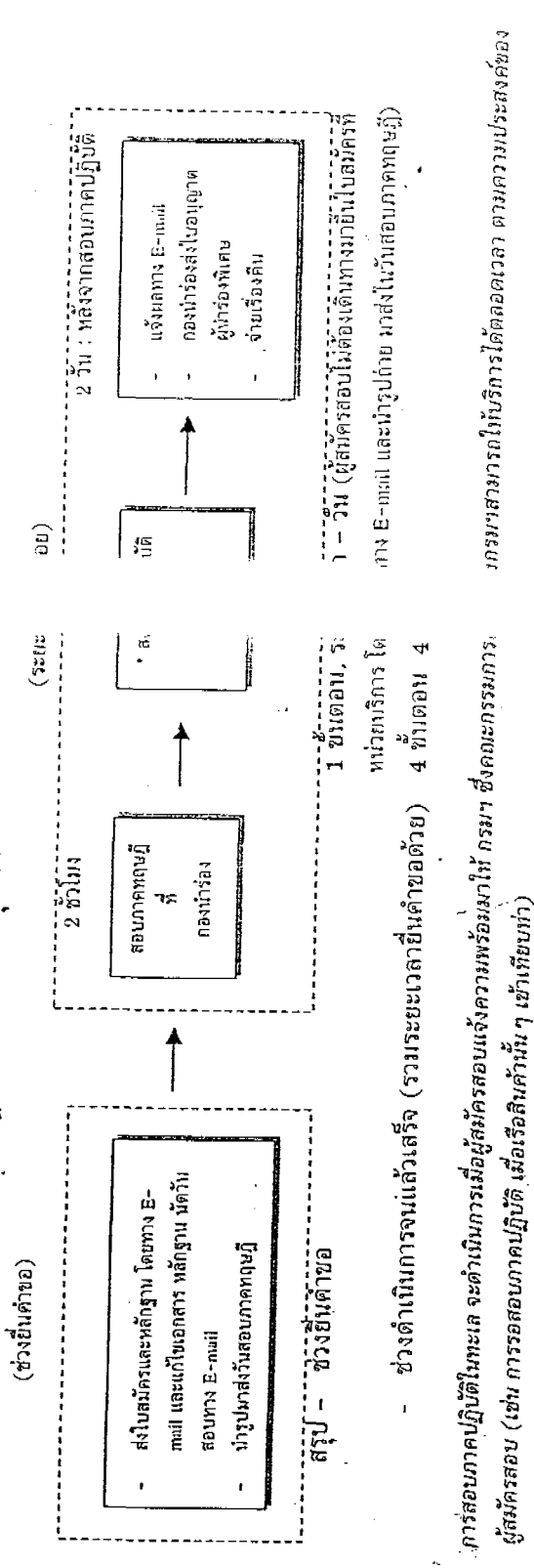
ระยะเวลา 3 วัน

กระบวนการที่ 1.1 เรื่อง การขึ้นใบสมัครเพื่อขอสอบและรับใบอนุญาตเป็นผู้ทำช่างพิเศษ

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติงานที่กำหนดไว้เดิม

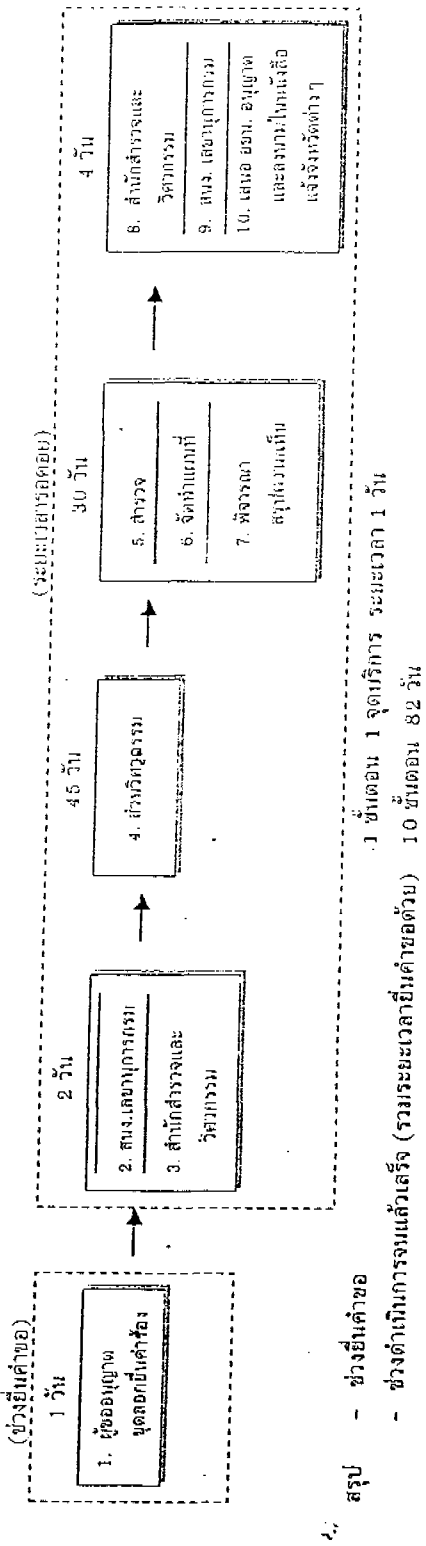


2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ปรับปรุงใหม่

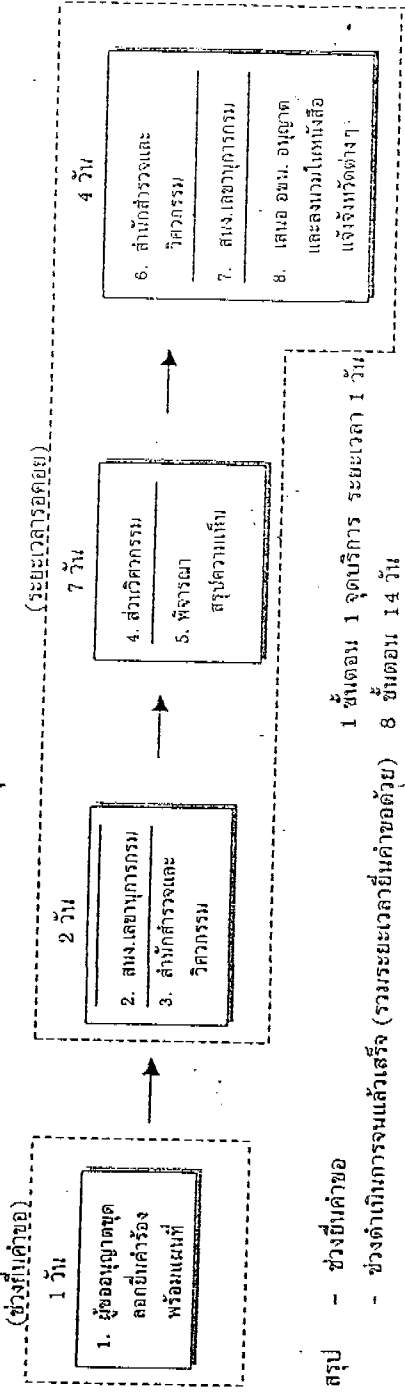


กระบวนการที่ 12 เรื่อง การออกใบขาดออกฤทธิ์ทางเดินเรือ

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่

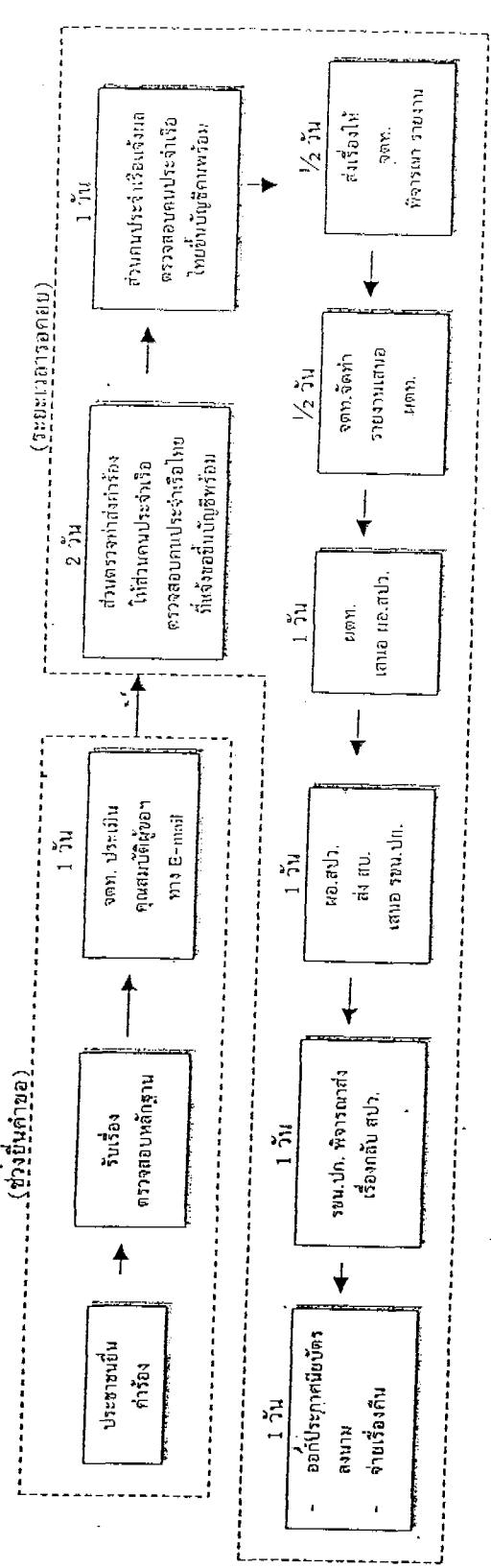


ที่มาเหตุผล: 1. ขน. ได้ออกระเบียบการขาดออกฤทธิ์ทางเดินเรือปี 2546 กำหนดให้ผู้ขออนุญาตต้องสำรวจจัดทำแผนที่ประกอบการพิจารณาเอง โดยมีวิศวกรเป็นผู้สำรวจและจัดทำแผนที่ดังกล่าว ซึ่งจะทำให้มีมาตรฐานเดียวกัน สามารถตรงสอยอ้างอิงได้ ทั้งนี้เพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาดำเนินการของภาครัฐ

2. ระยะเวลาดำเนินการข้างต้นเริ่มตั้งแต่ยื่นคำร้องจนถึงการพิจารณาของกรมแล้วเสร็จ ไม่รวมถึงขั้นตอนการพิจารณาของ อพท. /กพต. ตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย

กระบวนการที่ 13 เรื่อง การออกประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีอื่น

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม

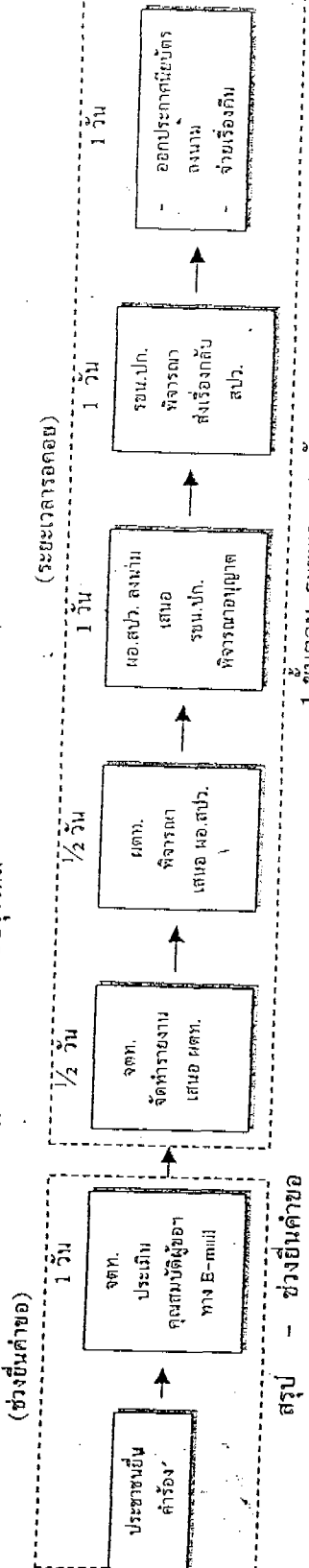


สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

2 ขั้นตอน ระยะเวลา 1 วัน

ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 10 ขั้นตอน 9 วัน

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



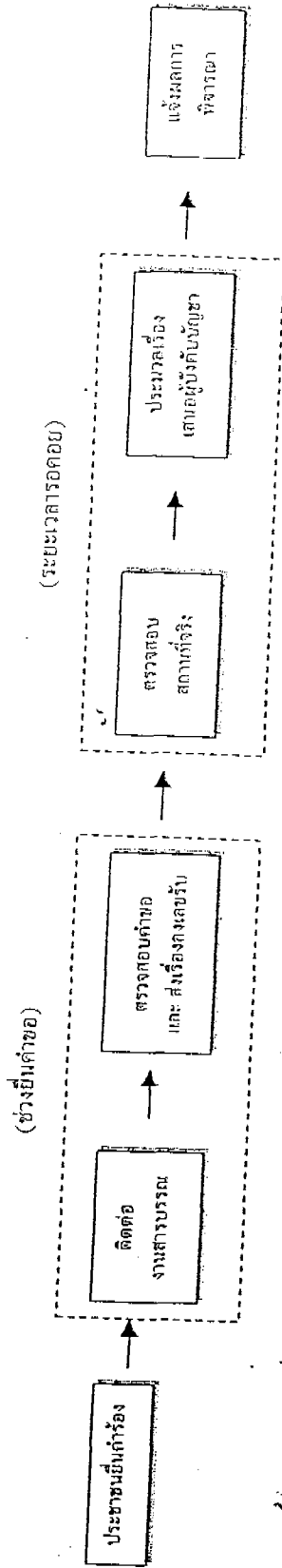
สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

1 ขั้นตอน ระยะเวลา 1 วัน

ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 6 ขั้นตอน 5 วัน

กระบวนการที่ 1.4 เรื่อง การขอรับหนังสือรับรองขีดความสามารถของผู้เรือ

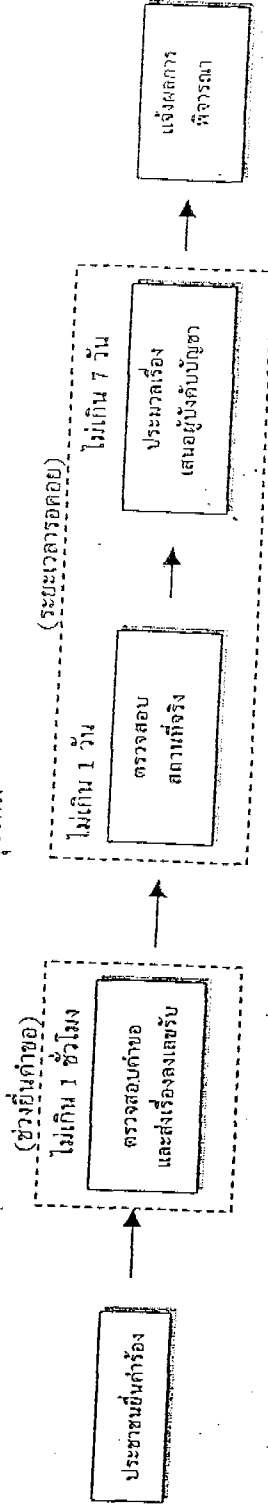
1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



สรุป : - ช่วงยื่นคำขอ

- ช่วงดำเนินการแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 4 ขั้นตอน 15 วัน
1 ขั้นตอน 2 จุดบริการ ระยะเวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



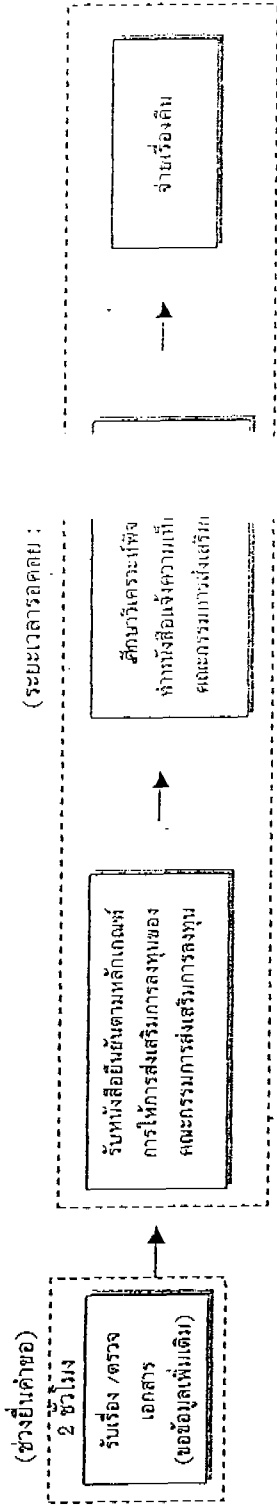
สรุป - ช่วงยื่นคำขอ

- ช่วงดำเนินการแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 3 ขั้นตอน 9 วัน
1 ขั้นตอน 1 จุดบริการ ระยะเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง

กระบวนการงานที่ 1.5 เรื่อง งานให้การส่งเสริมการลงทุนซื้อเรือ เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมาย

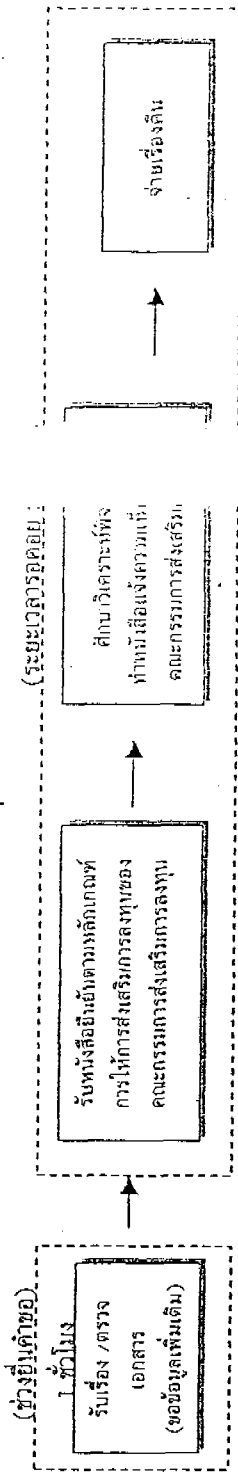
เสริมการลงทุน

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติงานที่กำหนดไว้เดิม



สรุป - ช่วงยื่นคำขอ 1 ชั่วโมง
- ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 4 ชั่วโมง

2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติงานที่ปรับปรุงใหม่

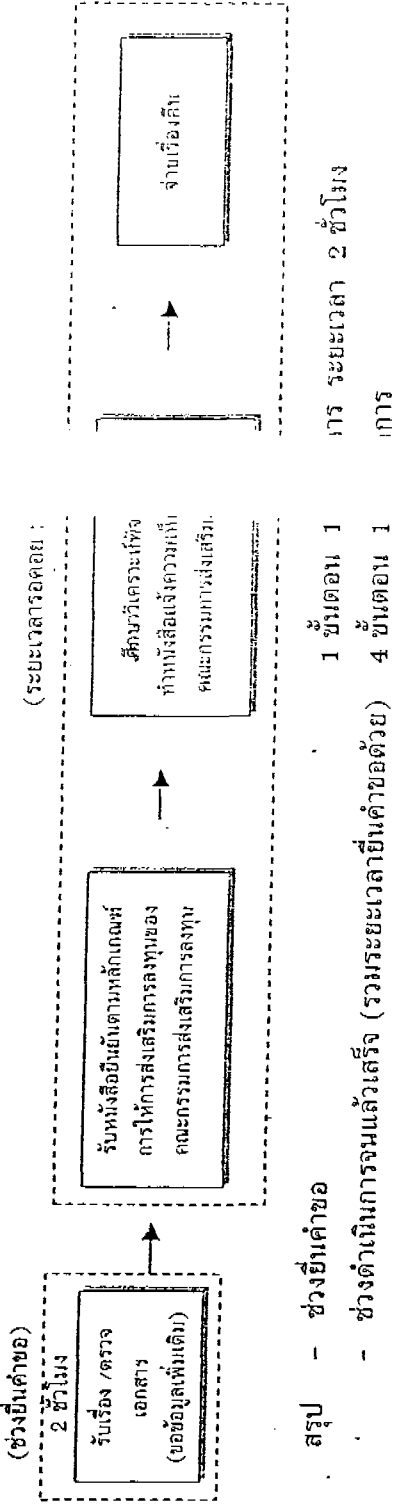


สรุป - ช่วงยื่นคำขอ 1 ชั่วโมง
- ช่วงดำเนินการจนแล้วเสร็จ (รวมระยะเวลายื่นคำขอด้วย) 4 ชั่วโมง

