

บทที่ 4

บทบัญญัติกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือ

ในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือ (Ship register system) นั้นอาจกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายที่มีบัญญัติไว้ให้เห็นได้ในเกือบทุกประเทศ ไม่ว่าจะเป็นในระดับกฎหมายระหว่างประเทศหรือระดับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ เนื่องจาก เรือเดินทะเลทุกลำจำเป็นต้องมีสัญชาติ และการที่เรือจะได้รับสัญชาติจากประเทศใดนั้นโดยปกติก็จะได้มาโดยผ่านวิธีการจดทะเบียนเรือ ณ ประเทศใดประเทศหนึ่ง¹ ทั้งนี้ การกำหนดเงื่อนไขในการรับจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศนั้นก็จะมี ความแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับนโยบายและประโยชน์ต่างๆ ที่ประเทศนั้นจะได้รับจากการรับจดทะเบียนเรือ อย่างไรก็ตาม การกำหนดเงื่อนไขในการรับจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศก็ยังคงต้องกำหนดให้มีหลักเกณฑ์ต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งในบทนี้จะได้ทำการศึกษาถึงหลักเกณฑ์การกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ อันถือเป็นมาตรฐานสากล รวมถึงกฎหมายภายในเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือของบางประเทศ เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ถึงความเหมาะสม ครบถ้วนสมบูรณ์และเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยต่อไป

4.1 หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ

4.1.1 อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958

อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 (The Geneva Convention on the High Seas 1958 : GCHS) ฉบับนี้เกิดจากความพยายามขององค์การสหประชาชาติโดยได้จัดการประชุม องค์การสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่ 1 (The First United Nations Conference on the Law of the Sea หรือ UNCLOS I) และผลของการประชุมครั้งนี้ที่ประชุม

¹ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 5 แก้ไขเพิ่มเติม, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2546), น.163.

สมัชชาใหญ่สหประชาชาติ ได้ยอมรับอนุสัญญา 4 ฉบับ และอนุสัญญาเหล่านี้ถูกรวมเรียกว่า อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ซึ่งประกอบด้วย อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone) อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Seas) อนุสัญญาว่าด้วยการทำประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas) และอนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 30 กันยายน 1962 (พ.ศ.2505) อนุสัญญา ฉบับนี้เกิดขึ้นจากการที่ คณะกรรมาธิการกฎหมายของสหประชาชาติ (International Law Commission) เป็นผู้จัดทำร่าง ขึ้นมามีวัตถุประสงค์ในการที่จะรวบรวมกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับทะเลหลวง ซึ่งประเทศไทยได้ร่วมลงนามเมื่อวันที่ 29 เมษายน ค.ศ.1958 (พ.ศ.2501) และได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญา ฉบับนี้แล้วเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม ค.ศ.1968 (พ.ศ.2511) อนุสัญญา ฉบับนี้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรืออยู่ 4 มาตรา คือ Article 4, Article 5, Article 6 และ, Article 10² ดังนี้

ข้อ 4³

รัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือไม่ก็ตาม มีสิทธิที่จะเดินเรือโดยชักธงของตนในทะเลหลวง

ข้อ 5⁴

² จุมพต สายสุนทร, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2537) , น.79-80.

³ Article 4 Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

⁴ Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

1. รัฐแต่ละรัฐจะกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตน และในการใช้สิทธิชกธงของตน เรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชกธง จะต้องมีการเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างรัฐกับเรือนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐต้องใช้อำนาจและการควบคุมของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องเกี่ยวกับการปกครอง วิชาการและการสังคมแก่เรือที่ชกธงของตน

2. รัฐแต่ละรัฐจะออกเอกสารเพื่อการนั้นให้แก่เรือที่รัฐนั้นให้สิทธิชกธงของตน

ข้อ 6⁵

1. เรือจะใช้เดินภายใต้ธงของรัฐเดียวเท่านั้น และจะอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐนั้นโดยจำเพาะเมื่ออยู่ในทะเลหลวง นอกจากนี้ในกรณีพิเศษซึ่งได้บัญญัติไว้อย่างชัดแจ้งในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในข้อเหล่านี้ เรือมีอาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางเรือในขณะที่แวะยังเมืองท่า เว้นแต่ในกรณีการโอนกรรมสิทธิ์หรือการเปลี่ยนที่จะจดทะเบียนอย่างแท้จริง

2. เรือซึ่งใช้เดินภายใต้ธงของรัฐสองรัฐหรือกว่านั้น โดยใช้ธงเหล่านั้นตามความสะดวก มีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดได้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรัฐอื่นใด และอาจถูกถือเสมือนเรือที่ไร้สัญชาติได้

ข้อ 10⁶

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

⁵ Article 6

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

⁶ Article 10

1. รัฐทุกรัฐจะใช้มาตรการสำหรับเรือซึ่งชักธงของตนเช่นที่เพื่อประกันความปลอดภัยในทะเลในเรื่องซึ่งนอกจากประการอื่นแล้ว ที่เกี่ยวกับ

(ก) การใช้สัญญาณ การบำรุงรักษาไว้ซึ่งการติดต่อสื่อสารและการป้องกันการโดนกัน

(ข) การจัดคนประจำเรือและสภาพการณ์ในการทำงานของคณะลูกเรือ โดยพิจารณาถึงตราสารการกรรมระหว่างประเทศที่อาจใช้บังคับได้ด้วย

(ค) การก่อสร้าง การจัดเครื่องบริภัณฑ์ และการมีคุณสมบัติสำหรับออกทะเลของเรือ

2. ในการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าวรัฐแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลอันเป็นที่ยอมรับ และดำเนินการเท่าที่จำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่าจะมีการปฏิบัติตามมาตรการข้างต้น

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นสรุปได้ว่ารัฐทุกรัฐมีเสรีภาพในการที่จะกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือเพื่อให้สัญชาติของตน โดยข้อกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรื่อนั้นก็จะเป็นไปตามนโยบายของแต่ละรัฐ แต่ทั้งนี้ในการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรื่อนั้นรัฐที่รับจดทะเบียนเรื่อนั้นก็ต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์สำคัญเกี่ยวกับความเชื่อมโยงอันแท้จริง (genuine link) ระหว่างรัฐกับเรื่อนั้น โดยรัฐจะต้องสามารถใช้เขตอำนาจและการควบคุมเรือที่ชักธงของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าในเรื่องของการปกครอง วิชาการ และการสังคม และเมื่อรัฐให้สัญชาติแก่เรือลำใดแล้วก็ต้องออกเอกสารเพื่อเป็นการแสดงให้เห็นถึงสิทธิของเรือลำนั้นในการที่ชักธงของรัฐตนได้ เมื่อเรือได้รับสัญชาติของรัฐใดแล้วก็มีอาจเปลี่ยนแปลงสัญชาติเรือของตนได้ตามอำเภอใจอันอาจถือเสมือนว่าเป็นเรือที่ไม่มีสัญชาติได้ นอกจากนี้ Article 10 ข้างต้นยังได้บัญญัติ

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

(a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

(b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

ให้เห็นถึงรูปแบบของการควบคุมของรัฐเจ้าของสัญชาติซึ่งรัฐจะต้องดำเนินการควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและมีการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว

4.1.2 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 : UNCLOS) เป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติครอบคลุมในหลายๆ เรื่องเกี่ยวกับกฎหมายทะเล โดยอนุสัญญาฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2537 ซึ่งในขณะแรกมีรัฐภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้อย่างน้อย 60 ประเทศ จนปัจจุบันมีรัฐที่เข้าเป็นภาคีแล้ว 130 ประเทศ⁷ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าสำหรับประเทศไทยได้ร่วมลงนามในอนุสัญญา แต่จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ปรากฏว่าประเทศไทยได้ให้สัตยาบันกับอนุสัญญาฉบับนี้แต่อย่างใด เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติต่างๆ ในอนุสัญญาฉบับนี้แล้วพบว่าไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรืออยู่ 3 มาตรา คือ Article 91, Article 92 และ Article 94⁸ ดังนี้

ข้อ 91⁹

1. ให้รัฐทุกรัฐกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือ ในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตน และในการใช้สิทธิชั่งธงของตน เรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชั่งธง จะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างรัฐกับเรือนั้น

2. ให้รัฐทุกรัฐออกเอกสารเพื่อการนั้นให้แก่เรือที่รัฐนั้นได้ให้สิทธิชั่งธงของตน

⁷ ข้อมูล ณ วันที่ 5 มกราคม 2542

⁸ จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2*, น.79-83.

