

สิทธิพิเศษทางภาษี : ปัจจัยสนับสนุนในการเลือกจดทะเบียนเรือ

ภาณุพร จินดา*

บทคัดย่อ

เนื่องจากเรือเดินทะเลทุกลำต้องมีสัญชาติ เจ้าของเรือจึงมีหน้าที่นำเรือไปจดทะเบียนเรือ การเลือกจดทะเบียนเรือกับรัฐใดนั้น รูปแบบของการจดทะเบียนเรือย่อมเป็นเหตุผลประการหนึ่ง เช่น รัฐที่มีรูปแบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด ย่อมทำให้การจดทะเบียนเรือมีความสะดวกมากกว่ารัฐที่มีรูปแบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดที่มีเงื่อนไขที่เข้มงวดกว่า นอกจากนี้ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีแก่เจ้าของเรือ

สิทธิพิเศษทางภาษีที่ให้แก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียน แบ่งเป็นรูปแบบใหญ่ได้สามระบบ คือ ระบบ Shipping incentives (Shipping incentives regimes), ระบบ Tax efficient (Tax efficient regimes) และ ระบบ Tonnage tax (Tonnage tax regimes) ซึ่งแต่ละระบบก็จะมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันไป

บทความนี้ได้ทำการเปรียบเทียบระบบสิทธิพิเศษทางภาษีที่ให้แก่เจ้าของเรือของสาธารณรัฐสิงคโปร์ซึ่งให้สิทธิพิเศษทางภาษีในระบบ Shipping incentives ซึ่งเป็นระบบเดียวกับราชอาณาจักรไทย โดยพิจารณาจากรายได้ที่มาจากการประกอบกิจการเดินเรือแก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียนกับรัฐตน ซึ่งต่างจากสหราชอาณาจักรที่ให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่เจ้าของเรือเป็นระบบ Tonnage Tax

การให้สิทธิพิเศษในทางภาษีเป็นนโยบายที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้กับเจ้าของเรือในการตัดสินใจนำเรือมาจดทะเบียนเรือในประเทศใดประเทศหนึ่ง ประเทศไทยเองในปัจจุบันก็มีการให้สิทธิพิเศษแก่เจ้าของเรือไทยอยู่แล้ว แต่เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ พบว่าสิทธิพิเศษทางภาษีที่ไทยให้กับเจ้าของเรือไทยยังค่อนข้างน้อย หากประเทศไทยต้องการพัฒนาการกองเรือไทย ทางเลือกหนึ่งคืออาจจะต้องมีการปรับแก้ไขหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้สิทธิพิเศษทางภาษีย่อมจะเป็นการช่วยให้ประเทศไทยพัฒนาการกองเรือของไทยให้ใหญ่ขึ้นได้อย่างแน่นอน

สิทธิพิเศษทางภาษี : ปัจจัยสนับสนุนในการเลือกจดทะเบียนเรือ

การขนส่งทางเรือเป็นการขนส่งที่ได้รับความนิยมในการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากต่อครั้ง และค่าขนส่งราคาถูกกว่าค่าขนส่งประเภทอื่น ซึ่งช่วยลดต้นทุนให้ผู้ประกอบการ เรือจึงกลายเป็นยานพาหนะที่มีความสำคัญอย่างมากต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบัน

เนื่องจาก เรือเดินทะเลทุกลำต้องมีสัญชาติ¹ เจ้าของเรือจึงมีหน้าที่นำเรือไปจดทะเบียนเรือ ซึ่งการจดทะเบียนเรือกับรัฐใด เรือจะมีหน้าที่ต่อรัฐนั้นเพื่อแลกกับสิทธิพิเศษที่รัฐให้ ส่วนรัฐเองจะได้ประโยชน์จากการที่มีกองเรือที่ตนเป็นเจ้าของสัญชาติ ทั้งในด้านความมั่นคงเช่นสามารถเรียกเรือที่มีสัญชาติตนมาช่วยในสงครามได้ หรือมีรายได้เพิ่มขึ้นจากค่าธรรมเนียมที่ได้จากการจดทะเบียนเรือหรือได้รับรายได้จากภาษีจากการประกอบกิจการของเรือ หรือช่วยลดค่าใช้จ่ายในการใช้เรือตนเองในการขนส่งสินค้าของรัฐนั่นเอง เป็นต้น ยิ่งรัฐมีกองเรือใหญ่เป็นของตนเอง จะเห็นได้ว่าจะเป็นประโยชน์แก่รัฐนั้นเพิ่มมากขึ้น รัฐต่าง ๆ จึงพยายามสร้างแรงจูงใจให้เจ้าของเรื่อนำเรือมาจดทะเบียนกับรัฐตน

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของเจ้าของเรือที่จะจดทะเบียนประการหนึ่งคือ รูปแบบของการจดทะเบียนเรือของรัฐนั้น เพราะแต่ละรูปแบบให้ความสะดวกแก่เจ้าของเรือแตกต่างกัน เช่น รัฐที่มีรูปแบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดซึ่งค่อนข้างเปิดกว้างทั้งด้านคุณสมบัติของเจ้าของเรือ ลูกเรือ หรือแม้กระทั่งมาตรฐานด้านความปลอดภัย ย่อมทำให้การจดทะเบียนเรือมีความสะดวกมากกว่ารัฐที่มีรูปแบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดที่มีเงื่อนไขที่เข้มงวด นอกจากนี้เจ้าของเรือยังอาจพิจารณาถึงภาระหน้าที่ของเรือเมื่อได้ทำการจดทะเบียนเรือ มาตรฐานความปลอดภัยและการได้รับการยอมรับจากนานาชาติภายใต้การดำเนินการของเรือที่ชักธงของรัฐนั้น และประการที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษีแก่เจ้าของเรือ

สิทธิพิเศษทางภาษีที่ให้แก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียน แบ่งเป็นรูปแบบใหญ่ได้สามระบบ คือ ระบบ Shipping incentives (Shipping incentives regimes) คือ ระบบสิทธิพิเศษทางภาษีที่จะให้สิทธิพิเศษ ลดภาษี หรือยกเว้นภาษีให้กับเจ้าของเรือ หรือบริษัทที่ทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือโดยเฉพาะ²

ระบบ Tax efficient (Tax efficient regimes) คือระบบสิทธิพิเศษทางภาษีที่จะไม่ได้ให้สิทธิพิเศษแก่เจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการขนส่งทางเรือโดยเฉพาะ แต่จะเป็นสิทธิพิเศษในรูปแบบให้สิทธิจ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราต่ำเป็นพิเศษ

*นิติศาสตร์บัณฑิต เกียรตินิยมอันดับสอง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , เนติบัณฑิตไทย

¹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2553) น. 119

² PricewaterhouseCoopers, Choosing a profitable course around the globe Corporate taxation of the global shipping industry, p.9

ระบบ Tonnage tax (Tonnage tax regimes) คือระบบการให้สิทธิพิเศษภาษีที่ให้ผู้ประกอบการเลือกคำนวณกำไรจากการประกอบกิจการทางเรือโดยประมาณจากจำนวน net tonnage ของเรือ

ประเทศที่มีกองเรือเป็นของตนเองมากจนติดอันดับโลก จะมีระบบสิทธิพิเศษในทางภาษีที่ต่างกันไป ผู้เขียนจึงเลือกศึกษาระบบสิทธิพิเศษทางภาษีของสาธารณรัฐสิงคโปร์ ที่ใช้รูปแบบสิทธิพิเศษทางภาษีแบบ Shipping incentives และระบบสิทธิพิเศษทางภาษีของสหราชอาณาจักรที่ใช้ระบบ Tonnage tax เพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างและข้อดีข้อเสียของแต่ละระบบ ดังนี้

สาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์ (ต่อไปจะขอเรียกว่าประเทศสิงคโปร์) อยู่ในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีสภาพภูมิประเทศเป็นเกาะล้อมรอบด้วยทะเล ปัจจุบัน UNCTAD ได้จัดอันดับให้ประเทศสิงคโปร์มีขนาดกองเรือใหญ่เป็นอันดับ 11 จาก 35 อันดับของโลก³

องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์คือ Singapore Registry of Ships⁴ (ซึ่งต่อไปจะขอเรียกชื่อว่า SRS) เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1966 เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์และมีหน้าที่สร้างความน่าเชื่อถือว่าเรือและเจ้าของเรือมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่เข้มงวดพอที่จะได้รับสิทธิใช้สัญชาติสิงคโปร์ จากประสบการณ์ในการทำงานกว่า 40 ปี SRS ได้รับความเชื่อถือทั้งจากธนาคารและสถาบันการเงินระดับสูงว่าเป็นหน่วยงานจดทะเบียนเรือที่มีคุณภาพ ปัจจุบัน SRS ทำงานภายใต้การดูแลของสถาบันการเงินเรือและการท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (MPA)⁵

การจดทะเบียนเรือในประเทศสิงคโปร์

การจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์อยู่ในบังคับของกฎหมาย The Merchant Shipping Act แก้ไขเพิ่มเติม 1996 (Chapter 179) ใน Part II Singapore registry

เรือทุกประเภทสามารถขอจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ได้ รวมทั้ง แท่นขุดเจาะน้ำมันและแพลตฟอร์มลอย (ยกเว้นเรือประมง เรือ hydrofoils และเรือที่ต่อขึ้นจากไม้) เรือที่จะขอจดทะเบียนต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องตามอนุสัญญาของ IMO เช่น SOLAS 74, Loadline 66, Tonnage Measurement (TM) 69 and MARPOL 73/78

³ the UNCTAD secretariat, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2012, p.41

⁴ Singapore Registry of Ships, “About SRS”, สืบค้นเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.srs.sg/about-srs>

⁵ การเดินเรือและการท่าเรือแห่งสิงคโปร์ (MPA) ก่อตั้งขึ้นจาก The MPA Act of 1996 เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1996 มีพันธกิจในการพัฒนาสิงคโปร์ให้เป็นศูนย์กลางชั้นนำระดับโลกในทางด้านการท่าเรือและการเดินเรือระหว่างประเทศ และเพื่อสร้างความก้าวหน้าและรักษาผลประโยชน์ทางทะเลของสิงคโปร์ ที่มา : Maritime and Port Authority of Singapore, “About the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)”, สืบค้นเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556, จาก http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/about_mpa/about_mpa.page

สำหรับเรือที่มีอายุน้อยกว่า 17 ปี (เริ่มนับเวลาจากปีที่เริ่มวางกระดูกงูเรือ) มีคุณสมบัติครบถ้วน และได้รับการจัดชั้นเรือจากสถาบันจัดชั้นเรือที่ได้รับการยอมรับจากรัฐบาลสิงคโปร์⁶ โดยทั่วไปจะได้รับการพิจารณาให้จดทะเบียน แต่หากเรือมีอายุมากกว่านั้น ฝ่ายบริหารอาจมีการพิจารณาให้จดทะเบียนได้ในกรณีเรือภายใต้สถานการณ์ที่ปฏิบัติการพิเศษ โดยที่อุปกรณ์และการจัดการได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานทางทะเลอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับอนุสัญญา IMO ได้รับการยอมรับโดยทั่วไป

ผู้ที่สามารถขอจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ได้แก่ บุคคลธรรมดาจะต้องมีสัญชาติสิงคโปร์หรือผู้ที่อยู่อาศัยถาวรในสิงคโปร์ หากเป็นนิติบุคคล อาจเป็นนิติบุคคลสิงคโปร์หรือนิติบุคคลต่างด้าว⁷ ก็ได้ แต่ต้องจดทะเบียนนิติบุคคลในประเทศสิงคโปร์ และต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำชำระแล้วไม่น้อยกว่า 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ และเงื่อนไขพิเศษของนิติบุคคลต่างด้าวคือ เรือที่จดทะเบียนจะต้องมีขนาด 1,600 GT และเป็นเรือขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง โดยเงื่อนไขเกี่ยวกับขนาดเรือนี้อาจได้รับการยกเว้นโดยดุลพินิจของนายทะเบียน เช่น เรืออยู่ระหว่างควบคุมการดำเนินการ หรือมีการดำเนินการในน่านน้ำสิงคโปร์ เช่นนี้เจ้าของอาจขอยกเว้นโดยแจ้งเป็นหนังสือต่อนายทะเบียน ทั้งนี้ เจ้าของเรือสิงคโปร์ทุกคนจะต้องแต่งตั้งผู้จัดการที่มีถิ่นที่อยู่ในสิงคโปร์ ผู้จัดการอาจจะเป็นเจ้าหน้าที่ของบริษัทของเจ้าของเรือหรือของบริษัทผู้จัดการก็ได้ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในเรื่องการจดทะเบียนเรือ การเก็บภาษี เป็นต้น

การจดทะเบียนเรือสิงคโปร์มีทั้งแบบจดทะเบียนเรือถาวรและแบบจดทะเบียนเรือชั่วคราว โดยการจดทะเบียนแบบชั่วคราวจะมีอายุอย่างมากที่สุดไม่เกินหนึ่งปีและไม่สามารถต่ออายุได้ ส่วนการโอนย้ายมาเป็นชนิดจดทะเบียนแบบถาวรต้องทำก่อนสิ้นระยะเวลาจดทะเบียนแบบชั่วคราวโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

สิทธิพิเศษทางภาษีที่จะได้รับการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์

ด้วยนโยบายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ต้องการจะเป็นผู้นำทางด้านกองเรือและกิจการขนส่งทางทะเล รัฐบาลจึงมีสิทธิพิเศษให้แก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียนเรือกับสิงคโปร์ อาศัยอำนาจตาม The Singapore Income Tax Act section 13A⁸ ดังนี้

การยกเว้นภาษีของรายได้ที่ได้จากบริษัทขนส่งทางเรือที่ได้รับหรือกำลังจะได้รับจากการจัดการเรือสิงคโปร์⁹ หรือเรือต่างประเทศตามที่กำหนดไว้¹⁰ ดังต่อไปนี้

⁶ มี 9 สถาบันได้แก่ American Bureau of Shipping (ABS) Bureau Veritas (BV) China Classification Society (CCS) Det Norske Veritas (DNV) Germanischer Lloyd (GL) Korean Register of Shipping (KRS) Lloyd's Register of Shipping (LRS) Nippon Kaiji Kyokai (NKK) Registro Italiano Navale (RINA) ที่มา : Singapore Registry of Ships, "Authorised Classification Societies", สืบค้นเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.srs.sg/register-with-srs/additional-information#AI5>

⁷ นิติบุคคลสิงคโปร์หมายถึงนิติบุคคลที่มีหุ้น 50% เป็นของผู้มีสัญชาติสิงคโปร์หรือของนิติบุคคลสิงคโปร์ และนิติบุคคลต่างด้าวหมายถึงนิติบุคคลที่หุ้นมากกว่า 50% เป็นของต่างด้าว ที่มา Singapore Registry of Ships, "Pre-Requisites For Ship Registration : The owner", สืบค้นเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.srs.sg/register-with-srs/pre-requisites-for-ship-registration>

⁸ Inland and revenue authority of Singapore, "For Shipping Companies", สืบค้นเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2556, <https://www.iras.gov.sg/irasHome/page04.aspx?id=1386>