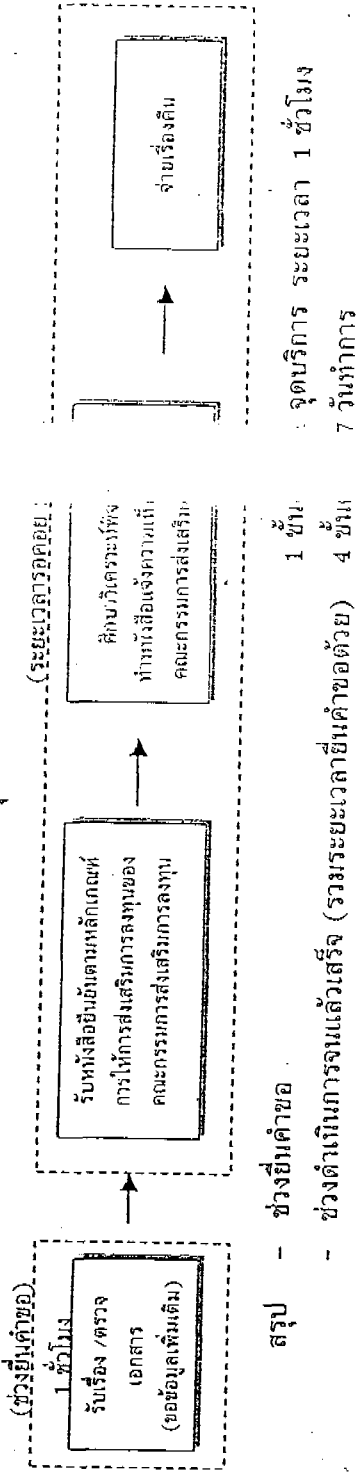
จุดบริการ ระยะเวลา 1 ชั่วโมง
7 วันทำการ

กระบวนการลงทุน

1) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาปฏิบัติราชการที่กำหนดไว้เดิม



2) แผนผังแสดงขั้นตอนและระยะเวลาการปฏิบัติราชการที่ปรับปรุงใหม่



จุดบริการ ระยะเวลา 1 ชั่วโมง
7 วันทำการ



กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

(ฉบับที่..)

พ.ศ.

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พ.ศ.2526 เจ้าท่าโดยอนุมนตรีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กฎข้อบังคับนี้เรียกว่า “กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่....) พ.ศ.

ข้อ 2 กฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ 3 บรรดากฎข้อบังคับและระเบียบในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในกฎข้อบังคับนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับกฎข้อบังคับนี้ ให้ใช้กฎข้อบังคับนี้

ข้อ 4 ให้แก้ไขเพิ่มเติมกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 15) พ.ศ.2528 ดังต่อไปนี้

(1) เพิ่มเติมคำนิยาม ในหมวด ก. ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 1

“เรือใบ” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบ และไม่ใช้เครื่องจักรกล

“เรือใบกล” หมายความว่า เรือที่เดินด้วยใบเป็นหลัก และใช้เครื่องจักรกล เป็นเครื่องช่วยในการขับเคลื่อน โดยมีอัตราส่วนระหว่างพื้นที่ของใบต่อระวางขับน้ำเกินกว่า 9

(2) แก้ไขเพิ่มเติม หมวด ข. การแบ่งประเภทเรือ ในข้อ 9 ดังนี้

1. แก้ไข ข้อ 9.1 ถ้าเป็นเรือใบ ต้องมีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือ โดยวิชาเดินเรื่อนำร่องชายฝั่ง เป็น “ถ้าเป็นเรือใบหรือเรือใบกล ต้องมีเครื่องมือเดินเรือสำหรับตรวจหาที่เรือ โดยวิชาเดินเรื่อนำร่องชายฝั่ง”

(3) แก้ไขเพิ่มเติม หมวด ช. ว่าด้วยคนประจำเรือ ข้อ 1 (8.4) โดยแก้ไข เรือใบ นายเรือต้องมีประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีชั่วโมงเรือกล เป็น “เรือใบหรือเรือใบกลที่มีขนาดความ ยาวตลอดลำเกินกว่า 15 เมตร นายเรือ ต้องมีประกาศนียบัตรผู้ควบคุมเรือที่มีชั่วโมงเรือกล “

ประกาศ ณ วันที่พ.ศ.....

อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี



กรมเข้าท่า

คำร้องเรื่องขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก

วันที่ เดือน พ.ศ.
 จังหวัด
 อำเภอ ตำบล/แขวง
 บ้านเลขที่ หมู่ที่ ถนน
 ชื่อ นามสกุล
 อายุ ปี
 ขอยื่นคำร้องดังต่อไปนี้ :-
 (ชื่อ นามสกุล อายุ และกำหนดที่อยู่ ต้องเรียนให้ถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้)

- ข้าพเจ้ามีเรือรูป ตัวเรือต่อเอง/ซื้อมาจาก
 ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด
 ราคา บาท ตัวอักษร (.....)
- เครื่องยนต์ยี่ห้อ ขนาด แรงม้า
 ได้ซื้อมาจาก ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต
 จังหวัด ราคา บาท ตัวอักษร (.....)
- ได้วางเครื่องเสร็จเมื่อ แต่ยังไม่ได้ใช้เรือ
- ได้แนบใบเสร็จรับเงินแล้ว ฉบับ ใบเสร็จได้สูญหายไป
- ข้าพเจ้าขอรับรองว่าตัวเรือและเครื่องจักรเป็นของข้าพเจ้าโดยแท้จริง ถ้ามีเหตุการณ์ใด ๆ เกิดขึ้น
 ข้าพเจ้าขอรับผิดชอบทั้งสิ้น
- ข้าพเจ้าขอให้ เป็นผู้ควบคุมเรือ
 เป็นผู้ควบคุมเครื่องจักร

จึงขอท่านเจ้าพนักงานได้
 ๑.
 ๒.
 ๓.

ลงชื่อ
 เจ้าของเรือ หรือผู้แทน



กรมเจ้าท่า

คำร้องเรื่อง

เขียนที่

วันที่

เดือน

พ.ศ.

ข้าพเจ้า

นามสกุล

สัญชาติ

อายุ

ปี

อยู่บ้านเลขที่

หมู่ที่

ถนน

ตำบล/แขวง

อำเภอ/เขต

จังหวัด

โทร.

ขอยื่นคำร้องดังต่อไปนี้



กรมเจ้าท่า

คำร้องขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ ตรวจเรือเพื่อ จดทะเบียน/ต่ออายุ
 ที่ท่าเรือ วันที่ เดือน พ.ศ.
 ชนิดเรือ ชื่อเรือ ใบอนุญาตเลขที่
 ประเภทการใช้ สัญญาเรียกงาน

รายการเปลี่ยนแปลง

ชื่อและนามสกุลผู้ยื่นคำร้องแทน	สัญชาติ	อายุ	ทะเบียนบ้าน
ชื่อและชื่อสกุลเจ้าของเรือ	สัญชาติ	อายุ	ทะเบียนบ้านโดยละเอียด

ข้าพเจ้ามีเรือรูป วัสดุตัวเรือ ตัวเรือต่อเอง/ซื้อมาจาก
 ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด
 ราคา บาท ตัวอักษร (.....)
 เครื่องยนต์ยี่ห้อ ขนาด กิโลวัตต์ แรงม้า
 ได้ซื้อมาจาก ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต
 จังหวัด ราคา บาท ตัวอักษร (.....)

ได้วางเครื่องเสร็จเมื่อ เครื่องไม่ได้ใช้เรือ
 ได้แนบใบเสร็จมาด้วยแล้ว ฉบับ ใบเสร็จได้สูญหายไป
 ข้าพเจ้าขอรับรองว่าตัวเรือและเครื่องจักรเป็นของข้าพเจ้าโดยแท้จริง ถ้ามีเหตุการณ์ใด ๆ เกิดขึ้น ข้าพเจ้าขอรับผิดชอบทั้งสิ้น
 ข้าพเจ้าขอให้ เป็นผู้ควบคุมเรือ
 เป็นผู้ควบคุมเครื่องจักร

พร้อมกับคำร้องฉบับนี้ ข้าพเจ้าได้นำเงิน บาท นวางประจำไว้ด้วยแล้ว ถ้าข้าพเจ้าจะเลขมิได้ให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ
 ไปตรวจเรือหรือมิได้ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานตรวจเรือภายในกำหนด ๑๒ เดือน ข้าพเจ้าขอมให้ทำเงินประจำนี้ส่งเป็น
 รายได้แผ่นดินต่อไป

ลายมือชื่อเจ้าของเรือหรือผู้แทน

.....

ลายมือชื่อเจ้าของเรือ

..... ๑ ๑
 ๒ ๒
 ๓ ๓

เรื่อล่างนี้ได้รับการตรวจเรือตามใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ เลขที่ _____ ลงวันที่ _____
 อนุญาตให้ใช้เรือได้มีกำหนด _____ เดือน ค่ำวัน _____ ถึง _____
 ลงชื่อ _____ เจ้าพนักงานตรวจเรือ
 (_____)

หมายเหตุของนายทะเบียนเรือ

ได้รับเงินประจำไว้ดังนี้				ค่าธรรมเนียมยื่นนำส่ง ณ ที่ _____	จำนวนเงิน	ใบเสร็จรับเงิน			
รายการ	จำนวนเงิน	เลขประจำ	ใบเสร็จรับเงิน เล่มที่ เลขที่			เล่มที่	เลขที่	ลงวันที่	
ค่าใบอนุญาต				ค่าใบอนุญาต ค่าตรวจเรือ ค่าปรับ ค่าเบ็ดเตล็ด ค่าใบทะเบียนเรือไทย อื่น ๆ					
ค่าตรวจเรือ									
อื่น ๆ									
					(ลงชื่อ) _____	นายทะเบียน			

ออกใบอนุญาตประเภท _____ เล่มที่ _____ เมื่อ _____ ลงรายการครั้งที่ _____	ใบอนุญาตฉบับเก่า หมดอายุ _____ ส่งคืน _____	ได้ใช้เรือโดยมิได้ค่ออายุ ใบอนุญาตนับแต่วันสิ้นอายุ ใบอนุญาตเป็นเวลา _____ ปี _____ เดือน _____ วัน
--	---	---

รายการผู้ออกใบอนุญาต

_____ ผู้รับมอบอำนาจของอธิบดี
 _____ นายทะเบียนเรือ
 _____ นายทะเบียน (ผู้ปฏิบัติงาน)



เลขที่.....