⁹ Article 91

Nationality of ships

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

ข้อ 92¹⁰

1. ให้เดินเรือภายใต้ธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น และเว้นไว้แต่ในกรณีพิเศษซึ่งได้บัญญัติไว้อย่างชัดแจ้งในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในอนุสัญญานี้ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งเขตอำนาจโดยเฉพาะของรัฐนั้นเมื่ออยู่ในทะเลหลวง เรือมีอาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางหรือขณะที่อยู่ในท่าเรือที่จอดแวะ เว้นไว้แต่ในกรณีของการโอนกรรมสิทธิ์อย่างแท้จริง หรือการเปลี่ยนการจดทะเบียน

2. เรือซึ่งเดินภายใต้ธงของรัฐสองรัฐหรือกว่านั้น โดยใช้ธงเหล่านั้นตามความสะดวก มีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดได้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรัฐอื่นใดได้ และอาจถูกถือเสมือนเรือที่ไร้สัญชาติ

ข้อ 94

1. ให้รัฐทุกรัฐใช้เขตอำนาจและการควบคุมของตนอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องการบริหาร เทคนิค และสังคม เหนือเรือที่ชักธงของตน

2. โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้รัฐทุกรัฐ

(ก) เก็บรักษาทะเบียนเรือซึ่งระบุชื่อ และรายละเอียดของเรือที่ชักธงของตน ยกเว้นเรือซึ่งอยู่นอกข้อบังคับระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปเนื่องจากมีขนาดเล็ก และ

(ข) ใช้เขตอำนาจภายใต้กฎหมายภายในของตนเหนือเรือแต่ละลำซึ่งชักธงของตน และนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือของเรือนั้น ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องบริหาร เทคนิค และสังคมเกี่ยวกับเรือนั้น

¹⁰ Article 92

Status of ships

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas.

A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

3. ก่อนที่จะมีการจดทะเบียนรัฐแต่ละรัฐจะต้องมีมาตรการที่จำเป็นเพื่อก่อให้เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยต่อเรือที่ชักธงเรือของตน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของโครงสร้างตัวเรือ, อุปกรณ์ต่าง, ความพร้อมในการผจญภัยทางทะเล รวมถึงการจัดหาคนประจำเรือ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้วมีข้อที่น่าสังเกตอยู่ที่ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เริ่มมีความชัดเจนในเรื่องของการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือมากขึ้นกว่าอนุสัญญากรุงเจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 แม้ว่าจะยังคงหลักการสำคัญเดิมที่ว่าเรือที่จดทะเบียนกับรัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงในอันที่จะใช้เขตอำนาจและการควบคุมได้อยู่ แต่ก็ได้มีการเพิ่มเติมแนวความคิดใหม่ขึ้นมา กล่าวคือ ได้ให้ความสนใจในเรื่องของอำนาจในการควบคุมเรือที่ได้รับจดทะเบียนโดยเฉพาะในเรื่องความปลอดภัยทางทะเลมากขึ้น ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากผลกระทบของการจดทะเบียนเรือแบบเปิด ซึ่งพบว่าเรือที่อยู่ในระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนี้ส่วนใหญ่จะเป็นเรือที่มีมาตรฐานต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานสากลต่างจากเรือที่อยู่ในระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดที่จะมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สูงกว่า อันเป็นสาเหตุให้เรือที่อยู่ในระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้นมักจะมีอุบัติเหตุทางทะเลอยู่บ่อยครั้ง

4.1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

ในระหว่างปี ค.ศ.1984 ถึง ค.ศ.1986 ได้มีการจัดประชุมของที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development) หรือ UNCTAD ขึ้นเพื่อพิจารณาในการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ซึ่งประเด็นหลักในการพิจารณาจะมุ่งเน้นไปในเรื่องของความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เพื่อให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 โดยในที่ประชุมเห็นว่าประเทศที่จะรับจดทะเบียนเรือกับเรือที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือ โดยอาจพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ต้องมีการให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจแก่เรือโดยประเทศเจ้าของธงเรือ การจ้างคนประจำเรือซึ่งเป็นคนชาติของประเทศเจ้าของธงเรือ หรือเจ้าของเรือซึ่งได้รับผลประโยชน์จากเรือเป็นคนชาติของประเทศเจ้าของธงเรือ¹¹ แต่ประเด็นที่สำคัญคือประเทศที่รับจด

¹¹ กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล: ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.50

ทะเบียนเรือจะต้องสามารถชี้เขตอำนาจของตนเหนือเรือและควบคุมเรือที่รับได้รับจดทะเบียนไว้ในเรื่องต่างๆ เช่น ความปลอดภัย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (United Nations Convention on Conditions of Registration of Ships 1986) ฉบับนี้ได้รับการลงนามจากประเทศต่างๆ 14 ประเทศ จากจำนวนประเทศที่เข้าร่วม 24 ประเทศ และมีการให้สัตยาบันรับรองเพียง 14 ประเทศจากจำนวนประเทศทั้งหมดที่ได้ลงนามเท่านั้น สาเหตุหนึ่งก็อาจเนื่องมาจากกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วที่ไม่เห็นด้วยกับการกำหนดประเด็นเรื่องความเกี่ยวโยงอันแท้จริงไว้อย่างเข้มงวด แสดงให้เห็นว่าแม้จะมีการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือที่มีความเป็นสากลและเป็นรูปธรรม แต่ก็ยังไม่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศมากนักโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วที่มักจะนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือในประเทศที่มีการจดทะเบียนเรือแบบเปิด อย่างไรก็ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ฉบับนี้ก็นับได้ว่าเป็นกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากล และเป็นต้นแบบที่ประเทศต่างๆ จะยึดถือเพื่อนำไปกำหนดเป็นหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการรับจดทะเบียนเรือภายในประเทศของตนได้ ปัจจุบันอนุสัญญา ฉบับนี้ยังไม่มีผลบังคับใช้แต่อย่างใด¹²

ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีบทบัญญัติทั้งหมด 22 มาตรา ซึ่งได้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ รวมถึงมาตรการส่งเสริม สนับสนุนต่างๆ เพื่อให้รัฐต่างๆ ได้ใช้เป็นกรอบแนวทางในการกำหนดเงื่อนไข หลักเกณฑ์ภายในรัฐของตนในการรับจดทะเบียนเรือ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

มาตรา 1 ได้กำหนดถึงวัตถุประสงค์ (objective) ของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ไว้อย่างชัดเจน โดยมุ่งเน้นไปที่หลักในเรื่องของความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ที่ต้องการให้รัฐเจ้าของธงเรือสามารถบังคับใช้เขตอำนาจทางศาลและการควบคุมเรือลำใดก็ตามที่ชักธงของรัฐนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะเป็นในด้านการบริหารจัดการ ด้านทางเทคนิค รวมไปถึงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมด้วย

มาตรา 2 ในส่วนนี้อนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้นิยามความหมาย (definitions) ของคำที่สำคัญต่างๆ ไว้ 9 คำด้วยกัน กล่าวคือ คำว่า เรือ (ship) โดยอนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้หมายความ

¹² อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 จะมีผลบังคับใช้เมื่อพ้น 12 เดือน นับแต่มีประเทศเข้าเป็นภาคีไม่น้อยกว่า 40 ประเทศและมีระวางบรรทุกรวมไม่น้อยกว่า 25% ของระวางบรรทุกของโลก ซึ่งขณะนี้ไม่มีประเทศที่ลงนามและประเทศที่เข้าเป็นภาคีเพียง 14 ประเทศ

ถึงพาหนะทางน้ำที่สามารถขับเคลื่อนด้วยกำลังของตนเองและมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ขึ้นไป โดยมีวัตถุประสงค์ใช้ในการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารระหว่างประเทศ, รัฐเจ้าของธง (flag state), เจ้าของเรือ (owner), ผู้ประกอบการเรือ (operator), รัฐที่จดทะเบียนเรือ (state of registration), ทะเบียนเรือ (register of ships), องค์การบริหารทางด้านพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (national maritime administration), การเช่าเรือเปล่า (bareboat charter), ประเทศที่จัดหาคนประจำเรือ (labour-supplying country) นอกจากนี้คำที่มีความสำคัญและจะได้กล่าวถึงต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คือคำว่าการเช่าเรือเปล่า (bareboat charter) ซึ่งอนุสัญญาฯ ได้ให้คำจำกัดความว่า หมายถึง สัญญาเช่าเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยให้ผู้เช่าเรือมีความเป็นเจ้าของเรืออย่างเต็มที่และมีอำนาจในการควบคุมสั่งการเรือรวมถึงสิทธิ ในการจัดหาและแต่งตั้งคนประจำเรือทั้งนายเรือและลูกเรือได้เองภายในระยะเวลาเช่าเรือ โดยการทำสัญญาเช่าเรือเปล่านี้อาจเป็นปัญหาที่จะนำมาพิจารณาต่อไปว่าในประเทศไทยกรณีผู้เช่าเรือเปล่า ที่เป็นคนสัญชาติไทยจะนำเรือที่เช่าดังกล่าวซึ่งยังมีสัญชาติจากประเทศอื่นมาทำการจดทะเบียนให้ได้รับสัญชาติเป็นเรือไทยเพื่อจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ในประเทศไทยได้หรือไม่

