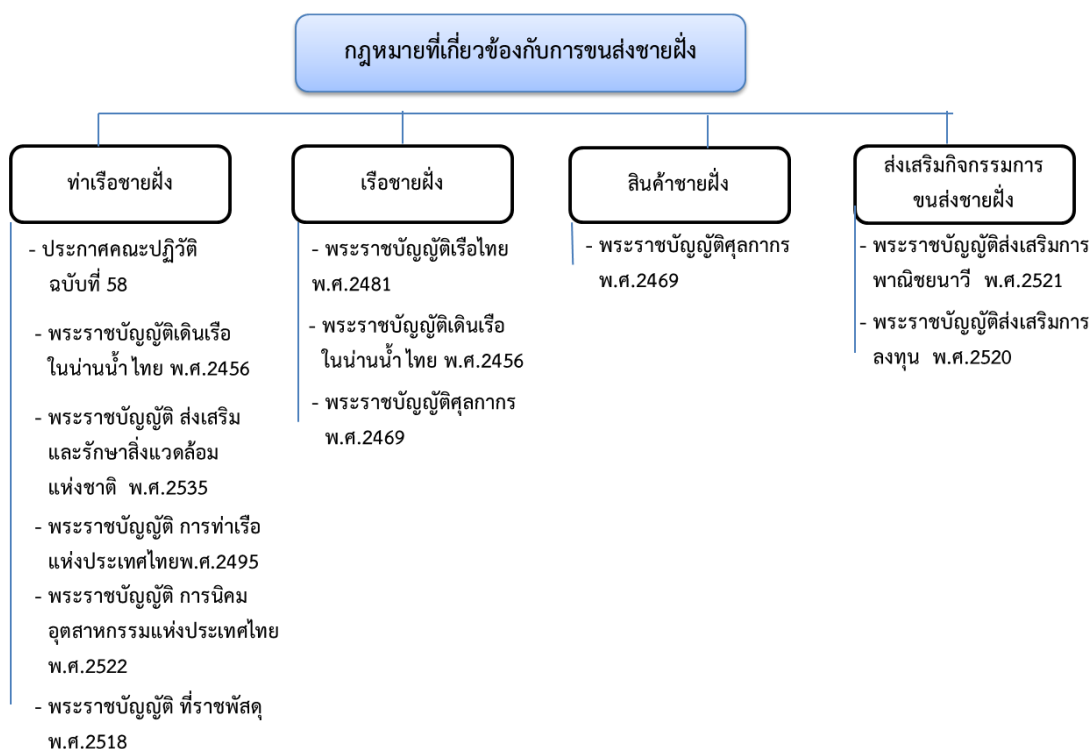


บทที่ 4

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง แบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม คือ

- 1) กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่ง
- 2) กฎหมายเรือชายฝั่ง
- 3) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าชายฝั่ง
- 4) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมกิจกรรมการขนส่งชายฝั่ง



รูปที่ 27 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง

4.1 กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่ง

กฎหมายควบคุมและกำกับท่าเรือชายฝั่งประกอบด้วยกฎหมาย 6 ฉบับ ได้แก่ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58¹³ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษา

¹³ การกำหนดท่าเรือให้เป็นกิจการหนึ่งที่ต้องควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ซึ่งเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกา กำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน และการกำหนดเงื่อนไข ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

คุณภาพสิ่งแวดล้อมของชาติ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2495 พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 และพระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 ซึ่งสาระสำคัญของกฎหมายสรุปได้ดังนี้

ก. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

ตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ให้สิทธิรัฐในการใช้อำนาจดำเนินการควบคุมแต่ผู้เดียวในการประกอบกิจการการทำเรือ ทั้งนี้เพระกกิจการทำเรือถือเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน โดยมีผลบังคับเฉพาะทำเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ ขึ้นไป ไม่ว่าจะมีการเรียกค่าตอบแทนในการให้บริการหรือไม่ และให้หมายความรวมถึงสิ่งล่อนน้ำอื่นใด ไม่ว่าจะมีการเรียกค่าตอบแทนหรือไม่ก็ตาม ซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างเดียวกันแต่มีได้ใช้เพื่อการขนส่ง¹⁴ ประกาศคณะปฏิวัติฉบับนี้มีผลดังนี้

1) ผู้ประกอบกิจการทำเรือดังกล่าวจะต้องยื่นคำร้องขอรับอนุญาตต่อรัฐมนตรีตามแบบที่กำหนด และจะต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการทำเรือตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต ซึ่งจะต้องไม่เกิน 15 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต¹⁵ ผู้รับอนุญาตจะต้องประกอบกิจการเฉพาะที่รัฐมนตรีอนุญาต และเรียกเก็บอัตราค่าบริการไม่เกินอัตราที่แจ้งไว้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้เปลี่ยนแปลงค่าบริการได้¹⁶

2) ผู้ได้รับอนุญาตประกอบกิจการทำเรือจะต้องผ่านการประเมินผลการปฏิบัติตามแผนรักษาความปลอดภัยจากกรมเจ้าท่าตาม “คู่มือการรักษาความปลอดภัยสำหรับทำเรือ”¹⁷

¹⁴ ข้อ 2 ประกาศกระทรวงคมนาคม กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

¹⁵ ข้อ 5 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือซึ่งเป็นกิจการค้าขาย อันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน ตามข้อ 3 (9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2542

¹⁶ ข้อ 7 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

¹⁷ ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการทำเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2) บทบัญญัติได้รับให้สอดคล้องกับประมวลข้อบังคับ ว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code) บัญญัติไว้ในบทที่ 11-2 ของภาคผนวก แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วย ความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.2002 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974, as amended 2002)

ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการทำเรือขายฝั่ง ผ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามภายใต้เงื่อนไขที่อนุญาต ย่อมมีบทลงโทษ คือ

1. ผู้ฝ่าฝืนประกอบกิจการทำเรือขายฝั่ง โดยมิได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ¹⁸

2. รัฐมนตรีหรือผู้ซึ่งรัฐมนตรีมอบหมายจะมีคำสั่งเป็นหนังสือให้ผู้รับอนุญาตงดเว้นกระทำการอันเป็นการฝ่าฝืน ให้แก้ไข หรือปฏิบัติให้ถูกต้องภายในกำหนดเวลา หากผู้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามคำสั่งภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าใบอนุญาตสิ้นสุดลงนับแต่วันถัดไปจากวันที่กำหนดไว้¹⁹

ผู้ได้รับอนุญาตที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในการอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 บาท และในกรณีที่เป็นการผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกไม่เกินวันละ 1,000 บาท ตลอดระยะเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่²⁰ ผู้ใดขัดขวางหรือไม่ให้ความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ²¹

ข. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างท่าเรือขายฝั่งและการรักษาสสิ่งแวดล้อม ดังนี้

● กำหนดให้การก่อสร้างท่าเรือเป็นการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ²² โดยมีผลบังคับกับท่าเรือที่รับเรือทุกขนาดที่สูงกว่าและต่ำกว่า 500 ตันกรอสส์ ส่งผลให้

- ผู้ประกอบการท่าเรือจะต้องได้รับอนุญาตในการก่อสร้างท่าเรือจากกรมเจ้าท่า²³
- ผู้ได้รับอนุญาตจะต้องเสียค่าตอบแทนเป็นรายปีต่อกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานเขต เมือง เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด สุขาภิบาล หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นซึ่งมีกฎหมายจัดตั้งขึ้น แล้วแต่กรณีที่ทำเรื่อนั้นตั้งอยู่ในเขตใด²⁴

¹⁸ ข้อ 16 แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

¹⁹ ข้อ 7 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

²⁰ ข้อ 17 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

²¹ ข้อ 18 ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประเทศตามข้อ 3(9) แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ.2515 (ฉบับที่ 2)

²² มาตรา 117 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

²³ ข้อ 4 (1) กฎกระทรวง ฉบับที่ 63 (พ.ศ.2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

²⁴ ข้อ 2 และ ข้อ 3 กฎกระทรวง ฉบับที่ 64 (2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

นอกจากนี้ กรมเจ้าท่า ได้กระจายอำนาจให้ท้องถิ่นในบางเรื่อง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ การอนุญาตให้ขุดลอก คูแล่งรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน และงานติดตั้งบำรุงรักษาเครื่องหมายการเดินเรือ โดยเฉพาะร่องน้ำชายฝั่งทะเลขนาดเล็ก การบริหาร คูแล่งรักษาสถานีขนส่งทางน้ำ (ท่าเทียบเรือสาธารณะ)²⁵

ค. พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

ในพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับกับท่าเรือเฉพาะขนาด 500 ตันกรอสส์ ขึ้นไป คือ การก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์²⁶ ขึ้นไปไม่ว่าท่าเรือนั้นจะเป็นของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน จะต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณา

ง. พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2495

กฎหมายฉบับนี้กำหนดวัตถุประสงค์ ตลอดจนอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อการบริหารจัดการท่าเรือที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง

การให้บริการท่าเรือชายฝั่ง ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินการท่าเรือฯ คือ บริการและความสะดวกต่าง ๆ และกิจการที่การทำเรือฯ ดำเนินการ²⁷ เช่น สร้างท่าเรือใหม่ มีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ในการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือ รวมถึงกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าเรือ เช่น กำหนดอัตราค่าบริการการใช้ร่องน้ำของเรือชายฝั่ง ค่าบริการการใช้ท่าเทียบเรือภายในประเทศ ค่าบริการการใช้บริการสินค้าทั่วไป ค่าใช้บริการระบบตู้สินค้า เป็นต้น²⁸ การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ เพื่อให้บริการแก่เรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าได้สะดวก กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าเรือ การเรียกเก็บค่าภาระที่ให้บริการแก่เรือสินค้า²⁹ แบ่งการให้บริการออกเป็น

²⁵ คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่ 442/2547 เรื่อง มอบอำนาจ “เจ้าท่า” ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สืบ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม 2547

²⁶ - ท่าเทียบเรือ รับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ หรือความยาวหน้าท่า ตั้งแต่ 100 เมตร หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือรวมตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ
- ท่าเทียบเรือสำราญกีฬา ที่รองรับเรือได้ตั้งแต่ 50 ลำ หรือ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ

ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ใน ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 129 ตอนพิเศษ 97ง ลงวันที่ 20 มิถุนายน 2555 หน้า 1

²⁷ มาตรา 35 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

²⁸ ประกาศ การท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือภายในประเทศของท่าเรือกรุงเทพ และค่าบริการสำหรับกิจกรรมส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งโดยเรือชายฝั่งและเรือลำเลียง ประกาศ ณ วันที่ 6 มีนาคม 2555

²⁹ มาตรา 9 (6) พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

1. การให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบัง

นโยบายของท่าเรือแหลมฉบัง กำหนดให้ท่าเทียบเรือ A0 ซึ่งบริหารและประกอบการโดย บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด โดยลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 มีอายุสัญญา 30 ปี มีความยาวหน้าท่า 590 เมตร ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือ Conventional ปีละประมาณ 750,000 ตัน เนื่องจากท่าเรือมีลักษณะเป็นท่าอเนกประสงค์และท่าชายฝั่ง ซึ่งสามารถรับเรือสินค้าระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งได้ในเวลาเดียวกัน จึงทำให้เกิดปัญหาในการจอดเทียบท่าเรือของเรือชายฝั่ง นำมาสู่การสร้างท่าเรือชายฝั่งให้เป็นท่าเรือสาธารณะในโครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ท่าเทียบเรือแห่งนี้ให้บริการแก่เรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ

2. การให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือกรุงเทพ

ท่าเรือกรุงเทพได้กำหนดเขตเฉพาะเพื่อให้บริการเรือชายฝั่งไว้ใน บริเวณเขื่อนตะวันตก และได้กำหนดการเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือในการให้บริการชายฝั่ง

จ. พระราชบัญญัติการนิคมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มีผลต่อท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นกิจการหนึ่งของการนิคมฯ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 23 ในการบริหารจัดการท่าเรือ มีการจัดตั้ง สำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ให้มีหน้าที่ดังนี้

- ดูแลท่าเรือให้เป็นไปตามสัญญาที่ผู้ประกอบการท่าเรือทำไว้กับการนิคมฯ
- ดูแลสาธารณูปโภคโดยส่วนรวม อันได้แก่ ท่อน้ำหลัก ไฟนํ้าแรง ร่องน้ำ รวมทั้งระบบสาธารณูปโภคบนบกที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนระบบสื่อสาร
- อำนวยความสะดวกในด้านการจราจรทางน้ำ

นอกจากนี้ สำนักงานท่าเรือฯ มีหน้าที่ในการออกข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุและกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมที่มีในท่าเรือ³⁰

ผลของพระราชบัญญัติ ฯ ที่มีต่อการบริหารและจัดการท่าเรือมาบตาพุด มีดังนี้

1) ท่าเรือมาบตาพุดมีหน่วยงานเฉพาะดูแลท่าเรือ แต่หน่วยงานที่เป็นเจ้าของและบริหารจัดการท่าเรือไม่ใช่หน่วยงานที่บริหารท่าเรือโดยตรง ทำให้ไม่มีความรู้ความชำนาญด้านท่าเรืออย่างถ่องแท้

³⁰ ข้อบังคับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 88 ว่าด้วย เรื่องการใช้บริการ การให้บริการการอำนวยความสะดวก การรักษาความปลอดภัย การควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อม การป้องกันอุบัติเหตุ และกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับท่าเรือ พ.ศ. 2539

2) ท่าเรือเป็นเพียงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จัดให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในนิคมอุตสาหกรรม การวางแผนการพัฒนาท่าเรือจึงมีเพียงเนื้อที่ต่อการบริการในนิคมอุตสาหกรรมมากกว่าจะมีเป้าหมายในการพัฒนาท่าเรือโดยตรง

3) การนิคม ฯ บริหารจัดการท่าเรือโดยเคร่งครัดต่อวัตถุประสงค์ในการใช้ท่าเรือตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน โดยเฉพาะกลุ่มท่าเรือเฉพาะกิจ ที่ไม่สามารถปรับเปลี่ยนการให้บริการมาให้บริการสาธารณะได้ ส่งผลให้ท่าเรือมีอัตราการใช้ท่าเรือต่ำ เช่น บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของท่าเทียบเรือ NFC และถือหุ้นในบริษัทซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ RBT หยุดประกอบการเป็นผลให้ท่าเทียบเรือทั้ง 2 ท่า ซึ่งมีความยาวท่าเทียบเรือรวมกันถึง 1,000 เมตร และเป็นท่าเทียบเรือยาวที่สุดในท่าเรือมาบตาพุด ประสบปัญหาปริมาณสินค้าผ่านท่าน้อย ในขณะที่ท่าเทียบเรือสาธารณะ TPT ในบางช่วงประสบปัญหาท่าเรือคับคั่ง แต่ผู้ใช้บริการก็ไม่สามารถใช้ท่าเทียบเรือ NFC และ RBT แทนได้

ฉ. พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลต่อท่าเรือชายฝั่งที่กรมธนารักษ์เป็นเจ้าของ ได้แก่ ท่าเรือท่าทอง จังหวัด สุราษฎร์ธานี ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง ท่าเรือเหล่านี้ก่อสร้างหรือปรับปรุงโดยใช้งบประมาณแผ่นดิน ก่อสร้างบนที่ราชพัสดุ³¹ ซึ่งตามข้อ 23 กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545 กรมธนารักษ์สามารถนำท่าเรือมาจัดหาประโยชน์โดยการให้เช่าได้ โดยเงื่อนไขสัญญาเช่า ระยะเวลาการเช่า การบอกเลิกสัญญาให้เช่า และแบบสัญญาเช่าให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังกำหนด³²

พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 มีผลต่อท่าเรือซึ่งอยู่ในความดูแลกรมธนารักษ์ ทั้งในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิภาพการใช้ท่าเรือ คือ

1) กรมธนารักษ์เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการและหาผลประโยชน์ทรัพย์สินของรัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอสังหาริมทรัพย์ ไม่มีความรู้เรื่องท่าเรือ ทำให้การบริหารและจัดการท่าเรือในลักษณะ

³¹ มาตรา 4 พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ.2518 ได้ให้ความหมายของที่ราชพัสดุว่า อสังหาริมทรัพย์อันเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินทุกชนิด เว้นแต่สาธารณสมบัติของแผ่นดิน ดังต่อไปนี้

(1) ที่ดินรกร้างว่างเปล่า และที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืน หรือทอดทิ้ง หรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่นตามกฎหมายที่ดิน

(2) อสังหาริมทรัพย์สำหรับพลเมืองใช้ หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ของพลเมืองใช้ร่วมกันเป็นต้นว่า ที่ชายตลิ่ง ทางน้ำ ทางหลวง ทะเลสาบ ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นนิติบุคคลและขององค์การปกครองท้องถิ่นไม่ถือว่าเป็นที่ราชพัสดุ

³² ข้อ 27 กฎกระทรวง ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการปกครอง ดูแล บำรุงรักษา ใช้และจัดหาประโยชน์เกี่ยวกับที่ราชพัสดุ พ.ศ.2545

เช่นเดียวกับข้อห้ามทรัพย์สินอื่น โดยไม่ได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ของท่าเรือที่ได้กำหนดไว้ตั้งแต่มีการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือ

2) สัญญาให้เช่าท่าเรือมีระยะสั้น คือ ระยะเวลา 5 ปี ซึ่งไม่เหมาะสมกับกิจกรรมท่าเรือที่ลงทุนสูง และระยะเวลาคืนทุนนาน ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่กล้าลงทุนในท่าเรือ ส่งผลให้ท่าเรือชายฝั่งส่วนใหญ่ขาดอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่เหมาะสมกับการดำเนินงานของท่าเรือ

3) ท่าเรือส่วนใหญ่ขาดการบำรุงดูแลรักษา เนื่องจากต้องใช้งบประมาณสูง และไม่มีการระบุให้แน่ชัดในสัญญาถึงผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย จึงทำให้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของท่าเรืออยู่ในสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้ท่าเรือไม่สามารถดำเนินงานได้ตามที่ได้ทำการศึกษาไว้เมื่อก่อสร้างท่าเรือ

โดยที่ท่าเรือชายฝั่งเหล่านี้ถูกสร้างโดยกรมเจ้าท่า เมื่อดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแล้วเสร็จ จึงได้ทำการส่งมอบให้แก่กรมธนารักษ์บริหารท่าเรือต่อไป อย่างไรก็ตาม กรมเจ้าท่าได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ดูแลและกำหนดแนวทางในการพัฒนาและบริหารท่าเรือ³³ โดยทำหน้าที่ ดังนี้

1) เสนอความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศ ตามกรอบของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม และกรมเจ้าท่า

2) ประสานงานและให้ข้อเสนอแนะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือระหว่างประเทศเพื่อกำกับดูแลการบริหารให้เกิดประโยชน์สูงสุด

3) กำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ และขั้นตอนการส่งมอบและบริหารท่าเรือ รวมทั้งพิจารณาเสนอความเห็นเกี่ยวกับอัตราค่าธรรมเนียมการบริหารท่าเรือให้กับผู้รับผิดชอบการบริหารท่าเรือ

4) กำหนดกลไกและมาตรการที่เหมาะสมเพื่อการวิเคราะห์ การติดตาม และการประเมินผลงานตามโครงการ

5) กำกับ ดูแลและส่งเสริมการบริหารกิจการท่าเรือลำน้ำ ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือระหว่างประเทศให้เป็นไปตามแนวทางและมาตรการที่กำหนด เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการบริหารท่าเรือดังกล่าวและเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

6) เชิญบุคคลหรือขอเอกสารจากส่วนราชการที่เกี่ยวข้องตามที่เห็นสมควร

7) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานได้ตามความจำเป็น

4.2 กฎหมายเรือชายฝั่ง

โดยที่ลักษณะของการขนส่งชายฝั่งมีกิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้าทางทะเล ที่อาจอยู่ภายในประเทศหรืออยู่ระหว่างประเทศ ดังนี้ เรือที่สามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้นั้นจะต้องเป็นเรือไทย

³³ คำสั่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีที่ 270/2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับ ดูแล และกำหนดแนวทางในการพัฒนาและบริหารท่าเรือ

เท่านั้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรือชายฝั่งโดยตรง คือ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และมีส่วนที่เรือชายฝั่งต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

ก. พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

เรือที่จะสามารถทำการค้าชายฝั่งได้จะต้องเป็นเรือไทย เรือที่ได้รับสัญชาติไทยได้จากการจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขดังนี้

1) คุณสมบัติของผู้ที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทย เรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทย ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ต้องมีสัญชาติไทย หรือห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย หรือรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือนิติบุคคลตามกฎหมายไทย³⁴

2) เรือที่ค้าในน่านน้ำสยาม ได้แก่ เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป เรือทะเลที่มีไซ้เรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป เรือลำน้ำที่มีไซ้เรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป และสำหรับเรือประมง ได้แก่ เรือกลทุกขนาด และเรือที่มีไซ้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

3) สิทธิและหน้าที่ของเรือไทย

สิทธิของเรือไทย คือ สามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้³⁵

ข. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

เรือค้าชายฝั่ง³⁶ ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ท่นหมายร่องน้ำและโคมไฟ³⁷ โดยให้เก็บตามระวางบรรทุกของเรือนั้น ดังนี้

- เรือค้าชายฝั่ง มีขนาดเกินกว่า 35 ตัน ที่เข้ามาในเขตท่ากรุงเทพ ฯ ต้นละ 16 สตางค์

³⁴ มาตรา 7 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

³⁵ มาตรา 47 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

³⁶ การกำหนดประเภทของเรือเพื่อการเก็บค่าธรรมเนียมประภาคาร ท่นหมายร่องน้ำและโคมไฟ ได้มีการแบ่งเรือต่าง ๆ ออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- ประเภทที่ 1 เรือค้าชายฝั่ง ได้แก่ เรือที่ซีกธงไทยทำการค้าอยู่แต่ในน่านน้ำสยามเท่านั้น
- ประเภทที่ 2 เรือค้าประเทศใกล้เคียง ได้แก่ เรือที่ซีกธงไทย ทำการค้าอยู่ภายในเขตประเทศใกล้เคียง คือ ภายในเส้นที่ลากจากไซ้ธงไปทางใต้ถึงมุดอกในเกาะบังกา จากมุดอกถึงพาลัมบังในเกาะสุมาตราฝั่งเหนือ จากพาลัมบังเลียบ ตามฝั่งด้านเหนือของเกาะสุมาตรา จนถึงซาบั้ง และจากซาบั้งตรงไปถึงวิกตอเรียพอยต์
- ประเภทที่ 3 เรือค้าต่างประเทศ ได้แก่ เรือที่ซีกธงไทยทำการค้าเลยเขตประเทศใกล้เคียง ดังได้กล่าวไว้ในประเภทที่ 2 ของข้อนี้
- ประเภทที่ 4 เรือต่างประเทศ ได้แก่ เรือที่ซีกธงต่างประเทศที่ทำการค้าระหว่างท่าต่างประเทศกับท่าในพระราชอาณาเขต

ข้อ 4 กฎกระทรวงเศรษฐกิจ ออกตามความในมาตรา 3 และ มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477

³⁷ ข้อ 5 กฎกระทรวง ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2490) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติมพุทธศักราช 2477

- เรือค้าชายฝั่ง เรือค้าประเภทใกล้เคียง หรือเรือค้าต่างประเทศที่มีขนาดเกินกว่า 35 ตัน ซึ่งเข้ามาทอดสมอในเขตท่าเกาะสีชัง ในเขตที่ทอดจอดเรือนอกสันดอน หรือเข้ามาในเขตท่าอื่น ๆ ตันละ 12 สตางค์

การเก็บตามระวางบรรทุกของเรือ ให้เก็บตามจำนวนรียิสเตอร์ตันถ้วน ถ้าระวางบรรทุกเป็นจำนวนหาบ ให้คำนวณกลับเป็นจำนวนรียิสเตอร์ตันเสียก่อนโดยหารจำนวนหาบด้วย 22.34

ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดช้อยกเว้นสำหรับเรือค้าชายฝั่งขนาดบรรทุกต่ำกว่า 800 หาบ³⁸ ไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมประภาคาร พันท้ายร่อนน้ำ และโคมไฟ

เรือซึ่งได้เสียค่าธรรมเนียมประภาคาร พันท้ายร่อนน้ำและโคมไฟ มาขอใบปล่อยเรือ ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานศุลกากร หรือเจ้าพนักงานอื่นผู้มีหน้าที่ออกใบปล่อยเรือ ขอตรวจดูใบเสร็จค่าธรรมเนียม นั้น ถ้าปรากฏว่าได้เสียค่าธรรมเนียมแล้ว จึงให้ออกใบปล่อยเรือให้³⁹ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดพยายามจะนำเรือไปจากน่านน้ำไทย โดยไม่ได้เสียค่าธรรมเนียมดังกล่าว หรือไม่ยอมให้วัดขนาดเรือที่ตนเป็นผู้ควบคุมเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ห้าร้อยบาทถึงห้าพันบาท⁴⁰

เรือชายฝั่งที่ได้เสียค่าธรรมเนียมประภาคาร ครบ 30 เที้ยว ใน 1 ปี (1 ม.ค.-31 ธ.ค.) ให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมประภาคารสำหรับปีนั้น⁴¹

เรือที่ค้าชายฝั่งได้จะต้องเป็นเรือไทยเท่านั้น ลักษณะของเรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทย มี 2 ลักษณะคือ

- 1) เรือที่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย ได้แก่
 - เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
 - เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
 - เรือลำนํ้าที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป
- 2) เรือไทยที่ไม่ต้องจดทะเบียน ที่มีขนาดต่ำกว่า 1) ของบุคคลธรรมดา ตามมาตรา 7 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

ค. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ได้กำหนดให้ เรือค้าชายฝั่งทำการค้าได้ทั้งการค้าชายฝั่งและการค้าต่างประเทศ โดยมีการขยายรายละเอียดไว้อย่างชัดเจน ดังนี้