ประเทศไทย

กรม พ.ศ. ๒๕๖๓

กรมการขนส่งทางบกและท่าอากาศยาน

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ

ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ออกภายใต้กฎข้อบังคับสำหรับท่าเรือตรวจเรือ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2523

ตัวเรือ ทะเบียนเลขที่ สัญญาเรียกขาน วัตถุประสงค์เรือ

ประเภทสินค้า เมตร ยาว กว้าง เมตร ลึก

คันกราบ คันเกว น้ำหนักบรรทุก ตัน เครื่องจักรใหญ่ชนิด

ชื่อเครื่อง หมายเลขเครื่อง

จำนวนเครื่อง จำนวนสูบ แรงม้าแรงก กิโลวัตต์

ผู้รับสง

ที่อยู่

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าท้ายนี้ ขอรับรองว่า

๑. ในวันที่ เดือน พ.ศ. ตัวเรือ เครื่องจักร เหนือนี้ ถึงองค์สิ่งสูงและอุปกรณ์ของเรือ

อ้างดังกล่าวนี้ ให้เข้าตรวจตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือและสัญญาการะหว่างประเทศ

ที่กรุงเทพฯแล้ว และพบว่ามีความคงทนแข็งแรง และมีพร้อมเหมาะสมที่จะใช้งานตามประเภทของเรือ ในวันที่

วันที่ เดือน พ.ศ.

๒. ข้าพเจ้าไม่มีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถไม่ต่ำกว่าชั้น

๓. ข้าพเจ้าไม่มีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถไม่ต่ำกว่าชั้น

๔. ข้าพเจ้าขอรับรองว่าใบสำคัญรับรองการตรวจเรือฉบับนี้

..... คน โสภณสาร



No.

THAILAND

Form TR 20-1A

MARINE DEPARTMENT
CERTIFICATE OF SURVEY

This certificate is issued in accordance with the requirements of Thai Survey Regulation 15, B.E. 2528 (1985)

Name of Vessel.....Licence No.....Call Sign.....Hull material.....
L.O.A..... Metres, L.B.P..... Metres, Breadth..... Metres, Depth..... Metres
Gross Tonnage..... Net Tonnage..... Dead Weight..... Tonnes, Type of engine.....
Engine manufacturer..... Engine Serial No.....
Number of Engine..... Number of Cylinder..... B.H.P..... Kilowatts
Owner.....
Address.....

We/I the undersigned Surveyor(s) of ship hereby certify.-

1. That on the..... day of..... the hull, machinery, boilers, pressure vessels and equipment of the above named vessel was thoroughly examined and found that they complied with the requirements of the relevant Rules and Regulations and the requirements of the applicable International Conventions. The ship is seaworthy and fit for the intended services until the..... day of.....
 2. Master holds certificate of competency class..... or higher.
Chief Engineer holds certificate of competency class..... or higher.
 3. Maximum number of crew..... Passenger..... Total.....
 4. Type of Vessel..... Kind of Vessel.....
 5. Permitted to sail.....
- Issued at..... On the..... day of.....
This certificate remains valid until the..... day of.....

.....
AUTHORIZED GOVERNMENT SURVEYOR



กรมเจ้าท่า คำร้องขอจดทะเบียนเรือไทย

.....
 เดือน พ.ศ.
 วันที่ เดือน พ.ศ.
 ข้าพเจ้า นามสกุล

อาชีพ สัญชาติ อายุ ปี
 ตำบล/แขวง อำเภอ/เขต จังหวัด

ขอขึ้นคำร้องต่อนายทะเบียนเรือ ณ เมืองท่า
 เพื่อขอจดทะเบียนเรือไทยพร้อมด้วยราชการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. เรือ ชื่อ เดิมชื่อ

ใบอนุญาตเลขที่ ขนาด ตันเกรตตัส ตามลทต่อเรือ

ขอยุทต่อเรือหรือต่อเรือ ชื่อเจ้าของอุทต่อ

ต่อเรือเสร็จเมื่อ ผู้ควบคุมเรือชื่อ

2. ข้าพเจ้าได้กรรมสิทธิ์เรือลำนี้มาโดย

3. ข้าพเจ้ารับรองว่า ข้าพเจ้ามีคุณสมบัติถูกต้องที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2581 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๑

4. ข้าพเจ้าขอแสดงใบสำคัญเอกสารประกอบคำร้องของข้าพเจ้าด้วย คือ

ก. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ฉบับที่ ลงวันที่

ข. หลักฐานพิสูจน์สัญชาติ ฉบับ

ค. ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท ฉบับ

ง. หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์

จ.

ลายมือหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์

ลายมือชื่อ ผู้ยื่นคำร้อง

ลายมือชื่อ ผู้ยื่นคำร้อง

ลายมือชื่อ ผู้ยื่นคำร้อง

จดทะเบียนเรือไทยเมื่อวันที่ เดือน พ.ศ.

ใบทะเบียนเรือไทย เล่มที่ เลขที่

ใบเสร็จ เล่มที่ เลขที่

เงินเงิน บาท

นายทะเบียนเรือ

.....

รายการเกี่ยวกับพาหนะ
INFORMATION OF CONVEYANCE

ขาเข้า INBOUND 244 ตม. 2
ขาออก OUTBOUND ตม. 2

เขียนที่.....

WRITTEN AT

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

DATE MONTH YEAR

เรียน พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง.....

TO IMMIGRATION OFFICER

ข้าพเจ้าขอแจ้งรายการเกี่ยวกับพาหนะดังนี้

I WISH TO INFORM YOU OF THE CONVEYANCE AS FOLLOWS :

1. ประเภทพาหนะ.....
KIND OF CONVEYANCE
2. ชื่อพาหนะ (ถ้ามี).....
NAME OF CONVEYANCE (IF ANY)
3. หมายเลขทะเบียน.....
REGISTRATION NO.
4. ชื่อเจ้าของพาหนะ.....
NAME OF OWNER OF CONVEYANCE
5. เที่ยวบินที่.....
FLIGHT NO.
6. รหัสเรียก (ถ้ามี).....
CALL SIGN (IF ANY)
7. มาจากท่า.....ประเทศ.....
COMING FROM COUNTRY
8. จะเข้ามาถึงท่า.....ประเทศไทย.....
ARRIVING AT THAILAND
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....นาฬิกา
DATE MONTH YEAR AT HOURS
9. จะออกจากท่า.....ประเทศไทย ไปยัง.....ประเทศ.....
DEPARTING FROM THAILAND TO COUNTRY
วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....เวลา.....นาฬิกา
DATE MONTH YEAR AT HOURS
10. มีคนประจำพาหนะรวม.....คน
WITH THE CREW OF PERSON(S)
11. มีคนโดยสารจำนวนรวม.....คน
WITH PASSENGER(S)
 - (1) ขึ้น/ลง.....คน
EMBARKED/DISEMBARKED PERSON(S)
 - (2) ผ่านเปลี่ยนลำภายในสิบสองชั่วโมง.....คน
TRANSFER WITHIN 12 HOURS PERSON(S)
 - (3) ผ่านกับลำเดิมภายในสิบสองชั่วโมง.....คน
TRANSIT SAME CONVEYANCE WITHIN 12 HOURS PERSON(S)

ขอให้จัดพนักงานเจ้าหน้าที่ไปตรวจตามวันและเวลาที่กำหนดข้างต้น และข้าพเจ้ายินยอมเสียค่าทำกรรมและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย

KINDLY SEND YOUR OFFICIALS TO INSPECT THE CONVEYANCE ON THE DATE AND TIME AS MENTIONED ABOVE AND I UNDERTAKE TO PAY OVERTIME FEES AND OTHER EXPENSES AS STIPULATED BY THE LAW.

ขอแสดงความนับถือ

YOURS SINCERELY,

ลายมือชื่อ.....

SIGNATURE

(.....)

เจ้าของหรือผู้ควบคุมพาหนะ

OWNER OR MASTER OF CONVEYANCE

บัญชีคนประจำพาหนะ

CREW LIST

247

คม. 4

TM. 4

ชื่อพาหนะ..... **ขาเข้า**
 NAME OF CONVEYANCE **INBOUND**
 ของ..... **ขาออก**
 OWNED BY **OUTBOUND**
 มาจาก..... **ถึง**
FROM TO
 จังหวัด..... ประเทศไทย ลงวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....
CHANGWAT THAILAND DATE MONTH YEAR
 ออกจาก.....ไปยัง.....
DEPARTING FROM TO

ลำดับ ที่ NO.	ชื่อสกุล ชื่อตัว ชื่อรอง FAMILY FIRST MIDDLE NAME NAME NAME	อายุ AGE	สัญชาติ NATIONALITY	หน้าที่ POSITION	ใบสำคัญ ประจำตัวเลขที่ ID CARD PASSPORT OR SEAMAN'S BOOK NO.	หมายเหตุ REMARKS

ลายมือชื่อ..... ผู้ควบคุมพาหนะ ลายมือชื่อ..... พนักงานเจ้าหน้าที่
SIGNATURE MASTER OF CONVEYANCE SIGNATURE ตราวจนเข้าเมือง
 (.....) (.....) **IMMIGRATION OFFICER**
 ลายมือชื่อ..... เจ้าของพาหนะ ลายมือชื่อ..... แพทย์ตรวจคนเข้าเมือง
SIGNATURE OWNER OF CONVEYANCE SIGNATURE IMMIGRATION HEALTH
OR AGENT **OFFICER**
 (.....) (.....)