มาตรา 3 อนุสัญญาฯ ได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ (scope of application) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ฉบับนี้ โดยกำหนดให้ใช้บังคับกับเรือทุกประเภทตามที่ได้ให้ความหมายไว้ในมาตรา 2 ดังกล่าว

มาตรา 4 ในส่วนนี้เป็นเรื่องของบทบัญญัติทั่วไป (general provisions) ซึ่งอนุสัญญาฯ ได้กำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐและเรืออันเกี่ยวกับการชักธง กล่าวคือ รัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐที่มีชายฝั่งทะเลหรือไม่ก็ตามต่างก็มีสิทธิที่จะให้เรือชักธงของรัฐตนได้ โดยเรือที่แล่นอยู่ในทะเลจะต้องชักธงของรัฐใดรัฐหนึ่งได้เพียงรัฐเดียวเท่านั้นและเมื่อชักธงของรัฐใดแล้วก็ไม่สามารถที่จะเปลี่ยนธงเรือในขณะที่แล่นอยู่ในทะเลหรือ ณ ท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งได้ ยกเว้นแต่ในกรณีที่ได้มีการโอนเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในความเป็นเจ้าของหรือเมื่อมีการจัดแจ้งแก้ไขเปลี่ยนแปลงในทางทะเบียน

มาตรา 5 ในมาตรานี้อนุสัญญาฯ ได้สนับสนุนให้มีการจัดตั้งองค์การบริหารทางด้านพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (national maritime administration) ขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานที่คอยควบคุมพัฒนาและส่งเสริมความเข้มแข็งของระบบการขนส่งทางทะเล ดูแลในเรื่องของความปลอดภัยในด้านต่างๆ ทั้งของตัวเรือและคนประจำเรือ รวมถึงการป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งอนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้องค์การบริหารทางด้านพาณิชย์นาวีจะต้องดำเนินการเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่า

1) เรือที่ชักธงของรัฐนั้นจะปฏิบัติตามกฎหมาย กฎข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือรวมทั้งกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่บังคับใช้เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของเรือ ลูกเรือ และป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

2) เรือที่ชักธงของรัฐนั้นจะต้องได้รับการตรวจสอบประจำปีจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานสากลที่บังคับใช้

3) เรือที่ชักธงของรัฐนั้นจะต้องเก็บรักษาเอกสารหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงสิทธิที่จะชักธงเรือของรัฐนั้นไว้บนเรือรวมถึงเอกสารหลักฐานอื่นๆ ที่จำเป็น

4) เจ้าของเรือที่ชักธงของรัฐนั้นจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายและระเบียบของรัฐนั้นรวมถึงตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้

นอกจากนี้รัฐที่ทำการจดทะเบียนเรือจะต้องจัดเตรียมข้อมูลที่เป็นอย่างเพียงพอสำหรับการพิสูจน์และตรวจสอบเกี่ยวกับเรือที่ชักธงนั้น

มาตรา 6 ในส่วนนี้เป็นเรื่องของการบ่งชี้ลักษณะและความน่าเชื่อถือ (identification and accountability) กล่าวโดยสรุปคือ อนุสัญญาฯ ได้วางหลักเกณฑ์ให้รัฐที่ทำการจดทะเบียนต้องออกเอกสารหลักฐานการจดทะเบียนเรือโดยจะต้องมีการบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับเรือ เจ้าของเรือ และผู้ประกอบการเรือ (operator) ในกรณีที่ผู้ประกอบการเรือมิได้เป็นเจ้าของเรือ และมีกฎเกณฑ์กำหนดให้เรือที่ทำการจดทะเบียนแล้วจะต้องเก็บเอกสารข้อมูลต่างๆ เพื่อใช้ในการตรวจพิสูจน์ไว้บนเรือ และรัฐจะต้องมีมาตรการที่จำเป็นเพื่อให้มีการตรวจพิสูจน์ได้อย่างเพียงพอถึงความมีอยู่ของเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเรือสำหรับความรับผิดชอบทั้งหมดของบุคคลดังกล่าว นอกจากนี้รัฐยังจะต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่าจะไม่มีการจำกัดการติดต่อกันโดยตรงระหว่างผู้เป็นเจ้าของเรือที่ชักธงของรัฐนั้นกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ

มาตรา 7 เป็นบทบัญญัติที่ให้ความสำคัญกับเรื่องของกรรมสิทธิ์อันเกี่ยวข้องกับการเข้าไปมีส่วนร่วมในความเป็นเจ้าของในตัวเรือและบุคคลากรบนเรือซึ่งเชื่อมโยงกับบทบัญญัติในมาตรา 8 และมาตรา 9 ของอนุสัญญาฯ โดยกำหนดให้รัฐที่ทำการจดทะเบียนจะต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรา 8 ในเรื่องของความเป็นเจ้าของเรือ (ownership of ships) และมาตรา 9 เกี่ยวกับการจัดบุคคลากรบนเรือ (manning of ships) ของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ จะเลือกปฏิบัติเพียงมาตราใดมาตราหนึ่งมิได้

มาตรา 8 ในเรื่องของความเป็นเจ้าของเรือ (ownership of ships) ซึ่งอนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะชักธงเรือของรัฐผู้เป็นเจ้าของเรือนั้นได้ทั้งนี้ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 7 และออกบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับสัดส่วนของการเข้าไปมีส่วนร่วมในการถือ

กรรมสิทธิ์ในเรือของรัฐหรือการเข้าไปในฐานะที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือนั่นเอง ซึ่งกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ดังกล่าวนั้นจะต้องทำให้รัฐเจ้าของธงสามารถใช้อำนาจในเรื่องของเขตอำนาจทางศาลและการควบคุมเรือนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพียงพอ

มาตรา 9 กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องของการจัดบุคลากรบนเรือ (manning of ships) อันเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอีกประการหนึ่งซึ่งได้บัญญัติยึดถือหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ลูกเรือจะต้องเป็นคนสัญชาติของตนเป็นหลัก เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแล้วกล่าวโดยสรุปได้ว่า ภายใต้บทบัญญัติมาตรา 7 รัฐที่รับทำการจดทะเบียนจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ให้เป็นที่พอใจว่า เจ้าหน้าที่และลูกเรือของเรือที่ชักธงชาติของตนจะต้องเป็นคนสัญชาติ หรือเป็นบุคคลที่มีภูมิลำเนา หรือมีถิ่นพำนักอาศัยถาวรอยู่ในรัฐนั้น ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดคุณสมบัติของของผู้ที่จะมาเป็นลูกเรือที่จะต้องเป็นคนของรัฐที่ทำการจดทะเบียนหรือมีข้อตกลงทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีกำหนดให้ใช้บังคับตามกฎหมายภายในของรัฐที่ทำการจดทะเบียน อย่างไรก็ตามรัฐที่ทำการจดทะเบียนอาจอนุญาตให้มีการจ้างบุคคลสัญชาติอื่นเข้ามาทำงานบนเรือที่ชักธงชาติของรัฐตนได้ ซึ่งจะต้องเป็นไปตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ นอกจากนี้รัฐที่ทำการจดทะเบียนก็ต้องสร้างให้เกิดความเชื่อมั่นว่า ระดับความรู้ความสามารถของบุคลากรที่จะปฏิบัติงานบนเรือและ ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ ในการจ้างงานบนเรือ มีทิศทางเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับหลักเกณฑ์และมาตรฐานสากลที่ใช้บังคับอยู่ รวมทั้งกระบวนการในทางกฎหมายก็ต้องมีกระบวนการในการระงับข้อพิพาททางแพ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงาน รวมถึงการคุ้มครองลูกเรือในการเข้าถึงกระบวนการทางกฎหมายในการใช้สิทธิตามสัญญาอย่างเหมาะสมและเพียงพอ

มาตรา 10 เป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงเรือในด้านการจัดการเกี่ยวกับบริษัทเจ้าของเรือและเรือ (role of flag states in respect of the management of shipowning companies and ships) กล่าวคือ ก่อนที่จะมีการดำเนินการจดทะเบียนเรือนั้นรัฐที่รับทำการจดทะเบียนเรือจะต้องทำการตรวจสอบให้เห็นว่าบริษัทเจ้าของเรือรวมถึงบริษัทสาขาของบริษัทเจ้าของเรือดังกล่าวได้มีการจัดตั้งและ/หรือมีสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญตั้งอยู่ในเขตดินแดนของรัฐตน

