

บันทึก

เรื่อง ความหมายของคำว่า “การค้ำในน่านน้ำไทย” ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ (กรณีการใช้งานปั้นจั่นลอยน้ำ (Floating Crane) เรือลากจูง (Tug Boat) และเรือบริการ เพื่อใช้สนับสนุนการต่อเรือ และซ่อมเรือของบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด)

กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๕๐๑/๐๐๗๒๖๐ ลงวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๓๗ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า ด้วยบริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ต แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ได้หารือกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทยของบริษัทว่า บริษัทประกอบธุรกิจต่อเรือและซ่อมแซมเรืออยู่ ณ บริเวณพื้นที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ในการต่อและซ่อมแซมเรือนอกจากเครื่องจักรและเครื่องมือต่าง ๆ แล้ว บริษัทจำเป็นต้องมีอุปกรณ์ต่อไปนี้ คือ ปั้นจั่นลอยน้ำ (Floating Crane) เรือลากจูง (Tug Boat) และเรือบริการ สำหรับใช้สนับสนุนให้ภารกิจการต่อเรือและซ่อมแซมเรือสำเร็จลุล่วงไปได้ โดยปั้นจั่นลอยน้ำ (Floating Crane) จะทำหน้าที่ยกขนวัสดุอุปกรณ์สำหรับการต่อและซ่อมเรือเรือลากจูง (Tug Boat) จะทำหน้าที่เคลื่อนย้ายเรือที่ได้รับการต่อหรือเข้าซ่อมในบริเวณอยู่เรือ และเรือบริการจะทำหน้าที่ให้บริการเบ็ดเตล็ดทั่วไป บริษัทมีความเข้าใจว่าหากการใช้งานเรือปั้นจั่น (Floating Crane) เรือลากจูง (Tug Boat) และเรือบริการเป็นไปในลักษณะที่เป็นการสนับสนุนให้ภารกิจการต่อเรือและซ่อมเรือสำเร็จลุล่วงไปได้ดังกล่าวข้างต้นโดยมิได้นำไปใช้หารายได้จากการให้บริการแก่บุคคลภายนอกตามหน้าที่ของอุปกรณ์แต่ละประเภทแล้ว การใช้งานดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นการทำการค้ำในน่านน้ำไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ บริษัทจึงสามารถเป็นเจ้าของและใช้งานอุปกรณ์ดังกล่าวได้โดยไม่ต้องจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

กรมเจ้าท่าได้ให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องพิจารณาความเห็นของบริษัทแล้ว มีความเห็นเป็น ๒ นัย คือ

นัยที่หนึ่ง เห็นว่าการใช้อุปกรณ์ดังกล่าวเข้าลักษณะเป็นการค้ำในน่านน้ำไทย เพราะถึงแม้จะใช้ในกิจการของบริษัทโดยมิได้นำไปหารายได้จากการให้บริการแก่บุคคลภายนอกก็ตาม การที่บริษัทใช้อุปกรณ์เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทย่อมก่อให้เกิดผลกำไรแก่บริษัทในตัวเองแล้ว จึงเข้าลักษณะเพื่อหากำไรตามความหมายของการค้ำในน่านน้ำไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย

นัยที่สอง เห็นว่าไม่เข้าลักษณะเป็นการค้ำในน่านน้ำไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย เพราะเป็นการนำไปใช้เฉพาะในกิจการของบริษัทเท่านั้น ผลกำไรที่บริษัทได้รับเกิดจากการรับจ้างต่อและซ่อมแซมเรืออันเป็นวัตถุประสงค์ของบริษัทมิได้เกิดขึ้นโดยตรงจากการใช้

อุปกรณ์ดังกล่าว

โดยที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีความเห็นไม่ตรงกัน กรมเจ้าท่าจึงได้นำเรื่องเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา

กระทรวงคมนาคมโดยกองนิติการได้พิจารณาโดยอ้างความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (ที่ประชุมใหญ่กรรมการร่างกฎหมาย) ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ นร ๐๖๐๑/๑๐๙ ลงวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๓ เรื่องการขนส่งสินค้าทางเรือระบบ LASH (Lighter Aboard Ship) และระบบ FLASH (Feeder LASH) เป็นการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา ๕ (๗) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.๒๕๔๑ หรือไม่ โดยสรุปความเห็น