คำขอเพิ่ม ลด หรือเปลี่ยนคนประจำพาหนะ
APPLICATION FOR ADDITON, REDUCTION OR CHANGE OF CREW

เขียนที่

Written at

วันที่ เดือน พ.ศ.
Date Month Year

เรื่อง

Re: พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง

To Immigration Officer

ตามบัญชีคนประจำพาหนะ ของพาหนะ

According to the crews' list of the conveyance

มีคนประจำพาหนะ รวม คน

with the crew of person (s)

ซึ่งได้ยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง วันที่ เดือน พ.ศ.

submitted to the Immigration Officer

date month year

ข้าพเจ้ามีความประสงค์จะขออนุญาต

I wish to apply for

โดยเหตุ

because

ดังแจ้งตามรายการละเอียดในบัญชีซึ่งได้แนบมาพร้อมหนังสือแนบแล้ว
as shown in the list attached hereto.

ขอแสดงความนับถือ
Yours sincerely,

ลายมือชื่อ
Signature

เจ้าของหรือผู้ควบคุมพาหนะ
Owner or Master of conveyance

ชื่อสกุล Family name	ชื่อตัว First name	ชื่อย่อ Middle name	อายุ Age	สัญชาติ Nationality	เคยอยู่ประจำพาหนะใด Former conveyance attached to	หน้าที่ Position	ลำดับที่ในบัญชี คนประจำพาหนะ No. on Crews List	เพิ่ม ลด เปลี่ยน หรือไม่กลับออกไป Addition, Reduction, Change or Remaining in Thailand	เหตุต้องเพิ่ม ลด เปลี่ยน หรือไม่กลับออกไป Reason for Addition, Reduction, Change or Remaining in Thailand	หมายเหตุ Remarks

ฉันรับรองว่ารายการตามบัญชีถูกต้องและตรงกับความจริงทุกประการ
 certify that the above statement is true and correct.

คำเตือน

ถ้าคนประจำพาหนะผู้ใดไม่กลับออกไปกับพาหนะที่ประจำอยู่นั้น ให้เจ้าของหรือผู้ควบคุมพาหนะหรือผู้แทนผู้ควบคุมพาหนะให้มอบให้คนประจำพาหนะเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองในท้องถิ่นนั้น เพื่อบริหารจัดการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองต่อไปโดยด่วน

ลายมือชื่อ
Signature

เจ้าของหรือผู้ควบคุมพาหนะ
Owner or Master of conveyance

NOTICE

IF ANY CREW DOES NOT LEAVE WITH THE SAME CONVEYANCE THE OWNER OR MASTER OF CONVEYANCE OR AGENT MUST TAKE HIM TO THE LOCAL IMMIGRATION OFFICER FOR FURTHER ACTION IN ACCORDANCE WITH THE IMMIGRATION LAW FORTHWITH.

ค.ม. ๒๑ ข.

คำร้องขอประกัน

กองตรวจคนเข้าเมือง

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี

ขอทำคำร้องต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง.....

ขอประกันตัว.....

โดยข้าพเจ้ามีหลักทรัพย์ตามที่ระบุไว้ในสัญญานี้

ลงนาม.....ผู้ยื่นคำร้อง

สัญญาประกัน

เขียนที่.....

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้าพเจ้า.....อายุ.....ปี

เชื้อชาติ.....สัญชาติ.....มีภูมิลำเนาอยู่บ้านเลขที่.....

ซอยหรือตรอก.....ถนน.....แขวงหรือตำบล.....

เขตหรืออำเภอ.....จังหวัด.....ขอทำสัญญาประกันให้ไว้ต่อพนักงาน

เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง.....มีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้าพเจ้าขอประกันตัว.....อายุ.....ปี

เชื้อชาติ.....สัญชาติ.....ซึ่งต่อไปในสัญญาเรียกว่าลูกประกัน

และเป็นผู้ที่ได้เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร โดยพาหนะ.....

เมื่อวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....ในประเทศ.....

ได้รับอนุญาตให้อยู่ได้ถึงวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

ข้อ ๒ ข้าพเจ้าขอสัญญาว่า ลูกประกันที่ข้าพเจ้าได้ทำสัญญาประกันไว้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองตาม

ข้อ ๑. ข้าพเจ้าจะเอาใจใส่ควบคุมดูแลลูกประกันตลอดเวลาที่พำนักอยู่ในราชอาณาจักร ทั้งจะให้พักอาศัยอยู่ ณ สถานที่ตามที่ได้

แจ้งไว้ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองโดยเคร่งครัด และริบจะจัดการให้ลูกประกันปฏิบัติการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วย

คนเข้าเมือง หรือตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองทุกประการ

ข้อ ๓ ข้าพเจ้าสัญญาว่าจะนำตัวลูกประกันมารายงานตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม วัน เวลา และสถานที่ที่พนักงาน

เจ้าหน้าที่กำหนด

ข้อ ๔ หากลูกประกันจะเดินทางออกไปนอกราชอาณาจักร ข้าพเจ้าจะนำตัวลูกประกันมารายงานตัวต่อพนักงาน

ข้อ ๕ ถ้าข้าพเจ้าผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งดังกล่าวข้างต้นข้าพเจ้ายอมให้ปรับเป็นเงิน (ตัวเลข)..... บาท (ตัวหนังสือ)..... หรือให้ปรับเงินสดหรือเงินที่ส่งจ่ายตามหนังสือสัญญาค่าประกันของธนาคารที่นำมาวางไว้เป็นหลักประกันทันที โดยไม่ต้องบอกกล่าวให้ข้าพเจ้าทราบก่อน

ข้อ ๖ นอกจากข้าพเจ้ายอมชดใช้เงินหรือให้ปรับเงินตามสัญญาข้อ ๕. แล้ว ถ้าปรากฏว่าลูกประกันเป็นบุคคลที่ต้องเสียเงินค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองกำหนดไว้ หรือเป็นบุคคลที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองต้องเสียเงินค่าใช้จ่ายในการติดตามตัวลูกประกันมาเพื่อจัดการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมืองหรือเป็นบุคคลที่ถูกกักตัวไว้ และมีคำสั่งให้ส่งตัวกลับออกนอกราชอาณาจักรแล้ว หากลูกประกันไม่มีเงินเสียค่าธรรมเนียมกักตัว ค่าใช้จ่ายในการติดตามตัวกักตัว ค่าใช้จ่ายในการเดินทางกลับกักตัว หรือค่าใช้จ่ายในการกักตัวกักตัว ข้าพเจ้ายินยอมเสียเงินค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นแทนลูกประกันให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองทันทีโดยไม่มีข้อคัดค้านแต่อย่างใด

ข้อ ๗ เพื่อเป็นหลักประกันตามสัญญาฉบับนี้ข้าพเจ้าได้นำ

ก. เงินสดจำนวน (ตัวเลข)..... บาท (ตัวหนังสือ).....

ข. หนังสือสัญญาค่าประกันของธนาคาร.....

สาขา..... ตามหนังสือสัญญาค่าประกันเลขที่..... ลงวันที่.....

เดือน..... พ.ศ. จำนวนเงินที่ค่าประกัน (ตัวเลข)..... บาท

(ตัวหนังสือ)..... ซึ่งได้แนบมานี้

ค. หลักทรัพย์อื่น ๆ คือ.....

ราคา (ตัวเลข)..... บาท (ตัวหนังสือ).....

ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองไว้เป็นหลักประกัน และรับรองว่าหลักทรัพย์เหล่านี้เป็นกรรมสิทธิ์ของข้าพเจ้าผู้เดียว และไม่ได้อยู่ในภาวะติดพันใด ๆ ทั้งสิ้น

ง. หลักทรัพย์ของ.....

ตั้งอยู่เลขที่..... ซอยหรือตรอก..... ถนน.....

แขวงหรือตำบล..... เขตหรืออำเภอ..... จังหวัด.....

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าการประกันนี้เป็นกิจการภายในขอบวัตถุประสงค์ของ.....

ซึ่งข้าพเจ้ามีอำนาจลงนามรับผิดชอบได้ตามกฎหมายและ.....

แห่งนี้มีหลักทรัพย์ในขณะนี้คิดเป็นเงินพอที่จะชำระค่าปรับได้ตามสัญญา และได้จดทะเบียนเงินทุนตามบริคณห์สนธิเป็นราคา

(ตัวเลข)..... บาท (ตัวหนังสือ).....

ข้าพเจ้าได้แนบหนังสือมอบอำนาจ ใบทะเบียนพาณิชย์ ใบทะเบียนการค้าของ.....

และหนังสือรับรองของกรมทะเบียนการค้า ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองไว้เป็นหลักประกันแล้ว

ข้าพเจ้าเข้าใจข้อความในสัญญานี้ดีตลอดแล้ว

ลงนาม..... ผู้ประกัน

หนังสือยินยอม

ทำที่.....

วันที่.....

โดยหนังสือฉบับนี้ ข้าพเจ้า.....

ขอให้ความยินยอมแก่ นาย/นาง.....คู่สมรสของ

ข้าพเจ้าในอันที่จะทำนิติกรรม.....

.....

.....

.....

.....

กับกองตรวจคนเข้าเมืองรวมทั้งขอให้ความยินยอมล่วงหน้าไว้สำหรับการทำนิติกรรมใด ๆ อันสืบเนื่องจากหรือเกี่ยวข้องกับนิติกรรมที่กล่าวถึงข้างต้น เช่น แกะไข เพิ่มเติม ต่ออายุ ยกเลิก เพิกถอน ประนีประนอม แผลงหนี้ หักกลบหนี้ ฯลฯ ได้ทุกประการ

ลงชื่อ.....ผู้ให้ความยินยอม

(.....)

ลงชื่อ.....พยาน

(.....)

ลงชื่อ.....พยาน

(.....)

(ใบต่อสัญญาของผู้ประกัน)
 บัญชีทรัพย์สินของผู้ประกันซึ่งผู้ประกันรับรองว่าเป็นกรรมสิทธิ์
 ของผู้ประกันแต่ผู้เดียวและไม่อยู่ในภาระค้ำประกันใด ๆ

ลำดับ	ราคาทรัพย์สิน	ราคา		รวมราคา		หมายเหตุ
		บาท	สต.	บาท	สต.	