หากในกรณีที่บริษัทเจ้าของเรือหรือบริษัทสาขาหรือสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญของบริษัทเจ้าของเรือมิได้ตั้งอยู่ในดินแดนของรัฐเจ้าของธงเรือแล้ว รัฐเจ้าของธงเรือจะต้องตรวจสอบว่าบริษัทฯ ดังกล่าวมีตัวแทน หรือผู้บริหารจัดการเป็นคนชาติหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำนาจของรัฐเจ้าของธงเรือหรือไม่ ไม่ว่าจะบุคคลผู้เป็นตัวแทนหรือผู้บริหารจัดการซึ่งกระทำการและ

รับผิดชอบในนามของเจ้าของเรือนั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นหรือประกอบกิจการภายในดินแดนของรัฐเจ้าของธงก็ตาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งตัวแทน หรือผู้บริหารจัดการจะต้องมีอำนาจในการดำเนินกระบวนการทางกฎหมายรวมถึงความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามกฎหมายและกฎข้อบังคับของรัฐที่ทำการจดทะเบียน ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าหากเจ้าของเรือที่เป็นบุคคลต่างชาติต้องการจดทะเบียนเรือเพื่อประกอบกิจการในรัฐใด เจ้าของเรือนั้นจะต้องมีตัวแทนผู้ที่จะต้องรับผิดชอบและดำเนินกระบวนการต่างๆ ตามกฎหมายแทนตนได้อยู่ภายในรัฐนั้นด้วย

นอกจากนี้รัฐที่ทำการจดทะเบียนจะต้องทำให้เกิดความเชื่อมั่นว่าบุคคลผู้ที่มีความรับผิดชอบในการดำเนินการและบริหารจัดการเรือที่ชักธงของรัฐตนนั้นจะต้องอยู่ในฐานะที่สามารถรับผิดชอบในหนี้ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินกิจการของเรือนั้นจากความเสี่ยงภัยที่มีการประกันภัยกันตามปกติในกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอก นอกจากนี้รัฐที่ทำการจดทะเบียนยังจะต้องทำให้เกิดความมั่นใจว่าเรือที่ชักธงของรัฐตนนั้นจะอยู่ในฐานะที่สามารถจะจัดหาเอกสารหลักฐานต่างๆ ที่เพียงพอจะใช้ในการรับรองได้ตลอดเวลา ยิ่งกว่านั้นรัฐที่ทำการจดทะเบียนยังจะต้องกลไกที่เหมาะสม ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของบูรณสิทธิทางทะเล การจัดตั้งกองทุนรวม การประกันค่าจ้างแรงงาน หลักประกันสังคม หรือหลักประกันใดๆ ที่รัฐบาลจัดหาให้เพื่อให้ความคุ้มครองค่าจ้างแรงงานและเป็นหลักประกันทางการเงินสำหรับการจ้างงานของคนประจำเรือซึ่งรัฐอาจกำหนดกลไกต่างๆ เหล่านี้ไว้ในกฎหมายหรือกฎข้อบังคับต่างๆ ภายในรัฐของตน

มาตรา 11 เป็นเรื่องของกรจดทะเบียนเรือ (register of ships) โดยรัฐที่รับทำการจดทะเบียนเรือจะต้องกำหนดขึ้นซึ่งหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือโดยให้มีความสัมพันธ์สอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ และเรือที่มีสิทธิจะจดทะเบียนได้จะต้องดำเนินการจดทะเบียนในนามของเจ้าของเรือหรือในนามของผู้ซาร์เตอร์เรือเปล่า หากมีกฎหมายหรือกฎข้อบังคับภายในของรัฐนั้นอนุญาตให้ทำได้ ซึ่งอนุสัญญาฯ ได้วางหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ รายการสำคัญที่จะต้องมีการบันทึกไว้ในทะเบียนเรือ ได้แก่

- 1) ชื่อของเรือ และชื่อเดิมของเรือและการจดทะเบียนครั้งก่อน (ถ้ามี)
- 2) สถานที่หรือท่าเรือที่ทำการจดทะเบียนและหมายเลขทะเบียนหรือเครื่องหมายที่บ่งชี้ของเรือ
- 3) ชื่อเรียกเครื่องหมายแสดงสัญลักษณ์ระหว่างประเทศ (international call sign) ของเรือ ในกรณีที่มีกำหนดไว้
- 4) ชื่อของผู้ทำการต่อเรือ, สถานที่ต่อเรือและปีที่ทำการต่อเรือ

- 5) รายละเอียดของลักษณะทางเทคนิคหลัก (main technical characteristic) ของเรือ
 - 6) ชื่อ ภูมิลำเนา สัญชาติของผู้เป็นเจ้าของเรือทุกคน เว้นแต่ในกรณีที่ได้มีการบันทึก
รายการดังกล่าวไว้ในเอกสารมหาชนอื่นซึ่งนายทะเบียนสามารถเข้าทำการตรวจสอบได้
 - 7) วันที่ถูกเพิกถอนหรือระงับชั่วคราวซึ่งการจดทะเบียนที่ได้กระทำไว้ก่อนหน้านี้
 - 8) ชื่อ ภูมิลำเนา สัญชาติของผู้ซาร์เตอร์เรือเปล่า ในกรณีที่กฎหมายและกฎข้อบังคับ
ภายในรัฐนั้นอนุญาตให้มีการจดทะเบียนเรือที่มาจากกาซาร์เตอร์เรือเปล่าได้
 - 9) รายการจดทะเบียนใดๆ หรือภาวะผูกพันอื่นในลักษณะทำนองเดียวกันที่มีอยู่เหนือ
เรือซึ่งกำหนดขึ้นโดยกฎหมายหรือกฎข้อบังคับภายในของรัฐ
- นอกจากนี้ ในการจดทะเบียนเรือยังจะต้องบันทึกรายการต่อไปนี้ด้วย
- 1) สัดส่วนของความเป็นเจ้าของเรือของแต่ละคน ในกรณีที่มิใช่ผู้เป็นเจ้าของเรือหลายคน
 - 2) ชื่อ ภูมิลำเนา สัญชาติของผู้ประกอบการเรือ ในกรณีที่ผู้ประกอบการเรือนั้นมีใช่
เจ้าของเรือหรือผู้ซาร์เตอร์เรือเปล่า

จากหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ก่อนที่จะมีการรับจดทะเบียนเรือได้ก็จะต้องมีการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าในกรณีที่เรือนั้นเคยผ่านการจดทะเบียนเรือจากรัฐอื่นมาก่อนการจดทะเบียนเรือเดิมนั้นจะต้องได้ถูกเพิกถอนแล้ว และในกรณีที่เรือที่ถูกซาร์เตอร์เรือเปล่ามาก็จะต้องมีการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าสิทธิในการซาร์ธงเรือของรัฐเดิมได้ถูกระงับไว้ชั่วคราว (suspended) แล้วเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ก็เพื่อป้องกันมิให้มีการจดทะเบียนซ้ำซ้อนอันจะทำให้เรือนั้นได้รับสองสัญชาติหรือกว่านั้นซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาในภายหลัง และการจดทะเบียนดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้เป็นหลักฐานได้เมื่อมีการแสดงให้เห็นว่าการจดทะเบียนก่อนหน้านี้ได้ถูกระงับไว้ชั่วคราวและแสดงให้เห็นว่ายังคงมีการจดทะเบียนใดๆ ไว้อยู่

มาตรา 12 กำหนดถึงหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือที่ซาร์เตอร์เรือเปล่า (bareboat charter) มาจากประเทศอื่น โดยกำหนดหลักเกณฑ์สรุปใจความได้ว่า อนุสัญญาฯ ยอมรับให้มีการจดทะเบียนเรือที่ซาร์เตอร์เรือเปล่าได้ โดยรัฐสามารถดำเนินการจดทะเบียนให้แก่เรือที่ถูกซาร์เตอร์เรือเปล่าโดยผู้ซาร์เตอร์ในรัฐของตนเข้ามาในดินแดนของตนและให้สิทธิเรือดังกล่าวในการซาร์ธงของรัฐผู้ซาร์เตอร์เป็นการชั่วคราวภายในระยะเวลาตลอดช่วงอายุของสัญญาซาร์เตอร์เรือเปล่า ทั้งนี้ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 11 ของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้และตามกฎหมายและกฎข้อบังคับของรัฐนั้น โดยผู้ที่เป็นผู้ซาร์เตอร์เรือเปล่าจะถูกมองเสมือนว่าเป็นเจ้าของเรือในขณะนั้น กล่าวคือผู้ซาร์เตอร์มีอำนาจจัดหาจ้างผู้ควบคุมเรือรวมถึงลูกเรือต่างๆ ได้ด้วยตนเอง แต่อย่างไรก็ตามสิทธิในความเป็นเจ้าของเรือนี้ก็มิได้หมายความว่าผู้ซาร์เตอร์จะมีสิทธิอย่างเจ้าของใดๆ ที่มากไป