มาตรา ๕ (๗) ได้ให้คำนิยามของการค้าในน่านน้ำไทยว่า หมายความว่า”การขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงเพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย”ดังนั้นสาระสำคัญของ การขนส่งของที่จะเป็นการค้าในน่านน้ำไทย คือ

(๑) จะต้องเป็นการขนส่งของจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย และ

(๒) การขนส่งของนั้นจะต้องเพื่อหากำไร

เมื่อพิจารณาระบบการขนส่งโดยทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แล้ว จะเห็นได้ว่าต้องประกอบด้วยบุคคลสามฝ่าย คือ เจ้าของสินค้าผู้ประสงค์จะส่งสินค้าหรือผู้ตราส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับสินค้าที่ไปถึงหรือผู้รับตราส่ง การขนส่งของที่จะเป็นการค้าในน่านน้ำไทย นั้น ผู้ตราส่งจะต้องเริ่มส่งสินค้าของตนลงเรือที่เมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทย เพื่อนำไปส่งยังจุดหมายปลายทางของการส่งสินค้าซึ่งจะต้องเป็นเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยเช่นเดียวกัน

สำหรับประเด็นที่ว่าจะต้องเป็นการส่งของเพื่อหากำไรนั้น หมายความว่า จะต้องเป็นการขนส่งของเพื่อการค้าไม่ใช่เป็นการขนส่งของให้โดยไม่มีค่าตอบแทน และกำไรจากการขนส่งของนั้นจะต้องเป็นกำไรที่เกิดขึ้นจากการขนส่งของระหว่างจุดสองจุดภายในน่านน้ำไทย

ข้อพิจารณาและความเห็น

(๑) ด้วยข้อเท็จจริงปรากฏว่าในการประกอบธุรกิจต่อเรือและซ่อมแซมเรือ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ได้มีการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ระหว่างฝั่งกับอู่ลอย (ระยะทางประมาณ ๒๐๐ เมตร) ดังนั้น บันจันลอยน้ำเป็นบันจันที่ติดตั้งบนทุ่นลอย (Pontoon)ซึ่งบนทุ่นลอยมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนให้ตัวทุ่นลอยเคลื่อนที่ไปได้ในระยะใกล้ ๆ โดยบันจันลอยน้ำนี้จะยกขนวัสดุ อุปกรณ์ระหว่างฝั่งกับเรือที่จอดซ่อมหรืออู่ลอย

(๒) การใช้บันจันลอยน้ำ เรือลากจูง และเรือบริการตาม (๑) เป็นการใช้ในลักษณะที่เป็นการสนับสนุนภารกิจการต่อและซ่อมเรือของบริษัทฯเท่านั้น มิได้มีการนำอุปกรณ์ทางน้ำทั้งสามประเภทไปใช้หารายได้โดยการให้บริการแก่บุคคลภายนอกแต่อย่างใด

จาก (๑) และ (๒) จะเห็นได้ว่าได้มีการใช้บันจันลอยน้ำ เรือลากจูงและเรือ

บริการขนส่งจากถิ่นที่แห่งหนึ่ง คือ ชายฝั่งไปยังถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งคือเรือที่จอดซ่อมหรืออู่ลอยภายในน่านน้ำไทย แต่กิจกรรมดังกล่าวเป็นการขนส่งที่มีได้ประกอบด้วยบุคคลสามฝ่ายตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตีความไว้ แต่เป็นการขนส่งที่ประกอบด้วยบุคคลฝ่ายเดียวเท่านั้น คือ บริษัทาเป็นเจ้าของอุปกรณ์ เป็นผู้ขนส่ง และเป็นผู้รับของเอง และประการสำคัญ คือ กิจกรรมของบริษัทาระหว่างจุดสองจุดที่ทำการขนส่งนั้นเป็นการขนส่งของให้โดยไม่มีค่าตอบแทนและมิได้เป็นการขนส่งเพื่อหากำไร คือ กำไรมิได้เกิดขึ้นจากการขนส่งระหว่างชายฝั่งกับอู่ลอยหรือเรือที่จอดซ่อมแต่อย่างใด