คำร้องขออนุญาตให้คนโดยสารและคนประจำพาหนะออกจากพาหนะ
Application for Passengers and Crew to Disembark

เขียนที่.....

Written at

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. ๒๕.....

Date

Month

Year

เรื่อง ขออนุญาตให้คนโดยสารและคนประจำพาหนะออกจากพาหนะหรือสถานที่ที่จัดไว้

Subject : Request Permission for Passengers and Crew to Disembark

เรียน

to :

ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว) ชื่อสกุล.....ชื่อตัว.....

I, (Mr., Mrs., Miss) Family name

First name

ชื่อรอง.....เจ้าของหรือผู้ควบคุมยานพาหนะชื่อ.....

Middle name

Owner/Master of Conveyance named

ของบริษัท.....มาจากท่า.....จังหวัด.....

of

came from

City/Province

ประเทศ.....ได้มาถึงท่าหรือสถานี.....

Country

arrived at

ซึ่งเป็นท่าหรือสถานีแรกและจะไปยังท่าหรือสถานี.....

which is the first port of call and will proceed to

ในราชอาณาจักรไทย มีจำนวนคนโดยสารและคนประจำพาหนะดังแจ้งตามรายการในบัญชีท้ายหนังสือนี้ ขอพนักงาน
เจ้าหน้าที่

in the Kingdom of Thailand with the number of passengers and crew in the attached lists. May I request the immigration
ตรวจคนเข้าเมืองและแพทย์ตรวจคนเข้าเมืองทำการตรวจคนโดยสารและคนประจำพาหนะเหล่านั้น เมื่อได้ตรวจเห็น
เป็นการ

officers and immigration doctor to inspect those passengers and crew. After inspecting, if it is true and correct as stated
ถูกต้องครบถ้วนตรงกับความเป็นจริง ดังปรากฏในบัญชีคนโดยสารและบัญชีคนประจำพาหนะซึ่งข้าพเจ้าได้ยื่นแก่ท่านแล้ว
in the Passengers and Crew Manifests which have been proposed to you, please permit passengers and crew to disembark
ขอได้อนุญาตให้คนโดยสารและคนประจำพาหนะออกจากพาหนะนี้ หรือสถานที่ที่จัดไว้ในวันด้วย.

from this conveyance or from designated place arranged for them.

ขอแสดงความนับถือ

Yours sincerely,

ลงชื่อ.....

บัญชีแสดงจำนวนคนโดยสารและคนประจำพาหนะ
List of Passengers and Crew

สัญชาติ Nationality	คนโดยสาร Passenger		รวม ทั้งสิ้น Total	หมายเหตุ Remarks	สัญชาติ Nationality	คนประจำพาหนะ Crew		รวม ทั้งสิ้น Total	หมายเหตุ Remarks
	ชาย Male	หญิง Female				ชาย Male	หญิง Female		
รวมทั้งสิ้น Total					รวมทั้งสิ้น Total				

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าตามรายการในบัญชีข้างบนนี้ถูกต้องและตรงกับความจริงทุกประการ
I hereby certify that the above statement is true and correct

ลงชื่อ.....
Signature

ผู้ควบคุมพาหนะ
Master of Conveyance

คำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง
Immigration Official's Order

ตรวจแล้วมีคนโดยสาร.....คน อนุญาตให้ขึ้นบกได้.....คน ให้กักตัวไว้บนเรือ.....คน
มีคนประจำพาหนะ.....คน อนุญาตให้ขึ้นบกได้.....คน ให้กักตัวไว้บนเรือ.....คน

After checking there are.....passengers, permitted to land.....persons, ordered to be
confined on the ship.....persons, crew members.....persons, permitted to land.....persons,
and ordered to be confined on the ship.....persons.

ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะ อนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรได้ภายในเงื่อนไขต่อไปนี้ :-

Master and crew members of the conveyance are permitted to stay in the Kingdom under the following provisions.

๑. ตลอดเวลาที่เรือยังจอดอยู่ในราชอาณาจักร แต่ต้องไม่เกินกำหนด ๓๐ วัน นับแต่วันที่เรือเข้า
และได้รับการตรวจจากพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว และยังเป็นผู้มีหน้าที่ประจำอยู่กับเรือลำนี้

1. While the ship is in the Kingdom, but not more than 30 days since the arrival of the ship, the crew have already
been inspected by the official, and are still employed on the ship.

๒. หากมีความจำเป็นจะต้องอยู่ต่อไปอีกเกินกว่า ๓๐ วัน ตามข้อ ๑. ต้องยื่นคำร้องขออนุญาตต่อ
พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง

2. If necessary to stay in the Kingdom more than 30 days as stated in No. 1 must apply to the immigration officer
for an extension of stay.

๓. ต้องกลับออกไปพร้อมกับเรือลำนี้ทุกคน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคน
เข้าเมืองเป็นคน ๆ ไป

3. The crew must leave the Kingdom with the ship, except if having obtained permission individually from the
immigration officer.

ข้าพเจ้าทราบแล้ว และจะแจ้งให้คนประจำพาหนะทราบและปฏิบัติ
ตามคำสั่งนี้ทุกคน

(ลงชื่อ).....

Signature

I acknowledge the notification and will notify every crew members

to follow the above order.

พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง

Immigration Officer

(ลงชื่อ).....ผู้ควบคุมพาหนะ


Signature

Master of Conveyance

(ลงชื่อ).....ตัวแทนเจ้าของพาหนะ

<http://www.offshoregate.com/comparisonyacht.html>

YACHT REGISTRATION COMPARISON TABLE

Jurisdiction	Delaware U.S.A.	Georgia	Liberia 	St. Vincent	U.K.	Vanuatu
Allowed non-resident individual ownership	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes
Necessary tonnage survey	No	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Procedure complexity	Simple	Complex	Modest	Modest	Complex	Modest
Duration	1 week	2 weeks	2 weeks	2 weeks	4 weeks	2 weeks
Mortgage recoding facility	No	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Total cost for 1st year 42ft yacht	\$560 (3 years \$685)	\$1350	\$1100	\$1200	\$1600	\$1450
Cost for each ongoing year 2nd, 3rd ...	\$560 (3 years \$685)	\$750	\$550	\$560	\$480	\$650
Comments	Bestseller	Recently increased fees	World's biggest fleet	Well Established	Prestige at cost	Neutral flag

fax: +1 917 4648381, +44 870 1387648, +385 51 214355

email: info@offshoregate.com

Bareboat Yacht Charter Agreement

Between

First Class Yacht Management Co. Ltd., a limited liability company in Phuket Thailand (First Class)

And

(Charter Guest)

Boat name

Charter start date/ time

Charter finish date/ time

Charter type: bareboat/ plus

Charter price

First Class will:

Make the boat available in a clean, safe, and operable condition at the charter start date and time

Provide the boat with valid and up to date registration and safety inspection certificates, all duties paid and in compliance with all boat registration and commercial laws in Thailand

In the case of Bareboat Plus, provide competent licensed engineer or captain to assist Charter Guest with safe operation of the boat and its equipment, and in case of incapacity of Charter Guest, ensure safe return of boat and all crew.

Provide briefing on safety and operation of the boat including location and procedures for operating boat equipment. Briefing will commence at the charter start time and may take up to 3 hours depending upon complexity of the boat and charter type

Provide telephone and other necessary support in the event of any breakdown, equipment failure, sickness, or emergency situation.

Provide the legally required compulsory passenger insurance.

Refund the security deposit to the Charter Guest upon safe return of the vessel in an undamaged condition and with all inventory present and with no third party claims outstanding.

Charter Guest will:

Pay all charter deposits and final payment on a timely basis

Deposit with First Class a security deposit of _____ at the charter start which will be returned as outlined above.

Provide details of previous sailing experience prior to the start date, and rely upon First Class judgement of competence (based upon details provided and practical demonstration upon arrival) to manage and operate the boat in a safe manner. If in First class judgement Charter Guest lacks the necessary experience and competence to safely operate the boat, Charter Guest agrees to

employ and allow to be employed, a competent and qualified captain to ensure safe operation at Charter Guest own cost. If at any time during the charter in First Class judgement, Charter Guest lacks necessary competence, Charter Guest agrees to allow a competent captain to be brought to the boat for the remainder of the charter at Charter Guest cost.

At all times operate the boat in a safe manner and consistent with accepted standards of seamanship and prudent navigation. This includes all actions to ensure safety of the crew and passengers and other vessels and their crew and passengers.

Ensure all crew members attend the safety and boat briefing and be responsible for remembering all the information provided.

At all times take good care of all boat equipment, fittings, inventory, machinery, hull, sails, and rigging and be responsible for any damage either due to neglect, poor seamanship, accident, or deliberate action.

Not operate the boat between sunset and sunrise.

Not to engage in racing without written consent from First Class

Not engage in scuba diving activities from the boat unless expressly agreed to in writing by First Class and in such case always ensure a competent crew on the boat during scuba diving activities and a qualified Divemaster or Instructor accompanying any divers

Rely upon traditional prudent navigation techniques, and not rely solely upon electronic aids to navigation which Charter Guest acknowledges do not guarantee safe navigation on their own.

At all times have a competent look out employed and avoid collisions with any and all marine hazards at all costs.

At all times be mindful and cautious of weather conditions, and employ prudent weather forecasting techniques. In case of bad weather proactively ensure sails are prudently reefed, and equipment stowed safely, extra look outs employed, crew located in safe positions, and seek safe shelter as necessary and prudent.

Always anchor the boat in a safe location at night time and ensure sufficient depth to account for tides and swinging, and ensure sufficient anchor rode to account for current, tide, and adverse weather conditions, and ensure the anchor light is turned on at night time

Immediately advise First Class of any equipment malfunction before attempting any repair unless in the case of an emergency situation, and in such a case, advise First Class at the first available opportunity

Immediately advise First Class of any collision or accident. Immediately notify appropriate authorities of any accident or collision resulting in death or serious injury.

Immediately notify First Class of any safety equipment (including bilge pumps, life jackets, flares, navigation equipment, safety lines, first aid kit, etc.) deficiency or failure

Ensure sufficient provisioning, fuelling, and victualling of the vessel to account for number of people on the boat, planned itinerary, and potential delays due to adverse weather conditions.