“เรือลำใดมาจากภาคต่างประเทศ และแวะ ณ ท่าหรือที่แห่งใดในพระราชอาณาจักรในระหว่างทางไปยังท่า หรือที่อื่นในพระราชอาณาจักรก็ดี และเรือลำใดออกจากท่าหรือที่แห่งหนึ่งในพระ

³⁸ มาตรา 213 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

³⁹ มาตรา 215 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁴⁰ มาตรา 216 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁴¹ ประมวล ข้อ 4 06 02 02 ยกเว้นค่าธรรมเนียมประภาคารสำหรับเรือค้าชายฝั่ง

ราชอาณาจักรไปยังท่าหรือที่แห่งอื่นในระหว่างทางขาออกไปยังภาคต่างประเทศก็ดี ในส่วนที่เกี่ยวกับการไปมาค้าขายในเขตชายฝั่ง ท่านให้บังคับด้วยบทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าชายฝั่ง แต่ในส่วนการไปมาค้าขายหรือรับส่งสินค้าอันเกี่ยวกับภาคต่างประเทศ ให้บังคับด้วยบทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าต่างประเทศ”⁴²

เรือที่บรรทุกของมาจากภาคต่างประเทศ ของนั้นเมื่อมีการนำเข้า ตามปกติจะอยู่ในบังคับของบทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าต่างประเทศ แต่หากเรือนั้น ทำการค้าระหว่างท่าแห่งหนึ่งกับท่าอีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักรให้บังคับด้วยบทข้อบังคับ ว่าด้วยการค้าชายฝั่ง แต่เรือประเภทนี้จะต้องเป็นเรือที่อาจทำการค้าในน่านน้ำไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

เรือที่มาจากภาคต่างประเทศ คำว่า “ท่าต่างประเทศ” “ภาคต่างประเทศ” หรือ “เมืองต่างประเทศ” หมายความว่า ที่ใด ๆ นอกพระราชอาณาจักรสยาม⁴³ หมายความว่า ที่ใด ๆ นอกพระราชอาณาเขตไทย ดังนี้เมื่อพื้น 12 ไมล์ทะเล⁴⁴ ก็เป็นภาคต่างประเทศ

อย่างไรก็ดี เรือค้าชายฝั่ง ก็สามารถแปลงสภาพเรือ จากเรือค้าชายฝั่งเป็นเรือต่างประเทศ และการแปลงเรือต่างประเทศเป็นเรือค้าชายฝั่งได้ แต่ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด

เรือค้าชายฝั่งแม้จะอยู่ภายใต้บทบัญญัติพระราชศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 64-71 แต่เรือชนิดดังต่อไปนี้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามพิธีการศุลกากรการค้าชายฝั่ง⁴⁵

- 1) เรือที่ใช้กำลังคนเป็นส่วนใหญ่
- 2) เรือยอร์ช
- 3) เรือที่ใช้ในราชการ
- 4) เรือใช้สำหรับการประมงเท่านั้น
- 5) เรือเดินระหว่างท่ากับที่ทอดเรือภายนอกของเท่านั้น เท่านั้น
- 6) เรือมีระวางบรรทุกตั้งแต่ 35 ตันลงมา และเป็นเรือของเจ้าของที่อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ทำการค้านอกน่านน้ำไทย บรรทุกแต่ผลิตภัณฑ์ของไทย (เฉพาะในส่วนภูมิภาคเท่านั้น)

หมายเหตุ: สำหรับท่ากรุงเทพฯ เรือประเภท 1-6 นี้ จะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับและเสียค่าธรรมเนียมการค้าชายฝั่งโดยไม่ได้รับการยกเว้น

⁴² มาตรา 65 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

⁴³ มาตรา 2 วรรค 6 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469

⁴⁴ ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตว่าต้องไม่เกิน 12 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน (baselines) ซึ่งรัฐชายฝั่งเป็นผู้กำหนดตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตน ซึ่งหมายความรวมถึงอำนาจอธิปไตยในห้วงอากาศ (air space) เหนือทะเลอาณาเขต และอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) แห่งทะเลอาณาเขตด้วย (อนุสัญญา ข้อ 2 (1) และ (2)) โดยมีข้อยกเว้นในการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขต คือ “การใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริต” (right of innocent passage) ของเรือต่างชาติในทะเลอาณาเขตของรัฐชายฝั่ง (อนุสัญญา ข้อ 17)

⁴⁵ ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง

- 7) เรือเฟอร์รี่ ที่เดินทางจากท่าแห่งหนึ่งไปยังท่าอีกแห่งหนึ่งภายในราชอาณาจักรเป็นประจำ และมีจุดหมายทางที่แน่นอน
- 8) เรือที่เดินระหว่างหลุมขุดเจาะแก๊สธรรมชาติในเขตไหล่ทวีปของประเทศไทย ซึ่งทำการบรรทุกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่ได้จากหลุมขุดเจาะแก๊สดังกล่าวเข้ามายังชายฝั่งในราชอาณาจักร
- 9) เรือลำเลียงขนส่งคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าส่งออกที่ผ่านพิธีการใบขนสินค้าและส่งมอบสินค้า ณ จุดตรวจปล่อยของท่าหรือที่ หรือด่านศุลกากรแห่งหนึ่ง เพื่อนำไปบรรทุกหรือส่งออก ณ ท่าหรือที่ หรือด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง
- 10) เรือลำน้ำตามปกติที่ทำการค้าขายตามแม่น้ำลำคลองที่บางครั้งต้องเดินทางทะเลบ้าง และไม่มีเครื่องยนต์หรือมีระวางบรรทุกต่ำกว่า 20 ตันกรอสส์

4.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าชายฝั่ง

การควบคุมการค้าชายฝั่ง เป็นไปเพื่อการควบคุมมิให้เกิดความเสียหายแก่รายได้ของแผ่นดิน⁴⁶ เนื่องจาก ความเสียหายแก่ค่าอากรเนื่องจากเรือค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ความเสียหายแก่อากรสำหรับเรือที่ค้าชายฝั่งและค้าต่างประเทศด้วย ความเสียหายแก่อากรสำหรับเรือที่มาจากต่างประเทศแล้วแวะตามชายฝั่ง ความเสียหายแก่ค่าอากรสำหรับการค้าชายฝั่งทุกประเภท โดยเฉพาะของที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต⁴⁷ และของต้องกักต⁴⁸ พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระบวนการพิธีการศุลกากรในการดำเนินการของสินค้าที่มีมากับเรือชายฝั่งโดยเฉพาะ ดังที่กำหนดไว้ในหมวด 8 เรื่องการค้าชายฝั่ง มีจำนวน 8 มาตรา (มาตรา 64-71) โดยกำหนดลักษณะของการค้าชายฝั่งไว้ดังนี้

⁴⁶ ประมวลระเบียบพิธีปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง หมวด 6 พิธีการศุลกากรว่าด้วยการค้าชายฝั่ง

⁴⁷ ภาษีสรรพสามิต คือ ภาษีการขายเฉพาะที่เรียกเก็บจากสินค้าและบริการบางประเภท ซึ่งมีเหตุผลสมควรที่จะต้องรับภาระภาษีสูงกว่าปกติ เช่น สินค้าที่บริโภคแล้วอาจก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพและศีลธรรมอันดี สินค้าและบริการที่มีลักษณะเป็นการฟุ่มเฟือย หรือสินค้าที่ได้รับผลประโยชน์เป็นพิเศษจากรัฐ หรือสินค้าที่ก่อให้เกิดภาระต่อรัฐบาลในการที่จะต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อให้บริการผู้บริโภค หรือเป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายพ.ร.บ. สุรา พ.ศ. 2493 พ.ร.บ. ยาสูบ พ.ศ. 2509 พ.ร.บ. ไฟ พุทธศักราช 2486 พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 พ.ร.บ. พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2527 จัดเก็บภาษีท้องถิ่นเพิ่มจากภาษีสรรพสามิต โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมาย และพ.ร.บ. องค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 สินค้าและบริการ ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์น้ำมัน เครื่องดื่ม เครื่องไฟฟ้า รถยนต์ เป็นต้น

⁴⁸ ของต้องกักต คือ ของที่จะนำเข้าได้หรือส่งออกได้ ต้องได้รับอนุญาต/ใบรับรอง หรือปฏิบัติได้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่เกี่ยวข้องต้องตรวจสอบให้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องตามระเบียบ

ประมวลระเบียบพิธีปฏิบัติศุลกากร พ.ศ.2556 ภาค 4 พิธีการศุลกากรเฉพาะเรื่อง หมวด 4 พิธีการศุลกากรว่าด้วยการต้องห้ามต้องกักต

1) การค้าชายฝั่งจะต้องเป็นการค้าทางทะเลจากภาคหนึ่งไปยังอีกภาคหนึ่งแห่งพระราชอาณาจักร จึงกล่าวได้ว่า การค้าชายฝั่งเป็นการค้าในน่านน้ำไทย