⁹ การยกเว้นจะใช้กับเรือสิงคโปร์ที่จดทะเบียนแบบถาวร แต่อย่างไรก็ดีการยกเว้นดังกล่าวให้ย้อนหลังไปใช้กับเรือดำเนินการขณะจดทะเบียนชั่วคราวด้วย ถ้าภายหลังได้โอนมาเป็นจดทะเบียนถาวรตาม Section 13A (1) (1A)

สำหรับเรือสิงคโปร์ รายได้จากการดำเนินการ¹¹ต่อไปนี้

1. รับขนคนโดยสาร ไปรษณีย์ ปศุสัตว์ หรือสินค้า
 2. การลากจูงหรือการช่วยเหลือกู้ภัย
 3. การชาร์เตอร์เรือสิงคโปร์
 4. การใช้เรือเป็นเรือขุดลอก (Use of the ship as dredger) เรือที่สำรวจแผ่นดินไหว (seismic ship) หรือเรือที่ใช้ในกิจกรรมการขุดเจาะน้ำมันหรือก๊าซ (มีผลในปีภาษี 2007)
 5. การแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและการบริหารความเสี่ยงที่มีการดำเนินการที่มีความเชื่อมโยงหรือเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงาน (มีผลในปีภาษี 2009)¹²
 6. การให้บริการการจัดการเรือของบริษัทที่มีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์หรือปฏิบัติการโดยเรือสิงคโปร์ (รายได้ที่ได้มาตั้งแต่ 22 กุมภาพันธ์ 2010)¹³
- สำหรับเรือต่างประเทศ¹⁴

“Such exemption in respect of Singapore ships shall be backdated to the date of provisional registration if the owner has subsequently obtained a permanent certificate of registry in respect of the ship.”

¹⁰ Section 13A “Exemption of shipping profits”

¹¹ การดำเนินการให้คํานิยมตาม Section 13A (16)

“In this section —

“operation” means —

(a) in relation to a Singapore ship —

(i) the carriage of passengers, mail, livestock or goods outside the limits of the port of Singapore;

(ii) towing or salvage operations outside the limits of the port of Singapore;

(iii) the charter of the ship for use outside the limits of the port of Singapore; or

(iv) for the year of assessment 2007 and subsequent years of assessment, the use outside the limits of the port of Singapore of the ship as a dredger, seismic ship or vessel used for offshore oil or gas activity;”

¹² Section 13A (1) (1B)

“For the year of assessment 2009 and subsequent years of assessment, the income of a shipping enterprise referred to in this section shall include income derived from foreign exchange and risk management activities which are carried out in connection with and incidental to the operation by the shipping enterprise of Singapore ships.”

¹³ Section 13A (1) (1C)

“The income of a shipping enterprise referred to in this section shall include income derived on or after 22nd February 2010 by the shipping enterprise from the provision of ship management services to any qualifying company in respect of Singapore ships owned or operated by the qualifying company.”

¹⁴ เรือต่างประเทศ ให้ความหมายตาม Section 13F (6) หมายถึงเรือเดินทะเลที่ไม่ใช่เรือสิงคโปร์ ตามความหมาย Section 13A (16)

“ “foreign ship” means a sea-going ship other than a Singapore ship within the meaning of section 13A(16)”

รายได้ที่ได้รับการยกเว้นภาษีคือรายได้ที่ได้จากการรับขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยการยกเว้นภาษีนี้ไม่รวมถึงค่าธรรมเนียมการชาร์เตอร์เรือ หรือการรับขนส่งสินค้าเพียงเพื่อการถ่ายลำเรือหรือเฉพาะที่ท่าเรือสิงคโปร์กำหนด¹⁵

สหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือ (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland) ซึ่งต่อไปจะขอเรียกว่า สหราชอาณาจักร มีภูมิประเทศติดชายฝั่งทางตะวันตกเฉียงเหนือของทวีปยุโรป ในปี 2012 UNCTAD ได้จัดอันดับให้สหราชอาณาจักรมีกองเรืออยู่ในอันดับที่ 18 จาก 35 ของโลก¹⁶

องค์กรที่มีหน้าที่รับผิดชอบเรือของสหราชอาณาจักร คือหน่วยงานที่มีชื่อว่า The UK Ship Register เป็นองค์กรหนึ่งในหน่วยงาน งานทะเลและชายฝั่งของสหราชอาณาจักร¹⁷ (Maritime and Coastguard Agency หรือ MCA)

การจดทะเบียนเรือในสหราชอาณาจักร

การจดทะเบียนในสหราชอาณาจักรอยู่ภายใต้บังคับของ Merchant Shipping Act 1995 ซึ่งได้วางหลักเกณฑ์เอาไว้ ดังนี้

เรือที่สามารถจดทะเบียนเป็นเรือสหราชอาณาจักรได้¹⁸ มี 4 ประเภทคือ¹⁹

1. เรือของบุคคลที่คุณสมบัติจดทะเบียนได้ แต่ไม่ใช่เรือประมง หรือเรือขนาดเล็ก
2. เรือประมง
3. เรือขนาดเล็กที่มีความยาวไม่เกิน 24 เมตร ครอบครองโดยบุคคลธรรมดาที่ต้องการจดทะเบียนแบบง่ายที่ไม่ใช่การจดทะเบียนกรรมสิทธิ์
4. เรือเข้าเหมาลำแบบเปล่า

ทั้งนี้ ตามกฎหมายของสหราชอาณาจักรไม่ได้กำหนดอายุของเรือที่รับผิดชอบเอาไว้²⁰

¹⁵ INLAND REVENUE AUTHORITY OF SINGAPORE, *supra* note 8,

¹⁶ the UNCTAD secretariat, *supra* note 3, p.41.

¹⁷ [Maritime and Coastguard Agency 2012](http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister.htm), “UK ship Register”, สืบค้นเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2556, จาก <http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister.htm>

¹⁸ Richard Coles and Edward Watt, *SHIP REGISTRATION : LAW AND PRACTICE*, Second edition (London : informa, 2009), p. 285.

¹⁹ หมายเหตุ : ข้อยกเว้นสำหรับเรือประมง เรือขนาดเล็ก และเรือประเภทเรือสำราญ การจดทะเบียนจะต้องติดต่อกับหน่วยงาน the Registry of Shipping and Seamen ที่มา : [Maritime and Coastguard Agency 2012](http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister.htm), *supra* note 17, สืบค้นเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2556

²⁰ Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 18, p. 286.

ส่วนบุคคลที่สามารถจดทะเบียนเรือจะต้องมีคุณสมบัติดังนี้²¹ เป็นพลเมืองในสหราชอาณาจักร หรือมีสัญชาติรัฐอิสระของประเทศอังกฤษ หรือมีสัญชาติอังกฤษแต่อาศัยอยู่นอกประเทศอังกฤษ หรือบุคคลที่มีสัญชาติในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปใช้สิทธิของตนภายใต้ข้อ 48 หรือ 52 ของสนธิสัญญาสหภาพยุโรปในสหราชอาณาจักร

นิติบุคคลที่จดทะเบียนได้คือ บริษัทที่จดทะเบียนในกลุ่มประเทศ EEA (กลุ่มประเทศ EU นอร์เวย์ ไอซ์แลนด์ และลิกเตนสไตน์²²), บริษัทที่จดทะเบียนในประเทศอาณานิคมของประเทศอังกฤษ ซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ในสหราชอาณาจักรหรือในประเทศเหล่านั้น หรือ European Economic Interest Groupings

สิทธิพิเศษทางภาษีที่จะได้รับการจดทะเบียนเรือในสหราชอาณาจักร

บริษัทที่จดทะเบียนเรือในสหราชอาณาจักรจะมีสิทธิพิเศษในการเลือกที่จะคำนวณภาษีตามแบบ Tonnage Tax หรือการคำนวณภาษีตามจำนวนตันของเรือ