กว่าสิทธิตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ และในการที่รัฐจะรับจดทะเบียนเรือในกรณีดังกล่าวนี้ รัฐจะต้องทำให้เกิดความแน่ใจว่าเรือที่ถูกเช่าเรื่อนั้นจะอยู่ภายในเขตอำนาจและการควบคุมของตนอย่างเต็มที่และได้มีการแจ้งการเพิกถอนการจดทะเบียนเดิม อย่างไรก็ตามอนุสัญญาฉบับนี้จะไม่มีผลกระทบต่อสิทธิใดๆ ของเจ้าของเรือที่แท้จริงมากไปกว่าที่มีกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือเปล่า กล่าวคือ ในเรื่องของข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือเปล่านั้นก็ยังคงเป็นไปตามเจตนาของคู่สัญญา

จากบทบัญญัติมาตรา 12 แห่งอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ จะเห็นได้ว่ากฎหมายกล่าวถึงหลักเกณฑ์อย่างกว้างๆ ไว้เฉพาะกรณีของการจดทะเบียนเรือกรณีการเช่าเรือเปล่าไปจดทะเบียนยังประเทศใดประเทศหนึ่ง (chartered-in) เท่านั้น โดยมีได้กล่าวถึงกรณีของการ chartered-out ไว้ รวมถึงกรณีการกลับไปใช้สัญชาติเรือของประเทศเดิมหรือประเทศที่จดทะเบียนเรือไว้ก่อนที่จะมีการตกลงทำสัญญาเช่าเรือเปล่าว่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาเช่าเรือเปล่าแล้วจะสามารถกลับไปใช้สัญชาติเรือเดิมได้โดยทันทีหรือไม่หรือจะต้องมีการขอจดทะเบียนเรือกับประเทศเดิมเพื่อกลับไปใช้สัญชาติเรือเดิมอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวนี้คงจะต้องเป็นเรื่องของแต่ละประเทศที่จะต้องไปกำหนดกฎเกณฑ์เป็นกฎหมายภายในเอง นอกจากนี้ อนุสัญญาฯ ฉบับนี้ก็ได้กำหนดว่ารัฐที่จดทะเบียนเดิมหรือรัฐที่จดทะเบียนการเช่าเรือเปล่าจะเป็นผู้ออกหนังสือรับรองความปลอดภัยให้ (safety certificate) คณะกรรมการด้านพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (Committee of Maritime International : CMI) ให้ความเห็นในกรณีนี้ไว้ว่า เมื่อเรือได้สัญชาติของรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้เช่าเรือและชักรธงของรัฐนั้น เรือจึงต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของรัฐ ตลอดจนเงื่อนไขต่างๆ ของกฎหมายของรัฐนั้นด้วย¹³

มาตรา 13 เป็นเรื่องของการดำเนินการเกี่ยวกับการทำกิจการร่วมค้า (joint venture) ซึ่งอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ได้สนับสนุนให้มีการดำเนินการเกี่ยวกับกิจการร่วมค้าระหว่างเจ้าของเรือในประเทศต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้กฎระเบียบ เงื่อนไข และนโยบายภายในต่างๆ ของแต่ละประเทศ

¹³ บริษัท บีบีเอ็มที (ประเทศไทย) จำกัด, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบัน ทรัพย์สินทางปัญญาแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, บริษัท ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย) จำกัด, “โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนามากฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง,” (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2545), น.3-63, 3-64.

เป็นไปในแนวทางเดียวกันอันจะเป็นการช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลภายในประเทศอีกทางหนึ่ง

สำหรับมาตรา 14 ถึงมาตรา 22 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรการในด้านต่างๆ เช่น มาตรการการลดผลกระทบทางเศรษฐกิจ มาตรการในการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศที่เป็นแหล่งแรงงาน และการบังคับใช้กฎหมายภายในให้เป็นไปตามอนุสัญญาฯ การแก้ไขอนุสัญญาฯ และผลของการแก้ไข ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ จึงไม่ขอกล่าวถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

จากที่ได้กล่าวถึงรายละเอียดของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ดังกล่าวสรุปได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ฉบับนี้ มุ่งเน้นเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งทางเรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่มีระวางตั้งแต่ 500 ตันกรอสส์ ขึ้นไปเท่านั้น และในกรณีที่เจ้าของเรือเดินทะเลเป็นนิติบุคคลนั้นก็ไม่ต้องมีสถานประกอบการแห่งใหญ่ตั้งอยู่ภายในรัฐที่ตนต้องการจดทะเบียนก็ได้ เพียงแต่ต้องมีตัวแทน หรือผู้บริหารจัดการแทนที่สามารถรับผิดชอบถึงดำเนินกระบวนการต่างๆ ทางกฎหมายแทนเจ้าของเรือได้อยู่ภายในรัฐนั้น อีกทั้งยังมีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งหน่วยงานบริหารทางด้านพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (national maritime administration) เพื่อให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในด้านต่างๆ รวมถึงการป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล นอกจากนี้อนุสัญญาฯ ฉบับนี้ยังเปิดโอกาสให้มีการนำเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่าจากประเทศหนึ่งมาทำการจดทะเบียนเรือในอีกประเทศหนึ่งหรือในประเทศของผู้ชาร์เตอร์เรือได้

4.2 กฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่มีประวัติความเป็นมาทางด้านกรรมการเดินเรือทางทะเลมาเป็นเวลาช้านานและมีการการพัฒนาทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องเรือมาซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบทะเบียนเรือของประเทศอังกฤษได้ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (Merchant Shipping Act) ซึ่งมีการแก้ไขเรื่อยมาจนฉบับปัจจุบันคือ กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) อันมีสาระสำคัญดังนี้

4.2.1 ข้อกำหนดและเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ (Terms and conditions for ship registration)

ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 มาตรา 9 (1)¹⁴ กำหนดหลักเกณฑ์ก่อนที่จะนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษไว้สองประการ คือ ประการแรก เรือที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษได้ต้องเป็นเรือที่มีเจ้าของกรรมสิทธิ์เป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติสามารถเป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้ ซึ่งบุคคลที่มีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้นั้นตามข้อ 7 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 (The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993) กำหนดแบ่งไว้ 8 ลักษณะด้วยกัน¹⁵ เช่น บุคคล

¹⁴ Section 9 (1) A ship is entitled to be registered if—

(a) it is owned, to the prescribed extent, by persons qualified to own British ships; and

(b) such other conditions are satisfied as are prescribed under subsection (2)(b) below;

¹⁵ 7.—(1) The following persons are qualified to be the owners of ships which are to be registered on Part I of the Register:

(a) British citizens or persons who are nationals of a member State other than the United Kingdom and are established (within the meaning of Article 52 of the EEC Treaty) in the United Kingdom;

(b) British Dependent Territories citizens;

(c) British Overseas citizens;

(d) persons who under the British Nationality Act 1981 are British subjects;

(e) persons who under the Hong Kong (British Nationality) Order 1986 are British Nationals (Overseas);

(f) bodies corporate incorporated in a member State;

(g) bodies corporate incorporated in any relevant British possession and having their principal place of business in the United Kingdom or in any such possession; and

(h) European Economic Interest Groupings being groupings formed in pursuance of Article 1 of Council Regulation (EEC) No.2137/85 and registered in the United Kingdom.