2) เรือที่จะทำการค้าในน่านน้ำไทยได้นั้นจะต้องเป็นเรือไทย

3) เรือค้าชายฝั่งทำการค้าได้ทั้งการค้าชายฝั่งและการค้าต่างประเทศ

ก. หากเรือได้มีการแวะ ณ ท่าที่แห่งใดในราชอาณาจักร และการแวะท่าหรือที่นี้ เมื่อมีการขนสินค้าภายในประเทศจากท่าหรือที่นั้นไปยังที่อื่น ในส่วนนี้ให้ใช้บทกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการค้าชายฝั่ง แต่เมื่อเรื่อนั้นออกจากท่าหรือที่เพื่อไปต่างประเทศ ย่อมเป็นการค้าต่างประเทศ⁴⁹

ข. แต่ถ้าเรื่อนั้น ออกจากท่าหรือที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังท่าหรือที่แห่งอื่นในราชอาณาจักรระหว่างทางออกไปยังต่างประเทศ กรณีนี้การแวะท่าหรือที่อื่นในประเทศนั้นเป็นการถ่ายของขึ้น หรือบรรทุกของลงและไปถ่ายของขึ้น ณ ท่าหรือที่แห่งอื่นในราชอาณาจักร ในส่วนนี้จึงเป็นการค้าชายฝั่ง ส่วนของที่ขนขึ้นจากท่าแรกที่ออกมานั้นและนำออกไปต่างประเทศ ถือว่าเป็นการค้าต่างประเทศ

4) ข้อห้ามเรือค้าชายฝั่ง

ก. ห้ามเรือค้าชายฝั่งบรรทุกของลง หรือของขึ้น หรือแวะ ณ ที่ใดนอกพระราชอาณาเขตหรือ

ข. เปลี่ยนทางเดินโดยมิได้มีพฤติการณ์อันมิอาจกล่าวล่วงเสียได้มาบังคับให้ต้องกระทำเช่นนั้น หรือ

ค. ถ้านายเรือค้าชายฝั่งลำใด ซึ่งได้แวะ ณ ที่ใดนอกพระราชอาณาเขต มิได้แจ้งเหตุการณ์นั้น ๆ เป็นลายลักษณ์อักษรต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ท่าแรกที่มาถึงในพระราชอาณาจักรทันใดที่เรื่อนั้นมาถึง⁵⁰

ง. นายเรื่อนั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท

5) บัญชีสินค้า

เรือที่จะไปยังต่างประเทศ ก่อนบรรทุกของที่จะขนไปตามชายฝั่งลงเรือต้องยื่นใบขนสินค้าชายฝั่ง หรือบัญชีสินค้าตามแบบใบแนบ 10 และวางเงินค่าภาษีเต็มจำนวนสำหรับของนั้น ณ ท่าที่ได้รับใบปล่อยเรือ โดยเงินที่วางไว้นี้อาจคืนให้ เมื่อได้ยื่นใบรับรองอันถูกต้องของเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ (ใบแนบ 10 ก) ภายในสองเดือนนับแต่วันที่ได้รับใบปล่อยเรือ อันแสดงว่าของนั้นได้ขึ้นภายในพระราชอาณาจักรแล้ว⁵¹

⁴⁹ มาตรา 45-60 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร ปีพ.ศ.2469

⁵⁰ เหตุผลสำคัญที่นายเรือค้าชายฝั่งต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หากเกิดในกรณีดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตรวจสอบข้อเท็จจริงเป็นพิเศษว่า มีการลักลอบหนีศุลกากรเกิดขึ้นหรือไม่

⁵¹ มาตรา 67 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

6) ใบอนุญาตปล่อยสินค้า

เรือค้าขายฝั่งลำใดจะออกจากท่า หรือที่ขนสินค้าลง หรือถ่ายสินค้าออก ให้ทำบัญชีเป็นสองฉบับ มีข้อความต้องกันตามแบบที่กำหนดไว้ในใบแนบ 11 ลงชื่อนายเรือแสดงรายละเอียดของเรือ และสินค้าในเรือตามที่กำหนดไว้ และส่งมอบแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งจะได้ยึดใบคู่ฉบับไว้และลงวันเดือนปี และลงชื่อในต้นฉบับคืนให้ไป บัญชีนี้ให้ถือว่าเป็นใบอนุญาตปล่อยสินค้า และปล่อยเรือให้เดินทางได้ด้วย ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยเรือตามอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวงทุก ๆ ท่าที่ระบุชื่อไว้ในใบแนบนั้น ถ้าเรือค้าขายฝั่งลำใดออกจากที่แห่งใดโดยมิได้มีใบอนุญาตเช่นนั้นก็ดี หรือถ้าไม่แสดงใบอนุญาตนี้ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เมื่อเรือถึงท่า และก่อนเริ่มขนสินค้าขึ้นก็ดี ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท⁵²

7) ใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างคุ้มได้ทั่วไป

ในกรณีที่ดีเห็นสมควรจะออกใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างคุ้มได้ทั่วไป ให้แก่เรือลำใด ๆ ที่ไปมาค้าอยู่เสมอเป็นปกติระหว่างท่าต่าง ๆ ในพระราชอาณาเขตก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่า จะต้องยื่นบัญชีอันถูกต้องแห่งสินค้าที่บรรทุกไปนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ตรงต่อระเบียบการทุก ๆ เที้ยว และต้องส่งใบแจ้งความตามแบบที่กำหนดไว้ในใบแนบ 12 ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ท่าที่เรือออกก่อนเวลาที่จะออกเรือ และให้ยื่นคำแจ้งความตามที่กำหนดไว้ในใบแนบอันเดียวกันนั้นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ท่าที่เรือไปถึงภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เมื่อเรือไปถึงและก่อนเริ่มขนสินค้าขึ้น ใบอนุญาตปล่อยสินค้าอันคุ้มได้ทั่วไปนี้อาจอนเสียในเวลาใด ๆ ก็ได้ โดยแจ้งความให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษร ถ้าผู้ทรงใบอนุญาตปล่อยสินค้าอันคุ้มได้ทั่วไป ละเลยไม่ยื่นบัญชีสินค้าและคำแจ้งความดังกล่าวนี้ นายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท ส่วนการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมปล่อยเรือตามอัตราตามที่รัฐมนตรีกำหนดในกฎกระทรวง⁵³ สำหรับเรือที่เดินไปมาโดยมีใบอนุญาตอย่างคุ้มได้ทั่วไปกำกับทุก ๆ ท่าที่ระบุชื่อไว้ในใบแนบนั้น และซึ่งจะต้องยื่นรายการแจ้งกำหนดวันเรือมาถึงและออกไปตามความในมาตรานี้ และในอัตราเดียวกับที่จะได้เรียกเก็บจากเรือที่ไม่ได้ออกใบอนุญาตอย่างคุ้มได้ทั่วไป แต่อธิบดีจะยอมรับเงินฝากประจำซึ่งจะได้หักออกเป็นค่าธรรมเนียมอันต้องเสียเป็นยอดรวมทุกระยะกึ่งปี

8) สมุดบัญชีสินค้าประจำเรือ

เรือค้าขายฝั่งทุกลำ จะต้องมีสมุดบัญชีสินค้าไว้ประจำเรือ เพื่อบันทึกข้อความรายละเอียดในการเดินเรือทุกเที้ยว ประเภทและปริมาณสินค้าที่บรรทุก วันเดือนปี ที่เรือออกจากท่า วัน เดือน ปี และท่า

⁵² มาตรา 68 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

⁵³ อัตราค่าธรรมเนียมใบปล่อยเรือ สำหรับเรือไปยังท่าในประเทศไทย ลำละ 100 บาท

อัตราค่าธรรมเนียมใบอนุญาตปล่อยสินค้าอย่างคุ้มได้ทั่วไป สำหรับเรือไปยังท่าในประเทศไทย ปีละ 200 บาท

ในแบบ ศ.7 อัตราค่าธรรมเนียมออกใบปล่อยใน กฎกระทรวง ฉบับที่ 144 (พ.ศ.2547) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พุทธศักราช 2469 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่ 66 ก 13 ตุลาคม 2547

ที่ไปถึง และที่ถ่ายสินค้าออก ชื่อนายเรือ เป็นต้น หากฝ่าฝืนมีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁵⁴

9) ข้อห้ามกลุ่มสินค้าบางอย่าง

ของนำเข้าที่ต้องค่าอากรชั้นใน เช่น สุรา ยาสูบ หรือของอันต้องจำกัดบรรทุกไปในเรือค้าขายฝั่ง ถ้าขนออกจากเรือโดยมิได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ นายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท⁵⁵

นอกจากนี้ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรการค้าชายฝั่ง ยังได้กำหนดขั้นตอนปฏิบัติดังนี้