ระบบของการคิดภาษีแบบ Tonnage Tax ริเริ่มจากรายงานอิสระของลอร์ดอเล็กซานเดอร์ ออฟ วีดอน (Lord Alexander of Weedon) เมื่อรายงานของท่านลอร์ดได้รับการเผยแพร่ทางรัฐบาลสหราชอาณาจักร ได้ร่างและออกเป็นกฎหมายเกี่ยวกับระบบการคิดภาษีแบบ Tonnage Tax ตราเพิ่มใน Finance Act 2000 ใน Schedule 22²³

ความคิดพื้นฐานของการคิดภาษีแบบ Tonnage Tax คือการคิดประมาณกำไรโดยคำนวณจาก the net tonnage ของเรือ แล้วนำกำไรโดยประมาณนั้นมาคำนวณภาษีที่ต้องจ่ายตามอัตราของภาษีรายได้นิติบุคคล โดยไม่คำนึงถึงกำไรจากการค้าที่ได้รับจริง ในส่วนของผลกำไรจากกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการทางเรือจะคิดภาษีแยกต่างหากโดยใช้อัตราตามปกติ²⁴

ระบบ Tonnage Tax เป็นระบบสิทธิพิเศษทางภาษีที่ใช้กันอย่างแพร่หลายยกตัวอย่าง เช่น ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ราชอาณาจักรเบลเยียม สาธารณรัฐฝรั่งเศส เป็นต้น²⁵ ซึ่งล้วนแต่เป็นประเทศที่มีขนาดกองเรือที่ใหญ่เป็นอันดับต้นๆของโลก

การจ่ายภาษีระบบ Tonnage Tax ในสหราชอาณาจักรมีหลักเกณฑ์ปรากฏอยู่ใน The Finance Act 2000 Schedule 22 (Amended by Finance Act 2005) ดังนี้

บริษัทที่มีสิทธิในการเลือกใช้ระบบ Tonnage tax ต้องมีคุณสมบัติ²⁶คือ

²¹ Department for Transport, "Ships and cargoes – guidance : Owner eligibility", สืบค้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2557, จาก <https://www.gov.uk/uk-ship-register-for-merchant-ship-and-bareboat-charter-100gt>

²² Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 18, p. 286.

²³ Louise Butcher, "Shipping: tonnage tax", p. 4-5.

²⁴ Watson, Farley & Williams, "Summary of UK Tonnage Tax Legislation", p.4.

²⁵ PricewaterhouseCoopers, *supra* note 2, p. 9.

²⁶ Sec 16 Schedule 22 Finance Act 2000

1. เป็นบริษัทที่ต้องเสียภาษีตามหลักเกณฑ์ของสหราชอาณาจักร
2. เป็นบริษัทที่มีการดำเนินการควบคุมเรือที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด โดยเรือที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด²⁷ ดังกล่าวจะต้องเป็นเรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันขึ้นไปและใช้เพื่อ
 - รับขนคนโดยสารทางทะเล
 - รับขนส่งสินค้าทางทะเล
 - ลากจูง ช่วยเหลือกู้ภัย หรือให้ความช่วยเหลือทางทะเลอื่นๆ
 - การขนส่งทางทะเลในส่วนที่มีการเชื่อมต่อกับบริการอื่นในส่วนที่มีความจำเป็นต้องอยู่ในทะเล
 เรือที่มีคุณสมบัติตามบทบัญญัตินี้ไม่รวมถึง²⁸

“(1) For the purposes of this Schedule a company is a “qualifying company” if—

(a) it is within the charge to corporation tax,

(b) it operates qualifying ships, and

(c) those ships are strategically and commercially managed in the United Kingdom.

(2) A “qualifying group” means a group of which one or more members are qualifying companies.”

²⁷ Sec 19 Schedule 22 Finance Act 2000 (Amended by Finance Act 2005)

“(1) For the purposes of this Schedule a “qualifying ship” means, subject to sub-paragraph (2), a seagoing ship of 100 tons or more gross tonnage used for—

(a) the carriage by the sea of passengers,

(b) the carriage by the sea of cargo,

(c) towage, salvage or other marine assistance carried out at sea, or

(d) transport by the sea in connection with other services of a kind necessarily provided at sea.

(2) A vessel is not a qualifying ship for the purposes of this Schedule if the main purpose for which it is used is the provision of goods or services of a kind normally provided on land.

(3) Sub-paragraph (1) is also subject to

(a) paragraph 20 (vessels excluded from being qualifying ships).

(b) paragraph 20A (qualifying dredgers and tugs);

(c) paragraphs 22A to 22F (flagging).

(4) For the purposes of this paragraph a ship is a seagoing ship if it is certificated for navigation at sea by the competent authority of any country or territory.

(5) For the purposes of sub-paragraph (1) “sea” does not include—

(a) a port or harbour;

(b) an estuary, a tidal or other river or an inland waterway.

²⁸ Sec 20 Schedule 22 Finance Act 2000 (Amended by Finance Act 2005)

“(1) The following kinds of vessel are not qualifying ships for the purposes of this Schedule—

(a) fishing vessels or factory ships;

(b) pleasure craft;

(c) harbour or river ferries;

(d) offshore installations;

(e) tankers dedicated to a particular oil field;

(f) dredgers other than qualifying dredgers.

(2) In sub-paragraph (1)(a) “factory ship” means a vessel providing processing services for the fishing industry.

- เรือประมง หรือเรือโรงงาน (เรือที่ใช้ในอุตสาหกรรมประมง²⁹)
 - เรือสำราญ (หมายถึงเรือที่ใช้เพื่อการกีฬาหรือพักผ่อนหย่อนใจเป็นหลัก³⁰)
 - เรือเฟอร์รี่ข้ามท่าเรือหรือข้ามแม่น้ำ (หมายถึงเรือที่ใช้เพื่อข้ามท่าเรือ ข้ามปากแม่น้ำ หรือข้ามแม่น้ำ³¹)
 - สิ่งก่อสร้างนอกชายฝั่ง (หมายถึงสิ่งก่อสร้างนอกชายฝั่งตาม the Mineral Workings (Offshore Installations) Act 1971 หรือสิ่งก่อสร้างที่อ้างถึงตามกฎหมายดังกล่าวเพื่อควบคุมน้ำ³²)
 - เรือบรรทุกน้ำมัน
 - เรือชุดที่ไม่ใช่เรือชุดตามที่บัญญัติให้มีคุณสมบัติ³³ (เรือชุดที่บัญญัติให้มีคุณสมบัติคือ เรือชุดที่เดินเครื่องด้วยตัวเองและมีการก่อสร้างหรือดัดแปลงให้สามารถขนส่งสินค้าได้³⁴)
3. เรือที่มีคุณสมบัติดังกล่าวเป็นเรือที่มีการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์ในสหราชอาณาจักร
4. เป็นบริษัทที่มีจำนวนเรือที่ถูกชาร์เตอร์ในกองเรือไม่เกินร้อยละ 75³⁵
- การคำนวณภาษีตามระบบ Tonnage Tax³⁶

(3) In sub-paragraph (1)(b) “pleasure craft” means a vessel of a kind whose primary use is for the purposes of sport or recreation.

(4) In sub-paragraph (1)(c) “harbour or river ferry” means a vessel used for harbour, estuary or river crossings.

(5) In sub-paragraph (1)(d) “offshore installation” means—

(a) an offshore installation within the meaning of the Mineral Workings (Offshore Installations) Act 1971, or

(b) what would be such an installation if the references in that Act to controlled waters were to any waters.

(6) For the purposes of sub-paragraph (1)(e) whether a tanker is dedicated to a particular oil field shall be determined in accordance with section 2 of the Oil Taxation Act 1983 (dedicated mobile assets).