สัญชาติอังกฤษภายใต้กฎหมายว่าด้วยสัญชาติอังกฤษ 1981, เป็นพลเมืองในเขตอิสระของอังกฤษ, เป็นนิติบุคคลที่ดำเนินกิจการอยู่ในรัฐสมาชิก หรือเป็นนิติบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องใดๆ กับประเทศอังกฤษและมีสถานประกอบการแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศอังกฤษหรือในความเป็นเจ้าของนั้น เป็นต้น

แต่หากบุคคลใดมิได้มีคุณสมบัติตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นก็ยังสามารถเป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้ในฐานะเป็นหุ้นส่วนคนหนึ่ง โดยหุ้นส่วนใหญ่ในเรือจะยังต้องเป็นของบุคคลที่มีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้และเรือนั้นต้องได้รับการจดทะเบียนตามกฎหมายอังกฤษประการที่สอง เรือ เจ้าของเรือและรัฐที่ทำการจดทะเบียนจะต้องมีความเกี่ยวข้องหรือความสัมพันธ์กับประเทศอังกฤษ (British connection)

อย่างไรก็ตามแม้เรือที่จดทะเบียนหรือนำมาจดทะเบียนจะเข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาแล้วก็ตาม แต่นายทะเบียนก็ยังมีอำนาจในการที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนเรือหรือเพิกถอนการจดทะเบียนเรือได้ในกรณีที่นายทะเบียนเห็นว่าเรือลำนั้นไม่สมควรได้รับสัญชาติอังกฤษ เช่น ผู้เป็นเจ้าของเรือกลายเป็นผู้ที่ไม่มีความสัมพันธ์ที่เป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้อีกต่อไป

ในกรณีเรือที่จะนำมาจดทะเบียนเพื่อให้ได้รับสัญชาติอังกฤษได้รับการจดทะเบียนมีสัญชาติมาจากประเทศอื่นอยู่ก่อนแล้ว ผู้เป็นเจ้าของเรือก็ต้องดำเนินการเพิกถอนการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของประเทศนั้นเสียก่อน

4.2.2 การจดทะเบียนเรือกรณีการชาร์เตอร์เรือเปล่า (bareboat charter registration)

กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 ของอังกฤษกำหนดให้เรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่าจากต่างประเทศโดยผู้ชาร์เตอร์ที่เป็นชาวอังกฤษสามารถนำเรือมาจดทะเบียนเพื่อให้ได้รับสัญชาติอังกฤษชั่วคราวได้ โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้ในมาตรา 17 ซึ่งกำหนดให้เรือที่มีลักษณะและคุณสมบัติดังต่อไปนี้¹⁶

(2) A person who is not qualified under paragraph (1) to be the owner of a British ship may nevertheless be one of the owners of such a ship if:

(a) a majority interest in the ship (within the meaning of regulation 8) is owned by persons who are qualified to be the owners of British ships, and

(b) the ship is registered on Part I of the Register.

¹⁶ Section 17 Ships bareboat chartered-in by British charterers

(1) This section applies to any ship which—

(a) is registered under the law of a country other than the United Kingdom ("the country of original registration"),

(b) is chartered on bareboat charter terms to a charterer who is a person qualified to own British ships, and

(c) is so chartered in circumstances where the conditions of entitlement to registration prescribed under section 9(2)(b), read with the requisite modifications, are satisfied as respects the charterer and the ship.

(2) The "requisite modifications" of those conditions are the substitution for any requirement to be satisfied by or as respects the owner of a ship of a corresponding requirement to be satisfied by or as respects the charterer of the ship.

(3) A ship to which this section applies is entitled to be registered if an application for registration is duly made, but section 9(3) applies also in relation to registration by virtue of this section.

(4) The registration of a ship registered by virtue of this section shall remain in force (unless terminated earlier by virtue of registration regulations and subject to any suspension thereunder) until the end of the charter period and shall then terminate by virtue of this subsection.

(5) Section 9(5) does not apply to a ship registered by virtue of this section but registration regulations shall include provision for securing that the authority responsible for the registration of ships in the country of original registration is notified of the registration of the ship and of the termination of its registration whether by virtue of subsection (4) above or registration regulations.

(6) Accordingly, throughout the period for which a ship is registered by virtue of this section—

(a) the ship shall, as a British ship, be entitled to fly the British flag;

(b) this Act shall, subject to subsections (7) and (8) below, apply to the ship as a British ship or as a registered ship as it applies to other British ships and to registered ships; and

1. เป็นเรือที่ได้รับการจดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศอื่นนอกเหนือจากประเทศ
อังกฤษ

(c) any other enactment applicable to British ships or ships registered under this Act shall, subject to subsection (8) below, apply to the ship as a British ship or as a registered ship.

(7) The private law provisions for registered ships shall not apply to a ship registered by virtue of this section and any matters or questions corresponding to those for which the private law provisions for registered ships make provision shall be determined by reference to the law of the country of original registration.

(8) Her Majesty may, subject to subsection (9) below, by Order in Council, provide that any enactment falling within subsection (6)(b) or (c) above—

(a) shall not have effect in accordance with that subsection in relation to a ship registered by virtue of this section, or

(b) shall so have effect subject to such modifications (if any) as may be specified in the Order.

(9) No provision shall be made by an Order in Council under subsection (8) above which would have the effect of relaxing the relevant requirements of this Act (as defined in section 9(8)) in their application to a ship to which this section applies.

(10) An Order in Council under subsection (8) above may make such transitional, incidental or supplementary provision as appears to Her Majesty to be necessary or expedient (including provision divesting or providing for the divestment of ownership in the ship).

(11) In this section—

"bareboat charter terms", in relation to a ship, means the hiring of the ship for a stipulated period on terms which give the charterer possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew; and

"the charter period" means the period during which the ship is chartered on bareboat charter terms.

2. เป็นเรือที่ถูกชาร์เตอร์ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า¹⁷ โดยผู้ชาร์เตอร์ ซึ่งเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้ และ

3. ต้องเป็นเรือซึ่งถูกชาร์เตอร์ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดให้มีสิทธิในการจดทะเบียนเรือ ภายใต้มาตรา 9(2)(b) กล่าวคือ เรือที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องมีความเกี่ยวข้องกับหรือความสัมพันธ์กับประเทศอังกฤษ

เมื่อจดทะเบียนเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่าแล้ว ตลอดชั่วระยะเวลาที่ทำการจดทะเบียนนั้น เรือดังกล่าวมีสิทธิชักธงเรือของอังกฤษได้ในฐานะเป็นเรือสัญชาติอังกฤษและเรือลำนั้นจะต้องตก อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 รวมถึงกฎหมายอื่น ๆ ที่ใช้บังคับกับ เรือที่จดทะเบียนภายใต้กฎหมายฉบับนี้โดยถือว่าเป็นเรือสัญชาติอังกฤษหรือเรือที่ได้รับการจดทะเบียนแล้ว

4.2.3 ใบทะเบียนเรือ (certificate of registration)

ในส่วนของใบทะเบียนเรือนั้นในมาตรา 13¹⁸ ของกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 ได้กำหนดถึงสถานะของใบรับรองการจดทะเบียนเรืออังกฤษ ว่าให้ใช้เฉพาะในการเดินเรือ ตามกฎหมายเท่านั้น นอกจากนี้ใบรับรองการจดทะเบียนเรืออังกฤษซึ่งถือว่าเป็นเอกสาร หลักฐานสำคัญที่แสดงถึงการจดทะเบียนเรือและได้รับสัญชาติอังกฤษสำหรับเรืออังกฤษทุกลำ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้ใบรับรองการจดทะเบียนเรือนี้ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับการยึดเพื่อเป็น หลักประกันการใช้สิทธิเรียกร้องทางแพ่งใดๆ

4.2.4 การจดทะเบียนเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง (ship under construction registration)

ในส่วนของกรจดทะเบียนเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างนั้นจากการศึกษาพบว่าใน กฎหมายอังกฤษยังไม่สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างมาจดทะเบียนเรือได้ แต่อย่างไรก็

¹⁷ ตามมาตรา 17 (11) หมายถึง การเช่าเรือภายในระยะเวลาที่กำหนดภายใต้ เงื่อนไขที่ให้ผู้เช่าเป็นเจ้าของ และสิทธิในการควบคุมเรือรวมถึงสิทธิในการแต่งตั้งนายเรือและ ลูกเรือ

¹⁸ Section 13 Status of certificate of registration

The certificate of registration of a British ship shall be used only for the lawful navigation of the ship, and shall not be subject to detention to secure any private right or claim.

ตามในเรื่องของความเป็นเจ้าของเรือนั้น แม้ว่าตามหลักทั่วไปแล้วทรัพย์สินยังคงเป็นของผู้ต่อเรือ อยู่จนกว่าการต่อเรือจะเสร็จสิ้น แต่ก็มีบางกรณีที่มีการส่งมอบทรัพย์สินเมื่อการต่อสร้างเรือ ดำเนินการมาถึงระดับหนึ่งก่อนที่จะเสร็จสมบูรณ์¹⁹ ซึ่งในกรณีนี้อาจจะก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ว่า ระดับความสมบูรณ์ในการต่อสร้างจะต้องดำเนินการถึงระดับใดจึงจะถึงได้ว่าเป็นระดับที่คู่สัญญา มีเจตนาที่จะส่งมอบทรัพย์สินให้แก่กัน