1) การขนส่งสินค้าน้ำมัน

ตามพระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542 กำหนดให้การขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางน้ำให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วย การเดินเรือในน่านน้ำไทย⁵⁶

ก. กรณีการขนส่งสินค้าน้ำมัน

ผลิตภัณฑ์น้ำมันเป็นสินค้าที่มีการขนส่งทางน้ำในสัดส่วนที่สูงในปี พ.ศ. 2546 การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันไปยังคลังน้ำมันหลักทั่วประเทศใช้ทางน้ำมากเกือบร้อยละ 30 น้ำมันเกือบทั้งหมดที่ส่งไปคลังในภาคใต้ ใช้การขนส่งจากโรงกลั่นโดยเรือชายฝั่ง ในขณะเดียวกันก็มีน้ำมันจำนวนไม่น้อยที่ส่งโดยทางเรือจากโรงกลั่นในบริเวณระยอง-มาบตาพุด-ศรีราชา มายังคลังในกรุงเทพฯ ภาคกลาง และภาคตะวันตก บริษัทน้ำมันบางแห่งมีความเห็นว่าจำนวนเรือบรรทุกน้ำมัน ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ ร่องน้ำในบริเวณท่าเรือปลายทางบางแห่ง (เช่น ท่าเรือที่คลังสุราษฎร์ธานี) มีลักษณะตื้นเขิน ทำให้ต้องใช้เรือบรรทุกขนาดเล็ก ทำให้ต้นทุนการขนส่ง ต่อหน่วยค่อนข้างสูง

ตามข้อบังคับว่าด้วยน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวาง กำหนดให้

1) เรือกำปั่น⁵⁷ ถึงทุกลำที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำใด ๆ ในประเทศไทย และมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังที่ท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาตสำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยไปจากที่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า⁵⁸ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁵⁹

2) เรือกำปั่น ถึงทุกลำที่เข้ามาถึงในเขตท่าหรือลำแม่น้ำใด ๆ ในประเทศไทย และมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรทุกในถังระวางมาในเรือ ท่านว่าเรือนั้นต้องรีบไปยังที่ท่าขนสินค้าซึ่งได้รับอนุญาต

⁵⁴ มาตรา 99 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

⁵⁵ มาตรา 70 พระราชบัญญัติกรมศุลกากร พ.ศ.2469

⁵⁶ มาตรา 17 พระราชบัญญัติควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2542

⁵⁷ เรือกำปั่น หมายความว่า เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือด้วยใบ และไม่ได้ใช้ กรรเชียง แจว หรือพาย

มาตรา 3 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁵⁸ มาตรา 199 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁵⁹ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

สำหรับขนน้ำมันปิโตรเลียมอย่างนั้นโดยพลัน และห้ามมิให้เรือลำนั้นถอยไปจากที่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า⁶⁰ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶¹

3) ในระหว่างเวลาที่เรือกำปั่นถึงลำใด ซึ่งมีน้ำมันปิโตรเลียมอย่างบรรจุในถังระวางอยู่ในเรือยังพักอยู่ในเขตท่าหรือลำแม่น้ำตำบลใด ๆ ในประเทศไทย ท่านห้ามมิให้ใช้ไฟ หรือโคมนอกจากโคมไฟฟ้าบนเรือหรือในที่ใกล้ชิดกับเรือลำนั้น ในขณะที่ถังระวางหรือห้องบรรจุขน้ำมันปิโตรเลียมยังเปิดอยู่หรือกำลังถ่ายหรือรับน้ำมันปิโตรเลียมหรือในขณะที่ฝาครอบภาชนะยังเปิดอยู่ และห้ามบรรดาคนในเรือนั้นทุกคนมิให้สูบบุหรี่หรือมีไม้ขีดไฟอยู่ใกล้ตัว แต่ที่บังคับไว้เหล่านี้ ต้องถือว่าไม่เป็นการห้ามไฟครัว หรือไฟในห้องเครื่องจักรสำหรับให้เกิดสติพอให้เรือถอยเข้าหรือถอยออกที่ท่าขนส่งสินค้าเช่นว่ามาแล้ว หรือออกไปยังทะเล หรือเพื่อให้มีแรงสติสำหรับการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่ยังมีอยู่นั้นออกจากเรือ⁶² ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶³

4) ในไม่ว่าเวลาใด ห้ามมิให้เรือกำปั่นถึงเข้าไปยังท่าหรือเข้าจอดเทียบท่ามากกว่าลำหนึ่ง และในขณะที่เรือกำปั่นถึงลำใดกำลังถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมจากเรือ หรือรับน้ำมันปิโตรเลียมลงบรรจุในเรือ ห้ามมิให้เรือกำปั่นหรือเรือลำอื่นหรือเรือสำเภาลำหนึ่งลำใดอยู่เทียบท่าเดียวกัน หรือเทียบท่ากับกำปั่นถึงลำนั้นเป็นอันขาด⁶⁴ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶⁵

5) เรือกำปั่นถึงลำใดที่บรรจุขน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในถังระวางเรือ หรือที่เพิ่งจะเสร็จการถ่ายน้ำมันปิโตรเลียมที่บรรจุมาเช่นนั้นจากเรือก็ดี ห้ามมิให้เคลื่อนจากที่ ๆ จอดอยู่นั้นโดยมิได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ถ้าและเจ้าท่าเห็นเป็นที่พอใจว่าเรือกำปั่นถึงลำใดไม่มีน้ำมันปิโตรเลียมอยู่ในเรือ และได้ล้างชำระเปิดให้อากาศเข้าออกในถังระวางเรือโดยสะดวกแล้ว เจ้าท่าอนุญาตให้เรือลำนั้นเลื่อนไปจอดยังที่ใดตามที่กำหนดให้ไว้ก็ได้⁶⁶ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่น⁶⁷

⁶⁰ มาตรา 199 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶¹ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶² มาตรา 200 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

⁶³ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶⁴ มาตรา 205 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

⁶⁵ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶⁶ มาตรา 206 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

⁶⁷ มาตรา 208 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

ข. กรณีน้ำมันรั่วไหลลงทะเล

1) กรณีที่เรือน้ำมันจม

เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินทางในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินทางออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด⁶⁸

2) เท ทิ้ง หรือปล่อยน้ำมัน

ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่วไหลด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ⁶⁹

4.4 กฎหมายส่งเสริมกิจการการขนส่งชายฝั่ง

ก. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548

กำหนดให้การขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ให้เป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางทะเล⁷⁰ และผู้ประกอบการกิจการขนส่งคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยตันกรอสขึ้นไป ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลด้วย

⁶⁸ มาตรา 121 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁶⁹ มาตรา 204 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

⁷⁰ มาตรา 3 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2548

การจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ในการประชุมครั้งที่ 1/2552 ให้แต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะ จำนวน 6 คณะ⁷¹ ซึ่งคณะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง คือ พัฒนาการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ และได้มีมาตรการทางการเงินสำหรับโครงการสนับสนุนการต่อเรือในประเทศเพื่อพัฒนากองเรือขนส่งน้ำมันชายฝั่งของไทย

ข. พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520

พระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดประเภทกิจการและเงื่อนไขกิจการ ในการส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับชายฝั่ง ดังนี้

ตาราง 19 กิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง

ประเภทกิจการ	เงื่อนไข	สิทธิและประโยชน์
หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง		
4.9 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ	ต้องได้รับใบรับรองระบบคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 14000 ภายใน 2 ปี นับแต่วันครบเปิดดำเนินการ	A2
4.9.1 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ ขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส		A2
4.9.2 กิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ ขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอส (เฉพาะเรือโลหะ หรือไฟเบอร์กลาสที่มีการติดตั้งเครื่องยนต์และอุปกรณ์)		

⁷¹ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวี ถูกกำหนด 6 แผนยุทธศาสตร์ คือ

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยกองเรือแห่งชาติ เพื่อขยายเส้นทางให้บริการและขนาดของกองเรือแห่งชาติให้มีระวางบรรทุกสินค้าและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น และทำให้อัตราค่าระวางมีความเป็นธรรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางน้ำทดแทนการขนส่งทางบกเพื่อประหยัดพลังงานและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาเรือเพื่อสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือของประเทศและเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ เพื่อเป็นอุตสาหกรรมสนับสนุนการขยายขนาดกองเรือไทยเสริมสร้างการจัดจ้างงานและมีมือแรงงานประหยัดเงินตราต่างประเทศ ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาท่าเรือเพื่อส่งเสริมการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เหมาะสมและสอดคล้องกับอุปสงค์ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าของภูมิภาค
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาและยกระดับมาตรฐานของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้พอเพียง เพื่อมุ่งเน้นการผลิตบุคลากรที่ขาดแคลนและพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้ได้ตามมาตรฐานระดับสากลและมีปริมาณเพียงพอตามความต้องการของตลาด
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพัฒนาเครือข่ายเชื่อมโยงธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ครบวงจร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการในกิจการเกี่ยวเนื่องกับพาณิชย์นาวี