(7) In this Schedule “qualifying dredger” means a dredger which—

(a) is self-propelled, and

(b) is constructed or adapted for the carriage of cargo

²⁹ Sec 20 (2) Schedule 22 Finance Act 2000

³⁰ Sec 20 (3) Schedule 22 Finance Act 2000

³¹ Sec 20 (4) Schedule 22 Finance Act 2000

³² Sec 20 (5) Schedule 22 Finance Act 2000

³³ Sec 20 (1) Schedule 22 Finance Act 2000 (Amended by Finance Act 2005)

³⁴ Sec 20 (7) Schedule 22 Finance Act 2000 (Amended by Finance Act 2005)

³⁵ Sec 37 (1) Schedule 22 Finance Act 2000

“It is a requirement of entering or remaining within tonnage tax—

(a) in the case of a single company, that not more than 75% of the net tonnage of the qualifying ships operated by it is chartered in;

(b) in the case of a group, that not more than 75% of the aggregate net tonnage of the qualifying ships operated by the members of the group that are qualifying companies is chartered in.”

ให้คำนวณกำไรรายวันโดยการประมาณจาก Net tonnage ของเรือ ในอัตราต่อไปนี้

จำนวน 1,000 ตันแรก คิดกำไรต่อ 100 ตัน	เป็นเงิน £0.60
จำนวน 1,000 – 10,000 ตัน คิดกำไรต่อ 100 ตัน	เป็นเงิน £0.45
จำนวน 10,000 – 25,000 ตัน คิดกำไรต่อ 100 ตัน	เป็นเงิน £0.30
จำนวน 25,000 ตันขึ้นไป คิดกำไรต่อ 100 ตัน	เป็นเงิน £0.15

เมื่อได้จำนวนกำไรรายวันแล้ว จึงคูณด้วยจำนวนวันที่เข้าในระบบ Tonnage tax ได้เป็นกำไรของเรือหนึ่งลำ แล้วให้รวมกำไรของเรือทุกลำที่อยู่ในความควบคุมของบริษัท จำนวนรวมนั้นถือเป็นกำไรของปีงบประมาณนั้น เพื่อคำนวณภาษีนิติบุคคลตามอัตราที่กำหนดต่อไป

ราชอาณาจักรไทย

ราชอาณาจักรไทย (ต่อไปจะขอเรียกว่าประเทศไทย) เป็นรัฐที่ตั้งอยู่บนคาบสมุทรอินโดจีน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ภาคใต้ของประเทศไทยมีชายฝั่งทั้งทะเลอันดามันและทะเลจีนใต้ จากการจัดอันดับกองเรือของ UNCTAD เมื่อปี 2012 ประเทศไทยมีกองเรืออยู่ในอันดับ 33 จาก 35³⁷ ของโลก

³⁶ Sec 4 Schedule 22 Finance Act 2000

“(1) A company’s tonnage tax profits for an accounting period are calculated in accordance with this paragraph by reference to the net tonnage of the qualifying ships operated by the company.

For the purposes of the calculation the net tonnage of a ship is rounded down (if necessary) to the nearest multiple of 100 tons.

(2) The calculation is as follows:

Step One

Determine the daily profit for each qualifying ship operated by the company by reference to the following table and the net tonnage of the ship:

For each 100 tons up to 1,000 tons	£0.60
For each 100 tons between 1,000 and 10,000 tons	£0.45
For each 100 tons between 10,000 and 25,000 tons	£0.30
For each 100 tons above 25,000 tons	£0.15

Step Two

Work out the ship’s profit for the accounting period by multiplying the daily profit by—

- (a) the number of days in the accounting period, or
- (b) if the ship was operated by the company as a qualifying ship for only part of the period, by the number of days in that part.

Step Three

Follow Steps One and Two for each of the qualifying ships operated by the company in the accounting period.

Step Four

Add together the resulting amounts and the total is the amount of the company’s tonnage tax profits for that accounting period.

³⁷ the UNCTAD secretariat, *supra* note 3, p.41.

องค์กรที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือไทย คือกรมเจ้าท่า สังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ประกอบประกาศกระทรวงคมนาคม ลงวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2524 ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งข้าราชการพลเรือนสามัญของกรมเจ้าท่าเป็นนายทะเบียนเรือและผู้รักษาการแทนนายทะเบียนเรือดังต่อไปนี้

1. ผู้ดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารงานขนส่ง นักวิชาการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ขนส่งตั้งแต่ระดับ 3 ขึ้นไป ในกองทะเบียนเรือ และงานทะเบียนเรือ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา

2. ผู้ดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารงานขนส่ง นักวิชาการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ขนส่งตั้งแต่ระดับ 3 ขึ้นไป ในงานตรวจท่าและปราบปราม สำนักงานเจ้าท่าสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเป็นผู้รักษาการแทนนายทะเบียนเรือ เมื่อนายทะเบียนเรือตาม 1. ไม่อยู่หรือไม่อาจปฏิบัติราชการได้³⁸

ดังนั้น การจดทะเบียนเรือในประเทศไทยต้องดำเนินการที่กองทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาที่เจ้าของเรือมีภูมิลำเนา³⁹

การจดทะเบียนเรือในประเทศไทย

เรือที่มีคุณสมบัติของจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้⁴⁰ มีดังนี้ สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย เรือที่สามารถจดทะเบียนได้ คือ เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป และสำหรับการประมง ได้แก่ เรือกลทุกขนาด เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

ส่วนผู้ที่จดทะเบียนได้ จะต้องเป็นบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ ซึ่งต้องมีคุณสมบัติดังนี้

สำหรับเรือซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทย⁴¹

³⁸ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น. 126.

³⁹ กรมเจ้าท่า, “ยื่นคำร้อง ทำนิติกรรม (การจดทะเบียนเรือไทยและการเปลี่ยนชื่อ)”, สืบค้นเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2556 จาก http://www.md.go.th/data_form/permit-b023.php

⁴⁰ มาตรา 8 พระราชบัญญัติเรือไทย

“เรือที่จะกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ถือว่าเป็นเรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
3. เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป สำหรับการประมง
1. เรือกลทุกขนาด
2. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป”

⁴¹ มาตรา 7 พระราชบัญญัติเรือไทย (แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2540)

“ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้

- เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย หรือ
- เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

หรือ

- เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือ
- เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ดังต่อไปนี้
 1. ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 2. ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว⁴²
 3. บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
 4. บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคล ซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

สำหรับเรือซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทย⁴³ ได้แก่ นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

-
- (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
 - (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
 - (ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”

⁴² “คนต่างด้าว” หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 พระราชบัญญัติเรือไทย (แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2540)

⁴³ มาตรา 7 ทวิ พระราชบัญญัติเรือไทย (แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2540)

“ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา ๔๗ ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
 - (2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
- เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”

1. เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

2. เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว⁴⁴

สิทธิพิเศษทางภาษีที่จะได้รับการจดทะเบียนเรือไทย

สำหรับบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศโดยเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ ตามความในพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540

บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการขนส่งระหว่างประเทศ⁴⁵ โดยมีเงื่อนไขคือ

1. ต้องใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยใน การขนส่งสินค้าดังกล่าว
2. ต้องมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยในอัตราส่วนที่กำหนดไว้ตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย ซึ่งปัจจุบันกำหนดไว้ว่าต้องมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยในอัตราส่วนที่ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบ⁴⁶ และการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรกำหนด โดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

โดยหลักเกณฑ์ในการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นั้น ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับภาษีเงินได้(ฉบับที่ 72) เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเงินได้ของบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ดังนี้

หลักเกณฑ์เรื่องรายได้ที่จะนำมารวมคำนวณกำไรสุทธิจากการประกอบกิจการซึ่งจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

⁴⁴ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ทวิ พระราชบัญญัติเรือไทย (แก้ไขโดยพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2540)

⁴⁵ มาตรา 3 พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540

"ให้ยกเว้นภาษีเงินได้ตามส่วน 3 หมวด 3 ในลักษณะ 2 แห่ง ประมวลรัษฎากร สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ให้แก่บริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) ต้องใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยใน การขนส่งสินค้าดังกล่าว

(2) ต้องมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยในอัตราส่วนที่กำหนดไว้ตาม กฎหมายว่าด้วยเรือไทยการคำนวณกำไรสุทธิเพื่อประโยชน์ในการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามมาตรานี้ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกรมสรรพากรกำหนด โดยอนุมติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และประกาศในราชกิจจานุเบกษา"

⁴⁶ อภิญาพร หมั่นตรวจ, "มาตรการทางภาษีในการส่งเสริมเรือไทยในกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ", (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554) น.59.