เมื่อกรณีไม่เข้าองค์ประกอบของนิยาม “การค้าในน่านน้ำไทย” ตามมาตรา ๕ (๗) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตีความไว้ ดังนั้น การใช้งานของปั้นจั่นลอยน้ำ เรือลากจูง และเรือบริการจึงไม่ถือเป็นการค้าในน่านน้ำไทย

โดยเหตุที่ข้อกฎหมายในเรื่องนี้ยังไม่มี ความชัดเจนและทำให้เกิดปัญหาในการตีความเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจนำไปสู่การปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องได้ กรมเจ้าท่าจึงได้ส่งเรื่องนี้มายังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อชี้ขาดข้อถกเถียงและวางหลักเกณฑ์ที่ถูกต้องในเรื่องนี้ด้วย

อนึ่ง นอกเหนือจากการใช้งานของปั้นจั่นลอยน้ำ เรือลากจูง และเรือบริการตามที่ปรึกษาข้างต้นแล้ว ในปัจจุบันกรมเจ้าท่ายังได้ตรวจสอบพบว่าได้มีการนำเรือต่างประเทศเข้ามาทำการสำรวจชุดเจาะพลังงาน เรือสำรวจเพื่อทำวิจัยทางวิทยาศาสตร์ เรือชุดลอกเพื่อวางสายเคเบิล ฯลฯ ในน่านน้ำไทย ซึ่งการกระทำดังกล่าวอาจอยู่ในข่าย “ทำการค้าในน่านน้ำไทย” ด้วย กรมเจ้าท่าจึงขอปรึกษาว่าความเข้าใจของกรมเจ้าท่าในส่วนนี้ที่เห็นว่ากิจกรรมดังกล่าวเป็นการค้าในน่านน้ำไทยจะถูกต้องหรือไม่

คณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ ๕) ได้พิจารณาข้อหารือของกรมเจ้าท่าโดยได้ฟังคำชี้แจงของผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมเจ้าท่า) แล้ว เห็นว่า ปัญหาที่ว่า การใดจะเป็น “การค้าในน่านน้ำไทย” ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ นั้น มาตรา ๕ (๗)^๑ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ ได้ให้นิยามคำว่า การค้าในน่านน้ำไทยหมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงเพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย ซึ่งตามนิยามดังกล่าวนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (ที่ประชุมใหญ่กรรมการร่างกฎหมาย) เคยให้ความเห็นในข้อหารือ เรื่อง การขนส่ง

^๑ มาตรา ๕ ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

ฯลฯ

ฯลฯ

(๗) “การค้าในน่านน้ำไทย” หมายความว่า การขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงเพื่อหากำไร จากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย

ฯลฯ

ฯลฯ

สินค้าทางเรือระบบ LASH(Lighter Aboard Ship) และ FLASH (Feeder LASH) เป็นการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา ๕(๗) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ หรือไม่ว่าสาระสำคัญของการขนส่งของที่จะเป็นการค้าในน่านน้ำไทย จะต้องเป็นการขนส่งของจากเมืองท่าหรือถิ่นที่แห่งหนึ่งภายในน่านน้ำไทยไปยังเมืองท่าหรือถิ่นที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งภายในน่านน้ำไทย และการขนส่งของดังกล่าวนั้นจะต้องเพื่อกำไรซึ่งหมายความว่าต้องเป็นการขนส่งของเพื่อการค้า นอกจากนี้หากเป็นการรับขนส่งจะต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งต้องประกอบด้วยบุคคลสามฝ่าย คือผู้ตราส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง

กรณีตามปัญหาที่หารือนี้ปรากฏข้อเท็จจริงตามคำชี้แจงของผู้แทนว่า บริษัทยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ประกอบธุรกิจต่อเรือและซ่อมแซมเรืออยู่ณ พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี บริษัทได้นำปั้นจั่นลอยน้ำ (Floating Crane) เรือลากจูง (Tug Boat) และเรือบริการใช้สนับสนุนการต่อเรือและซ่อมแซมเรือของบริษัทฯ โดยใช้ปั้นจั่นลอยน้ำทำหน้าที่ยกขนวัสดุอุปกรณ์สำหรับการต่อเรือและซ่อมแซมเรือ เรือลากจูงทำหน้าที่เคลื่อนย้ายเรือที่ได้รับการต่อหรือซ่อมแซมในบริเวณอยู่เรือ และเรือบริการทำหน้าที่ให้บริการเบ็ดเตล็ดทั่วไป ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้กระทำในระหว่างฝั่งกับอยู่ลอยซึ่งมีระยะทางประมาณ ๒๐๐ เมตรซึ่งหากข้อเท็จจริงเป็นเช่นนี้แล้ว เห็นว่า การกระทำความดังกล่าวแม้ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงภายในน่านน้ำไทยระหว่างถิ่นที่สองแห่งหรือหลายแห่งก็ตาม แต่ก็เป็นการกระทำเพื่อให้กิจการต่อเรือและซ่อมแซมเรือซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ บรรลุผล ซึ่งแม้ว่าบริษัทฯ จะได้รับประโยชน์จากการใช้ปั้นจั่นลอยน้ำ เรือลากจูงและเรือบริการจากการขนส่งนั้นก็ตาม แต่จะพิจารณาว่าเป็นการกระทำเพื่อกำไรจากการขนส่งหรือลากจูงตามนิยามคำว่า การค้าในน่านน้ำไทยมิได้ เพราะการกระทำเพื่อกำไรตามนิยามดังกล่าว นั้น หมายความว่า จะต้องเป็นการขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงเพื่อรับค่าตอบแทนเป็นทางการค้าปกติจากการขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงนั้น แต่การใช้ปั้นจั่นลอยน้ำ เรือลากจูง และเรือบริการของบริษัทฯ เป็นเพียงการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของบริษัทฯ เอง มิได้ประกอบการขนส่งคนโดยสารหรือของหรือลากจูงเป็นปกติการค้า และหากจะพิจารณาการรับขนส่งของตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖๑๐^๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งจะต้องประกอบด้วยผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง แต่กรณีนี้เป็นการดำเนินการโดยบริษัทฯ เพียงฝ่ายเดียวเท่านั้น ดังนั้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงเห็นว่าการใช้ปั้นจั่นลอยน้ำ (Floating Crane) เรือลากจูง (Tug Boat) และเรือบริการของบริษัทฯ เพื่อการซ่อมเรือหรือต่อเรือไม่เป็นการค้าในน่านน้ำไทยตามความหมายของมาตรา ๕(๗) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทยฯ

สำหรับปัญหาที่ขอให้พิจารณาด้วยว่าเรือต่างประเทศที่เข้ามาทำการสำรวจขุดเจาะพลังงาน เรือสำรวจเพื่อทำวิจัยทางวิทยาศาสตร์ เรือขุดลอกเพื่อวางสายเคเบิล ฯลฯ ใน

^๒มาตรา ๖๑๐ อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งของไปนั้นเรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง

บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้นเรียกว่า ผู้รับตราส่ง

บำเหน็จนั้นจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้นเรียกว่า ค่าระวางพาหนะ

น่านน้ำไทยเป็นการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา ๕ (๗) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ด้วยหรือไม่ นั้น โดยที่เห็นว่าเรื่องนี้ยังไม่มีข้อเท็จจริงและรายละเอียดที่จะพิจารณาได้ ดังนั้น หากกรมเจ้าท่า ประสงค์จะหาหรือต่อไปก็ขอให้ทำหนังสือหาหรือโดยมีรายละเอียดของข้อเท็จจริงที่สมบูรณ์มาอีกครั้งหนึ่ง

(ลงชื่อ) ม. ตันเต็มทรัพย์

(นายไมตรี ตันเต็มทรัพย์)

เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

เมษายน ๒๕๓๘