ประเภทกิจการ	เงื่อนไข	สิทธิและประโยชน์
หมวด 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค		
7.3 กิจการขนส่งมวลชน และสินค้าขนาดใหญ่	ต้องได้รับความเห็นชอบจาก	A2
7.3.3 กิจการขนส่งทางเรือ	หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง	

หมายเหตุ: กลุ่ม A ได้แก่ กลุ่มกิจการที่จะได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล เครื่องจักร วัตถุดิบ และสิทธิและประโยชน์ที่มีใช้ภาษีอากร

กลุ่ม A2 ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ ดังนี้

- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี เป็นสัดส่วนร้อยละ 100 ของเงินลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน)
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
- ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็น สำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 1 ปี ทั้งนี้ คณะกรรมการจะพิจารณาขยายเวลาให้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
- สิทธิและประโยชน์ที่มีใช้ภาษีอากร

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. ประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2543 เรื่อง ประเภท ขนาดและเงื่อนไขของกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนดเงื่อนไขว่า กิจการเรือที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมเจ้าท่า ซึ่งหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในกิจการเรือ พ.ศ. 2551⁷² ได้กำหนดเรือที่สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนได้ ได้แก่ เรือที่มีเขตการเดินเรือ โดยเฉพาะ เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง และเรือเดินภายในประเทศ หมายถึงเขตการเดินเรือตามแผนที่เขตสำหรับเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่ง (Vessel Engaged on Near-Coastal Voyages)⁷³ จะต้องเข้าหลักเกณฑ์การส่งเสริมดังนี้

ตารางที่ 20 หลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนของเรือ

เรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง	เรือเดินภายในประเทศ
1. อายุเรือไม่เกินกว่า 25 ปี	1. อายุเรือไม่เกินกว่า 25 ปี
2. สำหรับเรือขนส่งน้ำมันและสินค้าอันตรายต้องทำประกันภัยตัวเรือ และเครื่องจักร รวมทั้งประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามไว้กับ P&I Clubs	2. สำหรับเรือขนส่งน้ำมันและสินค้าอันตรายต้องทำประกันภัยตัวเรือ และเครื่องจักร รวมทั้งประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่สามไว้กับ P&I Clubs
3. ต้องซ่อมทำอู่แห้งกับอู่ต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย ตามกำหนดการตรวจเรือของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	3. ต้องซ่อมทำอู่ต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย
4. ต้องจดทะเบียนเรือไทย	4. ต้องจดทะเบียนเรือไทย

⁷² ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ว่าด้วยหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนในกิจการเรือ พ.ศ.2551

⁷³ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 25) พ.ศ.2541

ค. พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล
ในประมวลรัษฎากร ได้กำหนดให้มีรายการยกเว้นภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งสินค้า
ทางทะเลหลายรายการ สรุปดังตารางที่ 21

ตารางที่ 21 รายการที่ยกเว้น หลักเกณฑ์วิธีการ กฎหมายอ้างอิงตามประมวลรัษฎากร
ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางทะเล

รายการที่ยกเว้น	หลักเกณฑ์วิธีการ	กฎหมายอ้างอิงตามประมวลรัษฎากร	หมายเหตุ
เงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล ระหว่างประเทศให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ซึ่งใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทย และมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย	พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540 ⁷⁴	การได้รับยกเว้นภาษีต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด
เงินปันผล หรือเงินส่วนแบ่งกำไรที่ได้จากกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับเงินปันผล หรือเงินส่วนแบ่งกำไรที่ได้จากบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่มีเงินได้ จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือ ไทย และมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย	พระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540	-
การลดภาษีเงินได้เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเล	ให้ลดอัตราภาษีเงินได้ที่นำมาคำนวณภาษีเงินได้ และคงจัดเก็บในอัตราร้อยละ 1 สำหรับเงินได้พึงประเมินที่เป็นค่าเช่าเรือเดินทะเลในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ 148) พ.ศ. 2547 ⁷⁵	การเช่าเรือได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์เฉพาะค่าเช่าที่มีการจ่ายระหว่างวันที่ พรก. นี้ใช้บังคับถึงวันที่ 31 พค.2529
การกำหนดให้บริการขนส่งในราชอาณาจักรสำหรับเรือเดินทะเล และการให้	กำหนดให้เจ้าของเรือไทยที่ให้บริการขนส่งในราชอาณาจักรโดยเรือเดินทะเลมีสิทธิเลือกจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและเสียภาษี มูลค่าเพิ่มได้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการให้บริการขนส่งทางทะเล และ	ด้วยการกำหนดให้กิจการที่ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มเสียภาษีมูลค่าเพิ่มได้	

⁷⁴ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 67ก วันที่ 11 พฤศจิกายน 2540

⁷⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 101 ตอนที่ 61 วันที่ 9 พฤษภาคม 2527

รายการที่ยกเว้น	หลักเกณฑ์วิธีการ	กฎหมายอ้างอิง ตามประมวลรัษฎากร	หมายเหตุ
บริการขนส่งทางทะเล กับแม่น้ำเป็นกิจการที่ มีสิทธิจดทะเบียน มูลค่าเพิ่มและเสีย มูลค่าเพิ่มได้	การค้าชายฝั่งของประเทศไทย	(ฉบับที่ 521) พ.ศ. 2554 ⁷⁶	
การยกเว้นภาษีเงินได้ ของบริษัทหรือห้าง หุ้นส่วนนิติบุคคลที่ ตั้งขึ้นตามกฎหมาย ไทยและประกอบ กิจการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ โดย นำเงินได้ไปจัดหาเรือ ลำใหม่เพื่อทดแทน เรือลำเก่าที่ขายไป	(1) ต้องมีการซื้อเรือลำใหม่และนำไปจดทะเบียนเป็นเรือ ไทยภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ขายเรือลำเก่านั้น (2) ให้สามารถจัดหาเรือด้วยการต่อเรือลำใหม่ ตาม สัญญาการต่อเรือ โดยให้นำเรือลำใหม่ไปจดทะเบียน เป็นเรือไทย ภายใน 2 ปี นับแต่วันที่ขายเรือลำเก่านั้น (3) ให้สามารถซื้อเรือลำใหม่ได้ก่อนที่จะมีการขายเรือลำ เก่าออกไป โดยให้นำเรือลำใหม่ไปจดทะเบียนเป็น เรือไทย และต้องขายเรือลำเก่าภายใน 1 ปี นับแต่ วันที่ซื้อเรือลำใหม่ (4) เรือที่ซื้อใหม่ตาม (1) และ (3) ต้องมีอายุการใช้งาน มาแล้วไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป รวมทั้งเรือที่ซื้อใหม่และ เรือที่ต่อใหม่ตาม (1) (2) และ (3) ต้องมีระวาง บรรทุกไม่น้อยกว่าเรือที่ขายไป (5) ต้องแจ้งการขายเรือเก่าและการซื้อหรือการต่อเรือ ใหม่เป็นหนังสือต่ออธิบดีกรมสรรพากรภายใน 30 วันนับแต่วันที่ขายเรือเก่านั้น หรือนับแต่วันที่จด ทะเบียนเรือลำใหม่เป็นเรือไทย ⁷⁷	พระราชกฤษฎีกา ออกตามความใน ประมวลรัษฎากรว่า ด้วยการลดอัตราและ ยกเว้นรัษฎากร (ฉบับ ที่ 543) พ.ศ. 2555 ⁷⁸	
ลดอัตราภาษีค่าเช่า เรือ	1) ให้บริษัทฯ ผู้จ่ายเงินค่าเช่าฯ หักภาษีและนำส่งเพียง ร้อยละ 1 (จากเดิมร้อยละ 15) ตามประมวลรัษฎากร 2) ต้องเป็นการจ่ายค่าเช่าเรือเดินทะเล ให้แก่บริษัทหรือ ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลต่างประเทศ 3) ต้องจ่ายค่าเช่าตั้งแต่วันที่ 30 มี.ค.2556-31 ธ.ค.2556	พระราชกฤษฎีกา ออกตามความใน ประมวลรัษฎากรว่า ด้วยลดอัตรารัษฎากร (ฉบับที่ 560) พ.ศ. 2556 ⁷⁹	

ที่มา: กรมสรรพากร. พระราชกฤษฎีกา.