ข้อ 2⁴⁷ รายได้ที่จะนำมารวมคำนวณกำไรสุทธิจากการประกอบกิจการ ซึ่งจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น หมายความว่า รายได้ ดังต่อไปนี้

(1) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

(ก) กรณีผู้ประกอบการขนส่งประเภทสายการเดินเรือ หมายความว่า รายได้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้ตามที่ได้มีการออกใบตราส่ง (Bill of Lading) หรือตามบัญชีค่าระวางเรือ (Freight Manifest)

⁴⁷ ข้อ 2 ประกาศอธิบดีกรมสรรพากร เกี่ยวกับภาษีเงินได้ (ฉบับที่ 72) เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การยกเว้นภาษีเงินได้ของบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล สำหรับเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

“รายได้ที่จะนำมารวมคำนวณกำไรสุทธิจากการประกอบกิจการซึ่งจะ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น หมายความว่า รายได้ ดังต่อไปนี้

(1) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

(ก) กรณีผู้ประกอบการขนส่งประเภทสายการเดินเรือ หมายความว่า รายได้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้ตามที่ได้มีการออกใบตราส่ง (Bill of Lading) หรือตามบัญชีค่าระวางเรือ (Freight Manifest)

(ข) กรณีผู้ประกอบการขนส่งประเภทเรือที่ไม่มีกำหนดเวลา เดินทางที่แน่นอน หมายความว่า รายได้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งการรับขนของ ทางทะเลประเภท Voyage Charter ซึ่งจะต้องมีการออกเอกสาร Charter Party หรือการรับขนของทางทะเลประเภท Time Charter ที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้รับภาระ ค่าใช้จ่ายในการให้บริการเดินเรือทั้งหมด เช่น การดูแลรักษาเรือ การประกันภัย การจัดหาภัตตาคารและลูกเรือ และการตรวจสอบภาพเรือ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายผันแปรอื่นเนื่องมาจากการใช้เรือ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายในการเทียบท่า และค่าขนถ่ายสินค้า

(2) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ให้หมายความรวมถึง รายได้ดังต่อไปนี้ด้วย

(ก) รายได้จากการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศระหว่างกัน (Slot Exchange) ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลอื่น ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังนี้

- ต้องมีการทำสัญญาฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศระหว่างกัน

- ต้องเป็นการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในเส้นทางเดียวกัน และจำนวนสินค้าที่ฝากนั้นจะต้องไม่เกินกว่าเนื้อที่ในระวางเรือที่เข้าทำสัญญาฝากสินค้าใน 1 รอบของการเดินเรือ

การเดินเรือในเส้นทางเดียวกัน หมายถึง การเดินเรือโดยมีเส้นทางที่ผ่านประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือในประเทศอื่น ๆ และกลับมายังประเทศนั้น ถือเป็นหนึ่งรอบการเดินเรือ โดยมีการระบุรายชื่อท่าเรือ และชื่อเรือไว้ในสัญญา ทั้งนี้ จะมีการจอดที่ท่าเรือในเส้นทางที่ระบุไว้ในสัญญาหรือไม่ก็ได้ แต่จะไม่มีการเดินทางไปท่าเรืออื่น ๆ นอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตไว้ในสัญญา

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ จะต้องจัดทำรายงานเพื่อแสดงต่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ตามแบบรายงานและระยะเวลาที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนด

(ค) รายได้จากค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง สินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการขนส่งเรียกเก็บนอกเหนือจากค่าระวาง เช่น

- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียม การใช้ท่าเรือ (Terminal Handling Charge (THC) และ Cost Recovery charge (CRC))

- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น (Bunker Adjustment Factor (BAF))

- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเมื่อมูลค่าของเงินตราต่างประเทศ ลดลง ซึ่งเป็นเหตุให้รายได้ค่าระวางที่เป็นเงินตราต่างประเทศลดลงไปด้วย (Currency Adjustment Factor (CAF))

- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเนื่องจากท่าเรือมีการปรับหรือ เรียกเก็บค่าเครื่องมือขนถ่ายสินค้าจากผู้ขนส่ง (Crane Charge)

- เงินส่วนลดที่ได้รับคืนจากความสามารถในการให้บริการ ขนส่งได้จำนวนมาก (Rebate)

(ง) รายได้หรือผลกำไรจากการคำนวณค่าหรือราคาเป็นเงินตราไทยของทรัพย์สินหรือหนี้สินส่วนที่เป็นกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้มาหรือจ่ายไปในรอบระยะเวลาบัญชี หรือที่คงเหลืออยู่ในวันสุดท้ายของรอบระยะเวลาบัญชี

(จ) รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากที่เกิดจากรายได้จากการขนส่ง สินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เฉพาะเงินฝากประเภทออมทรัพย์และมีจำนวน รวมในส่วนที่ไม่เกินร้อยละ 2 ของรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ในรอบระยะเวลาบัญชี

(ข) กรณีผู้ประกอบการขนส่งประเภทเรือที่ไม่มีกำหนดเวลาเดินทางที่แน่นอน หมายความว่า รายได้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งการรับขนของทางทะเลประเภท Voyage Charter ซึ่งจะต้องมีการออกเอกสาร Charter Party หรือการรับขนของทางทะเลประเภท Time Charter ที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้รับภาระ ค่าใช้จ่ายในการให้บริการเดินเรือทั้งหมด เช่น การดูแลรักษาเรือ การประกันภัย การจัดหาคนเรือและลูกเรือ และการตรวจสอบสภาพเรือ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายผันแปรอันเนื่องมาจากการใช้เรือ เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายในการเทียบท่า และค่าขนถ่ายสินค้า

(2) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศให้หมายความรวมถึงรายได้ดังต่อไปนี้ด้วย

(ก) รายได้จากการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศระหว่างกัน (Slot Exchange) ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลอื่น ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ดังนี้

- ต้องมีการทำสัญญาฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศระหว่างกัน
- ต้องเป็นการฝากสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศสำหรับการเดินเรือในเส้นทางเดียวกัน และจำนวนสินค้าที่ฝากนั้นจะต้องไม่เกินกว่าเนื้อที่ในระวางเรือที่เข้าทำสัญญาฝากสินค้าในหนึ่งรอบการเดินเรือ

การเดินเรือในเส้นทางเดียวกัน หมายถึง การเดินเรือโดยมีเส้นทางที่ผ่านประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือในประเทศอื่น ๆ และกลับมายังประเทศนั้น ถือเป็นหนึ่งรอบการเดินเรือ โดยมีการระบุรายชื่อท่าเรือ และชื่อเรือไว้ในสัญญา ทั้งนี้ จะมีการจอดที่ท่าเรือในเส้นทางที่ระบุไว้ในสัญญาหรือไม่ก็ได้ แต่จะไม่มีการเดินทางไปท่าเรืออื่น ๆ นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในสัญญา

(ข) รายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประเภท Door to Door basis ทั้งนี้ ในช่วงการขนส่งทางทะเลจะต้องใช้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

(ค) รายได้จากค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการขนส่งเรียกเก็บนอกเหนือจากค่าระวาง เช่น

- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ (Terminal Handling Charge (THC) และ Cost Recovery charge (CRC))
- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้น (Bunker Adjustment Factor (BAF))
- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเมื่อมูลค่าของเงินตราต่างประเทศลดลง ซึ่งเป็นเหตุให้รายได้ค่าระวางที่เป็นเงินตราต่างประเทศลดลงไปด้วย (Currency Adjustment Factor (CAF))
- ค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มเติมเนื่องจากท่าเรือมีการปรับหรือเรียกเก็บค่าเครื่องมือขนถ่ายสินค้าจากผู้ขนส่ง (Crane Charge)
- เงินส่วนลดที่ได้รับคืนจากความสามารถในการให้บริการขนส่งได้จำนวนมาก (Rebate)

(ง) รายได้หรือผลกำไรจากการคำนวณค่าหรือราคาเป็นเงินตราไทยของทรัพย์สินหรือหนี้สินส่วนที่เป็นกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้มาหรือจ่ายไปในรอบระยะเวลาบัญชี หรือที่คงเหลืออยู่ในวันสุดท้ายของรอบระยะเวลาบัญชี

(จ) รายได้ดอกเบี้ยเงินฝากที่เกิดจากรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เฉพาะเงินฝากประเภทออมทรัพย์และมีจำนวนรวมในส่วนที่ไม่เกินร้อยละ 2 ของรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในรอบระยะเวลาบัญชี

จากข้อมูลเรื่องระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีเปรียบเทียบกันระหว่างประเทศสิงคโปร์ สหราชอาณาจักร และประเทศไทย จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยและประเทศสิงคโปร์มีระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีเหมือนกันคือระบบ Shipping incentives (Shipping incentives regimes) ให้สิทธิพิเศษทางภาษีที่รายได้ที่นำมาคิดภาษีนั้นมีที่มาจากประกอบกิจการเดินเรือแก่เจ้าของเรือที่นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ แตกต่างจากสหราชอาณาจักรที่ให้สิทธิพิเศษทางภาษีในระบบ Tonnage tax ที่คำนวณกำไรที่จะนำมาคิดภาษีจากจำนวน net tonnage ของเรือ

ข้อดีของระบบ Tonnage Tax ของสหราชอาณาจักร ประการแรกคือ การคำนวณภาษีจากกำไร โดยประมาณที่คำนวณจากขนาด net tonnage ของเรือ การคำนวณกำไรโดยประมาณนี้ทำให้รัฐลดภาระค่าใช้จ่ายในด้านการตรวจสอบกำไรที่ได้แท้จริงเพื่อนำมาประเมินภาษี นอกจากนี้ยังเป็นระบบที่ช่วยสร้างแรงจูงใจที่จะให้เอกชนนำเรือเข้ามาจดทะเบียนเรือในประเทศของตน เนื่องจากการคำนวณกำไรโดยประมาณจาก the net tonnage มักจะน้อยกว่ากำไรจากการประกอบกิจการที่แท้จริงของเจ้าของเรือ เสมือนให้สิทธิประโยชน์แก่เจ้าของเรือได้ลดภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการประกอบกิจการ ข้อดีประการต่อมา ระบบคำนวณภาษี Tonnage Tax เป็นระบบแบบสมัครใจ เจ้าของเรือที่มีคุณสมบัติสามารถใช้ระบบ Tonnage Tax มีสิทธิเลือกที่จะสมัครเข้าระบบหรือไม่ ถ้าหากเจ้าของเรือมีกำไรที่แท้จริงจากการประกอบกิจการน้อยกว่าการประมาณกำไรตามระบบ Tonnage Tax เจ้าของเรือย่อมก็มีสิทธิจะขอเลือกจ่ายภาษีในระบบธรรมดาได้

สำหรับข้อด้อยของระบบการจ่ายภาษี ระบบ Tonnage Tax ของ สหราชอาณาจักร ประการแรกคือ ระบบ Tonnage Tax จัดคุณสมบัติของผู้ที่จะสมัครเข้าระบบได้ว่าจะต้องเป็นนิติบุคคลเท่านั้น บุคคลธรรมดาไม่สามารถสมัครเข้าระบบได้ ข้อด้อยอีกประการหนึ่งคือ การคำนวณกำไรโดยประมาณจาก net tonnage ถูกจำกัดเฉพาะกำไรในกิจการรับขนคนโดยสารทางทะเล รับขนส่งสินค้าทางทะเล ลากจูง ช่วยเหลือกู้ภัย หรือให้ความช่วยเหลือทางทะเลอื่นๆ การขนส่งทางทะเลในส่วนที่มีการเชื่อมต่อกับบริการอื่นในส่วนที่มีความจำเป็นต้องอยู่ในทะเล ส่วนกำไรจากการประกอบกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องจะต้องนำไปคำนวณภาษีตามระบบปกติ

หากพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ที่ใช้ระบบสิทธิพิเศษทางภาษีระบบเดียวกับประเทศไทย สามารถวิเคราะห์ได้ว่า จุดเด่นของสิทธิพิเศษทางภาษีของประเทศสิงคโปร์มีประเภทของรายได้ที่ได้รับการยกเว้นภาษีหลายประเภทมาก กล่าวคือ รายได้จากการรับขนคนโดยสาร ไปรษณีย์ ปศุสัตว์ สินค้า รายได้จากกิจการลากจูงหรือการช่วยเหลือกู้ภัย รายได้จากการให้ชาร์เตอร์เรือ หรือรายได้จากการใช้เรือชุด และครอบคลุมรวมไปถึงรายได้จากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและการบริหารความเสี่ยงที่มีการดำเนินการที่มีความ

เชื่อมโยงหรือเกี่ยวเนื่องกับการดำเนินงานเกี่ยวกับเรือ และรายได้จากการให้บริการการจัดการเรือของบริษัทที่มีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรือสิงคโปร์หรือปฏิบัติการโดยเรือสิงคโปร์ เนื่องจากนโยบายให้สิทธิพิเศษได้รับยกเว้นภาษีจากรายได้ในกรอบกิจกรรมทางเรือที่ครอบคลุมเกือบทุกประเภทเช่นนี้ ส่งผลให้เอกชนสนใจในการนำเรือเข้ามาจดทะเบียนในประเทศสิงคโปร์เป็นอย่างมาก

เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 314) พ.ศ. 2540 ได้บัญญัติเงื่อนไขให้การยกเว้นภาษีรายได้จากการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศโดยเรือให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลตามกฎหมายไทยเท่านั้น และยังกำหนดเงื่อนไขว่าจะต้องใช้เรือไทยและต้องมีคนประจำเรือที่มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่สร้างข้อจำกัดให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก นอกจากนี้รายได้ที่ได้รับยกเว้นก็คือรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ, รายได้จากการฝากสินค้าในการขนส่งระหว่างกัน (Slot Exchange), รายได้จากการขนส่งสินค้าประเภท Door to Door basis ที่ช่วงขนส่งทางทะเลต้องใช้เรือไทย รายได้จากค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งสินค้านอกเหนือจากค่าธรรมเนียมการคำนวณค่าหรือราคาของทรัพย์สินหรือหนี้สินเป็นเงินตราไทยส่วนที่เป็นกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้มาหรือจ่ายไปในรอบระยะเวลาบัญชี หรือที่คงเหลืออยู่ในวันสุดท้ายของรอบระยะเวลาบัญชี และรายได้ดอกเบี้ยเงินฝากที่เกิดจากรายได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีเงื่อนไขด้านสัญชาติของนิติบุคคลที่ได้รับยกเว้นภาษีด้วย กล่าวคือ จะต้องเป็นนิติบุคคลไทย และมีข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องสัญชาติของคนเรือที่ต้องมีคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 อีกด้วย จะเห็นได้ว่าแม้ประเทศไทยจะมีระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีแบบเดียวกับประเทศสิงคโปร์ แต่ขอบเขตรายได้ที่ได้รับการยกเว้นกลับแคบกว่ามาก และมีเงื่อนไขของการได้รับสิทธิพิเศษที่เข้มงวดกว่าประเทศสิงคโปร์