Return the boat in the same condition and with the same inventory as when the charter started to the location where the charter started one hour before the charter finish time.

Pay First Class for any damages to the boat and its equipment or loss of inventory. Also pay to First Class for replacement of any fuel consumed and not replaced with fuel of good quality.

Pay First Class a pro rated charter fee for late return of the vessel due to factors within the reasonable control of the Charter Guest. Please note adverse weather conditions can occur and should be planned for in any return plan and are therefore considered within Charter Guest's reasonable control. Charter Guest is aware First Class is in the business of chartering and makes promises to its customers related to boat availability based upon agreed return time and reasonable turn around time. If late return due to factors beyond Charter Guest's reasonable control results in loss of charter revenues from other customers, Charter Guest agrees to be responsible for any such losses incurred. If Charter Guest expects or desires for any reason to return the boat late will immediately notify First Class so it can limit such losses.

Not take the boat out of Thailand waters or within 5 nautical miles of any international border, and notify First Class of any intention to take the boat more than 80 kilometres from First Class home base at Yacht Haven, Phuket.

Immediately notify First Class of any problem or issue with regulatory bodies including marine police, coastguard, harbour master, customs or immigration. In the event of any regulatory body wishing to inspect the boat or require details Charter Guest will assist that body in a co-operative manner and immediately notify First Class. In such case First Class will assist to best of its ability.

At all times comply with all laws of the Kingdom of Thailand and International Maritime law. In the case of Bareboat without Engineer or Captain option, Charter Guest will ensure and be responsible for having a valid up to date license to operate such a boat in Thailand.

Provide for himself and crew any necessary accident, sickness or trip insurance. Charter Guest is aware of hazards related to recreational sailing and boating and will take responsibility for any mishaps occurring as a result. First Class carries insurance on the boat and legally required passenger insurance. Guests understand this insurance coverage has deductibles and limits of coverage, so Guest should seek advice of an insurance professional to ensure they have adequate coverage for anticipated risks.

Be responsible for taking prudent precautions against theft, and not leave the boat unattended overnight or periods longer than 4 hours. In case of anchoring in bad weather maintain at least one competent person on the boat to perform anchor watch and take action to protect boat

Charter guest is responsible for ensuring compliance with all immigration requirements for himself and crew

Charter guest acknowledges there are serious penalties in Thailand related to possession of illegal drugs and agrees not allow such substances on the boat at any time

Charter guest is responsible for the actions of any crew member or guest (except for any First class employees) on board the boat at any time during the charter. Charter guest will also not exceed the crew and passenger numbers or loading of the boat in excess of that set forth in the boat registration document.

Be responsible for loss or damage to dinghy, engine and equipment.

Booking and cancellation

Upon signing this agreement First Class will make a provisional reservation and not take bookings from anyone else for the period booked for 7 days.

Charter guest will within that 7 days effect payment of a 25% deposit of the total charter fee. If payment is not received within that 7 days, First Class will be free to take bookings from other parties and will not be responsible for any loss suffered.

Within 60 days before the charter start date, Charter Guest will effect payment of an additional 25% deposit (total 50%)

Within 30 days before the charter start date, Charter Guest will effect payment of a further 25% deposit (total 75%)

If any payment is missed First Class may cancel the charter without refund. First Class will try to contact customer before such cancellation and allow customer reasonable opportunity to make the payment expeditiously.

In the event of customer cancellation, First Class will use its best efforts to find another customer for the same time period. If First Class can find another customer of equal duration and charter price, Charter Guest will receive a refund in full less 10% administration cost. If First Class can find a customer of less duration and / or lower cost, First Class will refund the difference of the charter price above and that received from the replacement customer for that period to Charter Guest less 10% administration. If First Class cannot find another customer for any days or at any reasonable price, Charter Guest will not receive a refund.

In the event Charter Guest does not arrive at the marina on time or is not ready to proceed with the charter on time and if all payments have not yet been made, First Class will use its best efforts to find a replacement customer which may result in cancellation and the above customer cancellation provisions will apply.

In the event Charter Guest does not arrive on time or is not ready to proceed with the charter on time, but all payment have been received, Charter Guest will have use of the boat in the marina, but will not be entitled to refund.

In the event Charter Guest is unable to complete the charter, Charter Guest will return the boat to the marina, and First Class will refund any balance only if it is able to find another customer and replacement revenue. Any shortfall will be the Charter Guest responsibility less 10% administration cost.

In the event customer does not return the boat to the marina by the charter finish time, Charter Guest will be responsible for any costs incurred for locating the boat and returning it to the designated return location.

Refunds

It is the Charter Guests responsibility to inspect the boat before departure and promptly notify First Class of any deficiency in equipment or condition, and allow First Class opportunity to correct the deficiency in a timely manner.

First Class will use its best efforts to ensure all equipment is operational and well maintained. However Charter Guest understands equipment in a marine environment can fail even under the best of circumstances. Accordingly First Class will consider refunds in the charter price if:

- a. Charter Guest informs First Class promptly of any deficiency at any time during the charter, and,
- b. Allows First Class the opportunity to rectify the deficiency in a timely manner and co-operates with First Class to allow First Class to correct the deficiency.

c. Charter Guest does not attempt to rectify the deficiency without express prior permission from First Class except in the case of a life threatening emergency.

d. Charter Guest has not misused or damaged and has operated the equipment in the correct manner at all times during the charter

If after First Class is unable to rectify the deficiency in timely manner, refunds will be considered according to the following formula:

Total incapacitation of the boat: 100% refund or provide alternative boat of similar specification and standard

Failure of engine (in light or no wind conditions): 50% in case of single engine boat; 20% in case of twin engine boat

Failure of engine when boat can be sailed: 25% in case of single engine boat, 10% in case of twin engine boat

Air conditioning: 20% (prorated per number of air conditioners functioning)

Water maker: 15% after first 3 days from charter start

Fridge: 20% (in case of 2 fridges 10% for each)

If First Class is unable to rectify in a timely manner refunds will apply from the time the deficiency was reported to First Class until it is rectified. In case of total incapacity of the boat and no other suitable boat available, First Class will organize appropriate transfers and hotel accommodation.

This agreement will be governed by the laws of Thailand

Agreed

First Class

Charter Guest

บรรณานุกรม

หนังสือและบทความในหนังสือ

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

ไผทชิต เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี. ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2546.

..... คู่มือศึกษากฎหมายพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2544.

สวัสดิการกรมเจ้าท่า. คู่มือนายท้าย นายเรือชายฝั่ง. พิมพ์ครั้งที่ 25. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

..... หลักสูตรคนประจำเรือ. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

สุภัทร สกลไชย. คู่มือว่าด้วยการตรวจคนเข้าเมือง. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ดับเบิลยูเอ็น, 2544.

บทความ

กองเศรษฐกิจการขนส่งทางทะเล. "มาตรการภาษีในการพัฒนาพาณิชย์นาวี." วารสารการพาณิชย์นาวี 11 (มกราคม 2535) : 82-87 .

"คลังเร่งเครื่องปรับพิภคศุลกากร เตรียมนำเข้า กรม. ปลายเดือนนี้." ผู้จัดการรายวัน. ปีที่20 ฉบับที่ 3954/3952 (ไม่ปรากฏวัน เดือน ปีที่พิมพ์) : 19.

"คลังสินค้าทัณฑ์บนตาม พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469." วารสารสรรพกรสาสน์ 50 (กุมภาพันธ์ 2546) : 19.

จรัญ นาวารัตน์. "ความอยู่(ไม่)รอดของอุตสาหกรรมต่อเรือยอชต์." วารสารการพาณิชย์นาวี 20 (เมษายน 2544) : 39-48.

"เจ้าท่าผ่อนผันกฎให้เรือยอชต์สะดวกขึ้นลดอุปสรรคส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยว." ธุรกิจการตลาด-ตลาดเงิน-ตลาดทุน. (12 สิงหาคม 2546): 17.

"เจ้าท่าวางโครงข่ายคมนาคมทางน้ำอันดามันของบขยายท่าเรือน้ำลึก-อ่าวปอรับท่องเที่ยว." ผู้จัดการรายวัน. (8 กรกฎาคม 2546) : 7.

"จับตารัฐกิจ เรือยอชต์ ดุดพันล้าน เข้าภูเก็ต." มติชนรายวัน.(5 พฤษภาคม 2546): 12.

ไชยยศ ไชยมั่นคง. "อุตสาหกรรมเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี 14 (มกราคม 2538) : 29-47.

ชนิภา ไตรวรรณท์. "เจาะลึกกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวฉบับใหม่." วารสารดอกเบ็ญ (มิถุนายน 2542): 127-129.

คุณดาว เจริญผล. "ผลการประชุมผู้ชำนาญการต่อเรือแห่งเอเชียและแปซิฟิกครั้งที่25." วารสารการพาณิชย์นาวี 20 (ธันวาคม 2544) :65-77.

"ททท.เชื้อท่องเที่ยวดีขึ้นเชื่อมภูเก็ต-ลังกาอี." ธุรกิจการตลาด-ตลาดเงิน-ตลาดทุน. (12 สิงหาคม 2546):17.

“ททท. รับสงวนปัญหาปลุกตลาดเรือยอชต์หนูนทัวร์เมืองไทย.” กรุงเทพธุรกิจ. (31 พฤษภาคม 2546):

1,3.

ฝ่ายส่งเสริมท่าเรือและอุตสาหกรรม. “แนะนำสถานที่จอดเรือสำราญและกีฬา ไอเซียน มารีน่า ยอชต์ คลับ.” วารสารการพาณิชย์นาวี 21 (สิงหาคม 2545) : 93-95.

“เรื่องปรับกฎระเบียบตั้งเรือยอชต์หลังพบแต่ละปีทำรายได้พันล้าน.” ผู้จัดการรายวัน. (29 เมษายน 2546): 7.

ศิริพงศ์ ศุภกิจจานุสรณ์. “ผู้ถือหุ้นข้างน้อยควบคุมบริษัทได้อย่างไร.” วารสารนิติธรรม 116 ปีที่ 10 (พฤษภาคม 2534) : 134-135.