⁷⁶ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนที่ 42ก วันที่ 27 พฤษภาคม 2554

⁷⁷ ข่าวกระทรวงการคลัง ฉบับที่ 149/2554 เรื่อง มาตรการภาษีเพื่อการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

⁷⁸ ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 129 ตอนที่ 92 ก วันที่ 28 กันยายน 2555

⁷⁹ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนที่ 30ก วันที่ 29 มีนาคม 2556

ง. พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

ในภาค 4 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530 กำหนดการยกเว้นอากรของที่นำเข้าในราชอาณาจักร หรือส่งออกป็นอกราชอาณาจักร และจะได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพากร ในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่ง จะถูกกำหนดไว้ในประเภทที่ 7 คือ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของอากาศยานหรือเรือ รวมทั้งวัสดุที่นำเข้า ที่ได้ขอยกเว้นอากร จะต้องนำไปใช้ ภายในกำหนดเวลา 1 ปี⁸⁰ ผู้ขอยกเว้นอากร แบ่งเป็น

- 1) ผู้นำเข้าของเข้าได้รับอนุมัติจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งในการซ่อมหรือสร้างเรือเดินทะเลหรือส่วนของเรือเดินทะเลที่มีขนาดเกินหกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป
- 2) ผู้นำเข้าเป็นเจ้าของเรือ นำเข้าเพื่อใช้ซ่อมเรือหรือส่วนประกอบของเรือขนาดตั้งแต่ 250 ตันกรอสส์ขึ้นไป

จ. มาตรการสนับสนุนด้านการเงิน

เนื่องจากการซื้อเรือ หรือต่อเรือแต่ละลำ จะต้องใช้งบประมาณที่สูงมาก ทำให้ผู้ประกอบการมีความต้องการการสนับสนุนด้านการเงินของรัฐบาล ที่ผ่านมารัฐบาลได้ให้การสนับสนุนในลักษณะสินเชื่อพาณิชย์นาวี เพื่อให้เป็นการพัฒนากองเรือไทยให้มีขนาดใหญ่มากขึ้น ทั้งนี้ได้กำหนดเกณฑ์ ดังนี้

- 1) เป็นกิจการที่จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดในประเทศไทยและมีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยเกินกว่า 50% ของทุนจดทะเบียนทั้งหมด
- 2) ต้องนำเงินกู้ยืมไปลงทุนซื้อเรือใหม่หรือเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานมาแล้วไม่เกิน 20 ปี
- 3) เรือที่ลงทุนซื้อต้องนำมาจดทะเบียนในประเทศไทยและมีธงชาติไทยเป็นธงประจำเรือ
- 4) เป็นกิจการที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก

เนื่องจากเกณฑ์ในข้อ 4) เป็นข้อกำหนดที่ทำให้เรือไทยที่ทำธุรกิจการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศไม่สามารถที่จะได้รับการสนับสนุนตามมาตรการนี้

เมื่อได้มีการประมวลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง ได้ข้อสรุป ดังนี้

- 1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าชายฝั่งเกือบทั้งหมด เป็นกฎหมายที่ควบคุมการดำเนินงานแทบจะทุกขั้นตอนของการขนส่ง คือ
 - ก. ทำเรือชายฝั่ง ด้วยกฎหมายไทยถือว่าทำเรือเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มีความสำคัญที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยของประชาชน จึงทำให้มีข้อบังคับที่เข้มงวดในการที่จะขออนุญาตที่จะก่อสร้างหรือขยายทำเรือชายฝั่ง นอกจากนี้การก่อสร้างทำเรือยังมีผลกระทบโดยตรงต่อเส้นทางธรรมชาติ การสร้างสิ่งรุกล้ำลำน้ำอาจมีผลกระทบโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อสิ่งแวดล้อม จึงทำให้การก่อสร้างทำเรือจำเป็นต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการตรวจสอบ เช่น กรมเจ้าท่า หรือ

⁸⁰ ประกาศกรมศุลกากรที่ 149/2555 เรื่องหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการยกเว้นอากรสำหรับของภาค 4 ประเภทที่ 7 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ.2530

กรณีที่มีการสร้างท่าเรือที่มีขนาดใหญ่สามารถรับเรือได้ ตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ จำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

นอกจากนี้ ในส่วนของการบริหารและจัดการท่าเรือ ต้องพิจารณาลักษณะของความ เป็นเจ้าของท่าเรือนั้น เช่น ท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของการท่าเรือฯ ก็จะอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2495 ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมฯ จะอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ได้แก่ ท่าเรือ มาบตาพุด และท่าเรือที่กรมเจ้าท่าเป็นผู้สร้างบนพื้นที่ราชพัสดุ เมื่อก่อสร้างเสร็จแล้ว จะส่งมอบท่าเรือดังกล่าว ให้อยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ จะอยู่ภายใต้ พระราชบัญญัติที่ราชพัสดุ พ.ศ. 2518 เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือ ท่าทอง เป็นต้น

ข. เรือชายฝั่ง ด้วยเรือเป็นพาหนะที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ทั้งในแม่น้ำในประเทศ และ สามารถที่จะเคลื่อนย้ายไปยังแม่น้ำ หรือทะเลในต่างประเทศ ดังนี้แล้ว เรือชายฝั่งที่ จะเดินเรือในประเทศได้นั้น กฎหมายไทยได้กำหนดชัดเจนว่า เรือชายฝั่งจะต้องเป็น เรือไทย จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย มีการกำหนดขั้นตอนในการจด ทะเบียน นอกจากนี้ในการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายกำหนดเพิ่มเติม เพื่อเป็น การจัดระเบียบในการสัญจรไปมาทางน้ำ และเพื่อความปลอดภัย เรือชายฝั่งจะต้อง ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ด้วย

ค. สินค้าชายฝั่ง สินค้าที่มีการขนส่งโดยเรือค้าชายฝั่ง ในข้อบัญญัติตามกฎหมาย ศุลกากรได้กำหนดพิธีการศุลกากรในการดำเนินการของสินค้าที่มากับเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะ ในการจัดเก็บภาษีของรัฐเพื่อเป็นการควบคุมในเรื่องรายได้ของประเทศ

2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง พบว่า ในการส่งเสริมกิจกรรมการ ขยายฝั่ง มีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ได้กำหนดขนาดของเรือที่เข้าเกณฑ์ในการได้รับการส่งเสริม จะต้องมีความยาวตั้งแต่ สองร้อยห้าสิบตันกรอสส์ ขึ้นไป โดยให้เป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งทางทะเล มีการจัดตั้ง คณะกรรมการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งครอบคลุมท่าเรือทุกประเภท และให้มีการจัดตั้ง คณะอนุกรรมการการพัฒนากิจการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ เพื่อการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทาง น้ำ เพื่อใช้แทนการขนส่งสินค้าทางบก ส่วนพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 กำหนดกิจการที่ส่งเสริมให้การลงทุนเป็นกิจการต่อเรือหรือซ่อมเรือ หรือกิจการขนส่งทางเรือ ทั้งนี้จะต้องอยู่ใต้เงื่อนไขที่กำหนดคือ จะต้องเป็นการต่อเรือหรือซ่อมเรือที่ได้รับใบรับรอง ISO 14000 ภายใน 2 ปี หรือ ต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ถึงจะได้รับ สิทธิและประโยชน์ด้านภาษีเงินได้นิติบุคคล เครื่องจักร วัตถุดิบ และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ

นอกจากนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนของเรือ โดยกำหนดเป็นเรือไทย เป็นเรือเดินทะเลใกล้ฝั่ง และเรือเดินภายในประเทศ ทั้งนี้ กำหนดเกณฑ์คือ จะต้องมียุเรือไม่เกินกว่า 25 ปี เป็นกลุ่มสินค้าน้ำมันและสินค้าอันตราย และต้องทำอู่ต่อเรือและซ่อมเรือในประเทศ

- 3) ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ พบว่า เกือบทั้งหมดเป็นการสนับสนุนในส่วนของการเดินเรือระหว่างประเทศ มีการสนับสนุนในส่วนการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยตรงอยู่ 1 เรื่อง คือ เจ้าของเรือไทยที่ให้บริการในราชอาณาจักรมีสิทธิเลือกจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและเสียภาษีมูลค่าเพื่อได้ และการยกเว้นภาษีเงินได้ของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย
- 4) การกำหนดยกเว้นอากรของนำเข้าในราชอาณาจักรในราชอาณาจักร หรือส่งออกนอกราชอาณาจักร และได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีสรรพสามิต ได้แก่ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของอากาศยานหรือเรือ รวมทั้งวัสดุที่นำเข้า ภายในกำหนดเวลา 1 ปี โดยผู้ขอยกเว้นอากรจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด
- 5) มาตรการสนับสนุนด้านการเงิน พบว่า การให้สินเชื่อพาณิชย์นาวี กิจการเรือชายฝั่งภายในประเทศ ไม่สามารถที่จะขอรับทุนสนับสนุนสินเชื่อดังกล่าวได้ เพราะในเกณฑ์ได้กำหนดไว้ว่าจะขอรับทุนสนับสนุนได้ในกรณีที่เป็นการทำธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหลักเท่านั้น