การให้สิทธิพิเศษในทางภาษีเป็นนโยบายที่ช่วยสร้างแรงจูงใจให้กับเจ้าของเรือในการตัดสินใจนำเรือมาจดทะเบียนเรือในประเทศใดประเทศหนึ่ง ประเทศไทยเองในปัจจุบันก็มีการให้สิทธิพิเศษแก่เจ้าของเรือไทยอยู่แล้ว แต่เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ พบว่าสิทธิพิเศษทางภาษีที่ไทยให้กับเจ้าของเรือไทยยังค่อนข้างน้อย หากประเทศไทยต้องการพัฒนาการกองเรือไทย ทางเลือกหนึ่งคืออาจจะต้องมีการปรับแก้ไขหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้สิทธิพิเศษทางภาษี เช่น อาจจะพิจารณาเปลี่ยนระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีเป็นระบบ Tonnage tax ที่เจ้าของเรือจะได้ประโยชน์จากการจ่ายภาษีที่น้อยลง เนื่องจากกำไรที่นำมาคิดภาษีสำนวนจากขนาดเรือ ไม่ได้คำนวณจากรายได้ที่แท้จริง หรือถ้าหากไม่ต้องการเปลี่ยนระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษี ก็อาจจะแก้ไขโดยการขยายประเภทของรายได้ที่ได้รับยกเว้นภาษีให้กว้างขึ้น ลดเงื่อนไขข้อจำกัดในการได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีให้น้อยลง ย่อมจะเป็นการช่วยให้ประเทศไทยพัฒนากองเรือของไทยให้ใหญ่ขึ้นได้อย่างแน่นอน

อย่างไรก็ดี นอกจากเรื่องสิทธิพิเศษในด้านภาษีที่เป็นเครื่องจูงใจในการนำเรือมาจดทะเบียนเรือในประเทศใดประเทศหนึ่งแล้ว เหตุผลประการสำคัญอีกประการหนึ่งที่เจ้าของเรือตัดสินใจจะนำเรือมาจดทะเบียนคือเรื่องระบบการรับจดทะเบียนเรือและเงื่อนไขในการขอจดทะเบียนเรือ เช่น ประเทศที่มีการจดทะเบียนเรือแบบเปิดหรือระบบจดทะเบียนเรือสากลย่อมมีเอกชนนำเรือมาจดทะเบียนมากกว่าประเทศที่มีระบบการจด

ทะเบียนเรือแบบปิดที่ค่อนข้างมีเงื่อนไขจำกัดมากกว่า เช่น สัญชาติเจ้าของเรือ หรือสัญชาติคนเรือ ดังนั้น หากประเทศไทยต้องการที่จะขยายกองเรือไทยให้มากขึ้น นอกจากจะพิจารณาเกี่ยวกับสิทธิพิเศษทางภาษีที่ให้แก่เรือที่มาจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว ยังควรต้องพิจารณาปรับแก้ในเรื่องเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงื่อนไขเรื่องสัญชาติของเจ้าของเรือ ที่เป็นข้อจำกัดมิให้บุคคลหรือนิติบุคคลต่างประเทศสามารถนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ เมื่อคนต่างชาติไม่สามารถเป็นเจ้าของเรือไทยได้ แม้จะมีการปรับแก้สิทธิพิเศษทางภาษีให้เพิ่มขึ้นมากเท่าใด ก็ไม่สามารถนำนโยบายข้อนี้ไปสร้างแรงจูงใจให้แก่คนต่างชาติตัดสินใจนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้

บรรณานุกรม

หนังสือและบทความในหนังสือ

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2553.

วิทยานิพนธ์

กาญจนา คงวันดี. “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย”.

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

อภัยพงษ์ กิตติศุภคุณ. “ปัจจัยในการพิจารณาเลือกจดทะเบียนเรือไทย”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต สาขาวิชา

การจัดการด้านโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

อภิญาพร หมั่นตรวจ. “มาตรการทางภาษีในการส่งเสริมเรือไทยในกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ”.

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.

อัจจิมา จรุงสำราญ. “ความเหมาะสมของประเทศไทยในการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี”.

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

อำนาจ วรรณวิทยา. “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย

พุทธศักราช 2481”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมเจ้าท่า. “ยื่นคำร้อง ทำนิติกรรม (การจดทะเบียนเรือไทยและการเปลี่ยนชื่อ)”.
http://www.md.go.th/data_form/permit-b023.php, 21 สิงหาคม 2556.

สุนันทา เจริญปัญญาอิง. “เรือสัญชาติไทย”.

<http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/thaiship/thaiship.html>, 17 สิงหาคม 2556.

สุนันทา เจริญปัญญาอิง. “สัญชาติเรือ : ความสำคัญของการมีสัญชาติของเรือ”.

<http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/nationalityship/nationalityship.html>, 17 สิงหาคม 2556.

สุนันทา เจริญปัญญาอิง. “เรือและกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับเรือไทย : บทบัญญัติกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ

เรือ”. <http://www.tri.chula.ac.th/triresearch/thaiship2/thaiship2.html>, 17 สิงหาคม 2556

Books

Richard Coles. and Edward Watt. Ship registration : law and practice. 2nd ed. London: informa, 2009.

Articles

Louise Butcher. “Shipping : tonnage tax”.

Moore Stephens. “UK tonnage tax : EU flagging rules”.

PricewaterhouseCoopers. “Choosing a profitable course around the globe Corporate taxation of the global shipping industry”.

Watson,Farley & Williams. “Summary of UK tonnage tax legislation”.

Electronic Media

Andrew Jackson. “Ship Registration in the UK”. <http://www.andrewjackson.co.uk/factfiles-item.php?item=282> , 19 August 2013.

Inland and revenue authority of Singapore. “For Shipping Companies”.

<https://www.iras.gov.sg/irasHome/page04.aspx?id=1386>, 20 August 2013.

Maritime and Coastguard Agency 2012. “UK ship Register”. <http://www.dft.gov.uk/mca/mcga07-home/shipsandcargoes/mcga-ukshipregister.htm>, 20 August 2013.

Singapore Registry of Ships. “About SRS”. <http://www.srs.sg/about-srs>, 20 August 2013

Singapore Registry of Ships. “Authorised Classification Societies”. <http://www.srs.sg/register-with-srs/additional-information#AI5>, 20 August 2013.

Singapore Registry of Ships. “Pre-Requisites For Ship Registration : The owner”. <http://www.srs.sg/register-with-srs/pre-requisites-for-ship-registration>, 20 August 2013.

The Maritime and Port Authority of Singapore. “About MPA”.

http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/about_mpa/about_mpa.page, 20 August 2013.

UK Tax Library. “Tonnage Tax and Registration of Ships”.

<http://tax.uk.ey.com/UKTaxLibrary/Archive+2005+-+2008/UK+corporate/General+news/Tonnage+Tax+and+Registration+of+Ships.htm>, 21 August 2013.