ศูนย์ประสานงานการพาณิชย์นาวี. “รายงานการศึกษาสำรวจกิจการท่าเรือเรือในเขตจังหวัดภาคใต้.” วารสารการพาณิชย์นาวี 20 (เมษายน 2544) : 49-69.

“หวั่นกฎหมายเปิดทางธุรกิจเรือยอชต์ ศศิธรรมาเตรียมลงตรวจพื้นที่จริง.” ผู้จัดการรายวัน. (31 พฤษภาคม - 1 มิถุนายน 2546): 4.

อนุชาติ ทองอาสา. “นาวาภาษา.” วารสารกรมเจ้าท่า 4 (กันยายน-ธันวาคม 2545): 17-19

“เอกชนร้องรัฐบาลลดภาษีนำเข้าเรือ.” กรุงเทพธุรกิจ. (31 พฤษภาคม 2546): 1,3.

“เอกชนไล่จี้แก้กฎหมายพื้นเรือยอชต์ปลุกทัวร์.” ไทยโพสต์. (31 พฤษภาคม 2546) : 1-2

เอกสารอื่น ๆ

กาญจนา คงวันดี. “การจดทะเบียนเรือสากล: ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

ฝ่ายทะเบียนและนิติกรรม. "เอกสารประชาสัมพันธ์เบื้องต้นในการติดต่อจดทะเบียนเรือ." กรุงเทพมหานคร : กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, 2543.(อัดสำเนา)

สมาพันธ์ธุรกิจเรือแห่งประเทศไทย. "เอกสารประกอบการสัมมนาระดมความคิดเห็นเรื่องแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์." ภูเก็ต :สมาพันธ์ธุรกิจเรือแห่งประเทศไทย, 2546.

สรรพสามิตพื้นที่ภูเก็ต. "สรุปปัญหาและแนวทางการจัดเก็บภาษีเรือ." ภูเก็ต: สรรพสามิตจังหวัดภูเก็ต ,2546 .

สุรพัศ เพ็ชรคง. "การชาร์เตอร์เรือ:วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

สุทธิศักดิ์ เทพปัญญา. "ปัญหาเกี่ยวกับ Charter party ตามกฎหมายไทย." วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.

สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว. "ข่าวประกาศ สพท.เร่งระดมความคิดเห็นภาครัฐและเอกชนพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวด้วยเรือยอชต์." กรุงเทพมหานคร : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 25 มิถุนายน 2546.

ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต. "แผนฉบับประชาสัมพันธ์ที่ 1 รก 0017.2/14501 ระเบียบและกฎเกณฑ์การนำเรือยอชต์เข้ามาจอดในจังหวัดภูเก็ต." ภูเก็ต: ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต 1 กันยายน 2541.

ศูนย์วิจัยกฎหมายและการพัฒนา. "รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่องการค่าบริการภายใต้กรอบการเจรจาอบอุรุกวัย สาขาขนส่งทางน้ำและทางทะเล." กรุงเทพมหานคร: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

“แผ่นพับ ระเบียบการยื่นคำขอรับใบอนุญาตใช้เรือ.” กรุงเทพมหานคร : กรมส่งเสริมพาณิชย์และ
ขนส่งทางน้ำ, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

“ระเบียบว่าด้วยการอนุญาตให้เรือของบุคคลไม่ต้องลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือโดยได้ทำการค้าใน
น่านน้ำไทย พ.ศ. 2531.” กรุงเทพมหานคร : กรมส่งเสริมพาณิชย์และขนส่งทางน้ำ.

สัมภาษณ์

กมลชัย ผดุงกิจ. ผู้จัดการทั่วไป สโมสรรอยัลวาร์ธนายอชท์คลับ หรือราชวรุณ ในพระบรมราชูปถัมภ์.
สัมภาษณ์, 10 มิถุนายน 2547.

เรื่องรัตน์ เบญจฤทธิ, กรรมการผู้จัดการ คู่ต่อเรือ Seat Boat. สัมภาษณ์, 10 มิถุนายน 2547.

Books

Ansted, A., Clissold, Peter. Dictionary of Sea Terms. Glasgow : Nautical publishing.

Garner, Brayan A., McDaniel, Becky R., Schultz, David W. Black's Law Dictionary.
St. Paul, Minn. : West Group, 1996.

Layton, C.W.T. Dictionary of Nautical Words and terms. edited by Peter Clissold, Glasgow
: Nautical Publishing.

Chandler & Tong-Ek Law Offices limited. Allien business operations Act B.E. 2524.
Bangkok : Nititham Publishing House.

Marshall,Roger. All about powerboat/understanding design and performance. International Marine: Mcgraw-HILL Company, 2002.

Oxford Advance Learner's Dictionary. encyclopedic edition. London:Oxford University Press, 1992.

Rene De KERCHOVE.International Maritime Dictionary. London:2nd edition.A.Van Nostrand Reimhold Book.,

Sail Thailand. 3rd.Edition. Expanded. Bangkok: Art Asia Press,1999-2000.

Sail Thailand.Bangkok 4th.Edition. Bangkok:Art Asia Press,2002.

The Department of Transport Surveyor General Organization. The Safety of Small Commercial Sailing Vessel- A code of Practice. London: HMSO. The Department of Transport Surveyor General Organization,1993.

Yachts Asia-Pacific. USA: Issue 5.United Print Process SDN BHD. I.M.S Yachts Magazine Group,June 2003.

Yachts Asia-Pacific.USA:Issue 6.United Print Process SDN BHD. I.M.S Yachts Magazine Group,August 2003.

Articles

"A few loose ends under the MAT." Phuket Gazette. (7-13 June 2003)

Chris Hustop."Yachts try life without lines." Phuket Gazette.(9-15 August 2003): 6.

Gazette staff. "Local marine group pushes for sweeping law changes." Phuket Gazette.(24-30 May 2003):1,2.

Intera Park. "Phuket Boat Show". Drive &Travel. (February 2004), vol.1 No.2: 28-29.

Jeroen Deknatel. "IMO Ship Certificates". SEA Yachting. (January-February 2006), vol.1 No.2: 36-39.

Joon H. Park. "Built for the Speed". Drive &Travel. (February 2004), vol.1 No.2: 30-51.

Kerrie Hall."High tide of Thailand's marina living" (July 2005) www.property-report.com

"Laws and Regulations". SEA Yachting. (January-February 2006), vol.1 No.2: 59.

Lies Sol and Joanne Cooney. "Men at work - Refits in Phuket". SEA Yachting. (January-February 2006), vol.1 No.2: 27-29.

"Ministry backs marine tourism." Phuket Gazette. (31 May – 6 June 2003) :1,2.

Nondhanada Intarakomalyasut. "Phuket beckons yachting industry." Bangkok Post.(31 May 2003): 8.

Rungtip Hongjakpet. "Hearing examines marine industry." Phuket Gazette.(7-13 June 2003) :1, 4.

"Thoughts on the marine leisure industry debate." Phuket Gazette.(7-13 June 2003) : 20.

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

<http://www.app.ica.gov.sg>

<http://www.asianyachting.com>

<http://www.boating-asia.com>

http://www.britlaw.free.fr/company/companies_act_1985.htm

<http://www.caymarad.org/yachts.htm>

<http://www.customs.go.th/tariff/tariffLaw02.jsp>

<http://www.customs.gov.sg>

http://www.europarl-eu.int/code/dussies/2003/2000_0262_recreational-craft/default_en.htm

<http://www.gksoft.com/govt/sg.html>

<http://www.gov.sg>

<http://www.gov.sg/custom>

<http://www.gov.sg/minlaw/lab/links/index.htm>

http://www.hmso.gov.uk/acts/acts1995/Ukpga_19950021-en_1.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_10.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_11.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_12.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_13.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_14.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_15.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_16.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_17.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_18.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_19.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_20.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_3.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_5.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_6.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_7.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_8.htm

http://www.hmso.gov.uk/si/si1993/Ukpsi_19933138-en_9.htm

<http://www.ind.homeoffice.gov.uk/default.asp?pageID=113>

<http://www.ind.homeoffice.gov.uk/default.asp?pageID=1136>

<http://www.lawnet.com.sg/free/vldb.htm>

<http://www.lawreform.go.th>

http://www.ligislation.hmso.gov.uk/cgi-bin/htm_hl.pl?DB=hmso-new&STEM

http://www.luxyachts.com/crew/fags_crew.aspx#13

<http://www.lwasoc.org.sg>

<http://www.marineevents.com>

<http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-guideance-regulation.htm>

http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-the_mca/mcga-uk-registration/mcga-all-you-need-to-know.htm

<http://www.mpa.gov.sg>

<http://www.mpa.gov.sg/homepage/mpa.html>

http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/intro_benefit/intro.htm

http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/guide_proc/druggist.htm

http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/guide_proc/manning.htm

http://www.mpa.gov.sg/industrydevelopment/srs/guide_proc/pleasure_craft.htm

<http://www.noonsite.com>

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1991/Ukpga_19910033.htm

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1991/Ukpga_19910044_en_1.htm

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1993/Ukpga_19930022_en_7.htm

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1993/Ukpga_19931072_en_1.htm

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1993/Ukpga_19931072_en_8.htm

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1995/Ukpga_19950021_en_1_24.htm

http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1997/97028_e.htm

<http://www.opsi.gov.uk/acts/acts1997/htm>

http://www.opsi.gov.uk/cgi-bin/htm_hl.pl?DB=opsi&STEMMER=en&words=pleasure

http://www.opsi.gov.uk/cgi-bin/htm_hl.pl?DB=opsi&STEMMER=en&words=small+..

<http://www.phuketboatshow.com/marinas.htm>

<http://www.phuketgazette.net>

http://www.phuket-marine-guide.com/clearance_farmalities/index.html

<http://www.phuket-marine-guide.com/cruising/marinas.html>

<http://www.phuketsail.com>

<http://www.rya.org.uk/legal>

<http://www.sailing.org.classification> information IRC

http://www.singaporemaritimeportal.com/srs_registry.htm

<http://www.ssa.org.sg>

<http://www.statutes-agc-gov.sg>

<http://www.stb.com.sg>

<http://www.statutes.agc.gov.sg>

<http://www.singaporelaw.sg>

<http://www.lawnet.com.sg>