4.3 กฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน²⁰

ประเทศจีนเป็นประเทศหนึ่งที่มีการค้าขายระหว่างประเทศโดยเฉพาะการค้าทางทะเล มาเป็นเวลาช้านานแล้ว ประเทศจีนได้มีการพัฒนาทางด้านกิจการพาณิชย์นาวีมาอย่างต่อเนื่อง จนเป็นหนึ่งในประเทศพาณิชย์นาวีที่สำคัญในระยะเวลา 20 ปีที่ผ่านมา²¹ โดยในปี 1980 ประเทศจีนมีจำนวนเรือเพียง 955 ลำ รวม 6 ล้านตันกรอสส์ ในปี 1990 จำนวนเรือเพิ่มขึ้นเป็น 1,948 ลำ รวม 13 ล้านตันกรอสส์ และในปี 1998 มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 3,175 ลำ รวม 16 ล้านตัน กรอสส์²² และเมื่อพิจารณาถึงระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการทางด้านพาณิชย์นาวีของประเทศจีน แล้วจะเห็นได้ว่าประเทศจีนก็มีกฎหมายทางด้านนี้อยู่พอสมควร แต่จะสังเกตเห็นได้ว่าเป็นเพียงมีการ พัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีในด้านต่างๆ ในส่วนที่เป็นเรื่องสำคัญๆ อย่างเป็นทางการจะลักษณะเมื่อไม่กี่ปีมานี้เอง เช่น ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1992 (Maritime Code of the People's Republic of China 1992), กฎหมายว่าด้วยวิธีพิจารณาความทางด้าน พาณิชยนาวี 1999 (Maritime Procedure Law 1999) และกฎหมายว่าด้วย

¹⁹ Wei Zheng, "The Law of Ship Mortgage of China with a Comparison of U.K. and Canada," <<http://lsa.mcgill.ca/aplam/ChineseArticles/The Law of Ship Mortgage of China with a Comparison of UK and Canada by Wei Zheng.pdf>>"

²⁰ ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ต่อไปจะเรียกโดยใช้คำย่อว่า ประเทศจีน

²¹ KX Li, CWM Ingram, *Maritime Law and Policy in China*, (Cavendish Publishing Limited, 2002), p.1.

²² Lloyd's Register: World Fleet Statistics and statistical Tables (annum). เรือที่ใช้อ้างอิงเฉพาะเรือที่มีน้ำหนักมากกว่า 100 ตันกรอสส์ขึ้นไปและจดทะเบียนในประเทศจีน เท่านั้น ไม่รวมถึงเรือของประเทศจีนที่ได้จดทะเบียนในประเทศอื่น

หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) เป็นต้น จากการศึกษพบว่าแม้ประเทศจีนจะเพิ่งมีการพัฒนากฎหมายทางด้านพาณิชย์นาวีก็ตาม แต่กฎหมายของประเทศจีนก็มีความครอบคลุมหลักเกณฑ์ในเกือบทุกเรื่องโดยเฉพาะในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 ซึ่งจะได้นำมาพิจารณาต่อไป

จากที่ได้กล่าวมาแล้วตามมาตรา 91 (1) ของอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลที่กำหนดให้การให้สัญชาติแก่เรือนั้นจะต้องปรากฏว่ามีความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ระหว่างรัฐผู้จะให้สัญชาติกับเรือลำนั้น ซึ่งประเทศจีนได้ลงนามและรับรองในอนุสัญญาฯ ฉบับดังกล่าวเมื่อวันที่ 15 เมษายน 1996 โดยที่จะสังเกตได้ว่าประเทศจีนได้ยึดถือหลักการดังกล่าวอย่างเคร่งครัดในการจะให้สัญชาติแก่เรือลำใด²³ กล่าวคือ ประเทศจีนยอมรับหลักการมีสัญชาติเดียว (principle of single nationality) ดังจะเห็นได้อย่างชัดเจนจากมาตรา 4 ของกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994²⁴ ซึ่งเรือจะต้องไม่มีสองสัญชาติ และเรือที่ได้จดทะเบียน ในต่างประเทศจะไม่ได้รับสัญชาติจีน นอกเสียจากว่าจะได้มีการพักการใช้หรือเพิกถอนทะเบียนเรือเสียก่อน²⁵ นอกจากนี้ในปัจจุบันได้มีแนวโน้มทางธุรกิจใหม่เกิดขึ้นคือธุรกิจการชาร์เตอร์เรือเปล่า ระหว่างประเทศอันจะก่อให้เกิดปัญหาในเรื่องของการจดทะเบียนเรือและการให้สัญชาติแก่เรือได้

4.3.1 ข้อกำหนดและเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ (Terms and conditions for ship registration)

4.3.1.1 คุณสมบัติของเรือที่นำมาจดทะเบียน

กฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 ได้ให้ความหมายของคำว่าเรือว่าหมายถึงเรือใดๆ ก็ตามไม่ว่าจะสามารถเดินด้วยกำลังของตนเองหรือไม่ก็ตามรวมถึง

²³ KX Li, CWM Ingram, *supra note 21*, p.21.

²⁴ Article 4 “A ship shall not have dual nationality. A ship registered abroad shall not be granted Chinese nationality unless the former registration has been suspended or cancelled.”

²⁵ KX Li, CWM Ingram, *supra note 21*, p. 22.

ยานพาหนะทางน้ำใดๆ ยกเว้นเรือหรือแพช่วยชีวิตอันติดตั้งบนเรือที่ยาวน้อยกว่า 5 เมตร²⁶ ตามกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 ได้กำหนดเงื่อนไขของเรือที่จะต้องทำการจดทะเบียนเพื่อให้ได้มาซึ่งสัญชาติเป็นเรือของประเทศจีน อันมีข้อสังเกตว่าตามกฎหมายดังกล่าว จะกำหนดเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือเป็นหลักในการพิจารณาว่าจะสามารถจดทะเบียนในประเทศจีนได้หรือไม่ โดยมีได้มีการกำหนดถึงขนาดของเรือที่จะนำมาจดทะเบียนว่าจะต้องมีขนาดเท่าใดอย่างเช่นในประเทศไทย

ตามมาตรา 2 แห่งกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994²⁷ ได้กำหนดคุณสมบัติของเรือที่จะจดทะเบียนเป็นเรือจีนได้ ดังต่อไปนี้

(1) เรือที่เป็นเจ้าของโดยประชาชนชาวจีนซึ่งมีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญตั้งอยู่ภายในประเทศ

²⁶ Article 56 (1) 'ship' means any self-propelled or non-self-propelled vessel and any other mobile unit on water with the exception of life boats and life rafts equipped on board ships and boats or rafts of less than five metres in length.

²⁷ Article 2 The following ships shall be registered in accordance with the provisions of these Regulations:

(1) ship owned by citizens of the People's Republic of China whose residences or principal places of business are located within territory thereof;

(2) ship owned by enterprises which are legal persons established under the law of the People's Republic of China and whose principal places of business are located within territory thereof, provided the proportion of registered capital contributed by Chinese investors is not less than 50% where foreign capital is invested in such legal persons;

(3) public service ships of the government of the People's Republic of China and ship owned by other institutions which are legal people; and

(4) any other ships whose registration is deemed necessary by the competent authority of the People's Republic of China.

Military Ship, fishery ship and sport crafts shall be registered in compliance with other relevant laws and regulations.

(2) เรือที่เป็นเจ้าของโดยวิสาหกิจซึ่งเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศจีนและมีสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญตั้งอยู่ภายในประเทศ และมีการแบ่งสัดส่วนของทุนจดทะเบียนโดยนักลงทุนชาวจีนไม่น้อยร้อยละ 50 และของนักลงทุนต่างประเทศในสัดส่วนที่เหลือ

(3) เรือบริการสาธารณะ (public service ship) ของรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน อันเป็นเรือที่ใช้ในทางการบริหารตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาล โดยมาตรา 56 (3) ได้ให้คำจำกัดความว่าเรือบริการสาธารณะ หมายถึง เรือใดๆ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการบริหารงานของรัฐบาล²⁸

(4) เรือประเภทอื่นๆ ที่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการจดทะเบียน

อย่างไรก็ตามในตอนท้ายของมาตรา 2 ดังกล่าว ยังได้กำหนดถึงกรณีเรือบางประเภทที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายฉบับนี้ กล่าวคือ เรือที่ใช้ในทางการทหาร, เรือประมง และเรือที่ใช้ในทางการกีฬา แม้ว่ายานพาหนะทางน้ำดังกล่าวจะได้รับยกเว้นไม่ต้องนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายฉบับนี้ก็ตาม แต่ก็ยังกำหนดให้ต้องมีการจดทะเบียนตามกฎหมายและหลักเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะประเภทนั้น ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าตามกฎหมายของประเทศจีนแล้วเรือทุกลำจะต้องมีการจดทะเบียนเพื่อให้ได้รับสัญชาติ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 แล้วจะพบว่าตามกฎหมายของไทยมีกรณีข้อยกเว้นกำหนดให้เป็นเรือไทยได้โดยผลของกฎหมาย โดยไม่ต้องนำเรือมาจดทะเบียนดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

4.3.1.2 ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ

- ผู้มีอำนาจในการจดทะเบียนเรือ

ตามมาตรา 8 แห่งกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 กำหนดให้สำนักงานผู้อำนวยการท่าเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (The Bureau of Harbour Superintendency of the People's Republic of China) เป็นผู้มีอำนาจในการรับจดทะเบียนเรือ โดยมีฝ่ายบริหารการท่าเรือ (ฝ่ายบริการการจดทะเบียนเรือ) เป็นตัวแทนที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการเกี่ยวกับจดทะเบียน ท่อ ท่าเรือ และสำนักงานผู้อำนวยการท่าเรือแห่งสาธารณรัฐ

²⁸ Article 56 (3) 'public service ship' means any vessel serving the administrative purpose of the government.

ประชาชนจีนจะเป็นผู้ที่คอยกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ของฝ่ายบริหารการทำเรือ (ฝ่ายบริการการจดทะเบียนเรือ)²⁹

- ขั้นตอนการจดทะเบียนเรือ

สำหรับประเทศจีนก่อนที่จะมีการจดทะเบียนเรือกฎหมายกำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของเรือจะต้องดำเนินการจดทะเบียนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือเสียก่อน ซึ่งเจ้าหน้าที่จะทำการออกหนังสือรับรองการจดทะเบียนเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือ (Certificate of Registration of Ship's Ownership) ให้แก่เจ้าของเรือ โดยมาตรา 13 – 14 แห่งกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 กำหนดถึงขั้นตอนการดำเนินการขอจดทะเบียนเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือสรุปได้ดังนี้

เจ้าของเรือที่ต้องการจดทะเบียนเรือให้ได้สัญชาติจีนจะต้องยื่นเอกสารต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ (The Ship Registration Administration) ณ ท่าเรือที่จดทะเบียน แสดงถึงสถานะทางกฎหมายตามที่กล่าวมาแล้วในมาตรา 2 และหลักฐานแสดงถึงความเป็นเจ้าของเหนือเรือ ซึ่งเอกสารที่จะต้องยื่นในการขอจดทะเบียนแสดงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือที่ชื่อนั้น ได้แก่

- (1) เอกสารการส่งมอบและสัญญาซื้อขาย
- (2) เอกสารที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจดทะเบียนเรือ ณ ท่าเรือจดทะเบียนต้นทางซึ่งรับรองการเพิกถอนความเป็นเจ้าของ (certifying the deletion of the ownership)
- (3) เอกสารหลักฐานที่รับรองว่าเรือลำดังกล่าวมิได้ติดภาระจำนองใดๆ หรือผู้รับจำนองยินยอมให้โอนเรือที่ติดจำนองนั้น

เมื่อจดทะเบียนกรรมสิทธิ์แล้วในกรณีที่ต้องการให้เรือได้รับสัญชาติเป็นเรือจีนก็จะต้องดำเนินการยื่นเอกสารต่อเจ้าหน้าที่เพื่อขอจดทะเบียนเรือเป็นเรือจีน ซึ่งกฎหมายได้แบ่งลักษณะของเรือที่จะจดทะเบียนออกเป็น 2 ประเภท คือ เรือที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางระหว่างประเทศกับ

²⁹ Article 8 The Bureau of Harbour Superintendency of the People's Republic of China is the competent authority in charge of the registration of ships. The Harbour Superintendency Administration (referred to as the 'Ship Registration Administration' in these regulations) at a local port is the proper agency conducting ship registration. The scope of authority of the Ship Registration Administration shall be defined by the Bureau of Harbour Superintendency of the People's Republic of China.

เรือที่เดินเรือภายในประเทศ เมื่อทำการจดทะเบียนแล้วเจ้าหน้าที่ก็จะดำเนินการออกใบรับรองสัญชาติเรือ (Certificate of Ship's Nationality) ให้แก่ผู้ขอจดทะเบียน³⁰

4.3.2 การจดทะเบียนเรือกรณีการเช่าเรือเปล่า (Registration of bareboat charter)

ตามกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 ได้เปิดโอกาสให้ผู้เช่าเรือเปล่า สามารถนำเรือที่ตนทำสัญญาเช่าเรือมาทำการจดทะเบียนเรือเพื่อให้ได้รับสัญชาติเป็นเรือจีนชั่วคราวได้ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดถึงลักษณะของเรือที่เช่าเรือเปล่ามาที่จะต้องทำการจดทะเบียนไว้ 3 กรณี โดยบทบัญญัติในมาตรา 25³¹ ได้กำหนดให้เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือเปล่า (charterer) สำหรับเรือตามสัญญาเช่าเรือเปล่า ในกรณีต่อไปนี้จะต้องดำเนินการจดทะเบียนเรือ

1. เรือสัญชาติจีนที่ทำสัญญาเช่าเรือเปล่ากับรัฐวิสาหกิจจีน
2. เรือสัญชาติต่างประเทศที่ทำสัญญาเช่าเรือเปล่ากับรัฐวิสาหกิจจีน
3. เรือสัญชาติจีนที่ทำสัญญาเช่าเรือเปล่าไปยังต่างประเทศ

ลักษณะในการเช่าเรือเปล่านั้นจึงอาจเกิดขึ้นได้หลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือเปล่ามาจากเจ้าของเรือในต่างประเทศหรือเป็นการเช่าเรือเปล่าจากเจ้าของเรือซึ่งอยู่ในประเทศเดียวกันก็ตาม สำหรับขั้นตอนในการจดทะเบียนเรือกรณีการเช่าเรือเปล่านั้นกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์แบ่งออกเป็น 3 ประการ ตามลักษณะของการเช่าเรือเปล่า กล่าวคือ กรณีการเช่าเรือเปล่าภายในประเทศจีน, กรณีการเช่าเรือเปล่ามาจากประเทศอื่นเข้ามาใช้ภายในประเทศจีน และกรณีการเช่าเรือเปล่าจากประเทศจีนไปใช้ยังประเทศอื่น โดยมีขั้นตอนและหลักเกณฑ์ดังนี้

1. การจดทะเบียนและการออกใบทะเบียนเรือกรณีการเช่าเรือเปล่าภายในประเทศจีน

³⁰ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994 Article 15

³¹ Article 25 In any of the following cases, the shipowner and the charterer shall apply for the registration of bareboat charter:

- (1) A ship of Chinese nationality bareboat chartered to a Chinese enterprise;
- (2) A ship of foreign nationality bareboat chartered to a Chinese enterprise;
- (3) A ship of Chinese nationality bareboat chartered overseas.

ในการเช่าเรือเปล่านั้นผู้เช่าเรือ (charterer) อาจทำการเช่าเรือเปล่านั้นจากผู้ให้เช่าที่อยู่ภายในประเทศเพื่อนำมาใช้สำหรับกิจการหรือรัฐวิสาหกิจภายในของประเทศจีนเองก็ได้ ซึ่งตามบทบัญญัติใน Article 26³² กำหนดว่าเมื่อมีการทำสัญญาเช่าเรือเปล่านั้นที่อยู่ในอาณาเขตของประเทศจีนแล้ว ก่อนวันที่สัญญาเช่าเรือเปล่านั้นดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับ ทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือจะต้องดำเนินการให้มีจดทะเบียนการเช่าเรือเปล่านั้นต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ (The Ship Registration Administration) ณ ท่าเรือที่ขึ้นทะเบียนและจะต้องส่งเอกสารหลักฐานต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นใบทะเบียนแสดงความเป็นเจ้าของเรือ ใบทะเบียนแสดงสัญชาติเรือ และสัญญาเช่าเรือเปล่านั้น เพื่อให้ในการจดทะเบียนด้วย เมื่อรับจดทะเบียนแล้วสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือก็จะทำการจดทะเบียนการเช่าเรือเปล่านั้นไว้ในใบทะเบียนแสดงความเป็นเจ้าของเรือและออกใบทะเบียนการเช่าเรือเปล่านั้นให้กับเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือต่อไป

2. การจดทะเบียนเรือและการออกใบทะเบียนเรือในกรณีการเช่าเรือเปล่านั้นจากต่างประเทศเข้ามาใช้ภายในประเทศจีน

หากผู้เช่าเรือทำการเช่าเรือเปล่านั้นจากต่างประเทศเพื่อนำมาใช้สำหรับกิจการหรือรัฐวิสาหกิจภายในประเทศจีน กรณีนี้จึงเป็นลักษณะการเช่าเรือที่เรียกว่า Charter in ซึ่ง

³² Article 26

Where a ship is chartered within the territory of this country, the shipowner and the charterer shall, prior to the commencement of the charter, apply to the Ship Registration Administration at the ship's port of registry for the registration of the demise charter by submitting the Certificate of Registration of Ship's Ownership, the Certificate of Ship's Nationality and the original and a copy of the demise charter-party.

After the application has been examined and verified as being in compliance with the requirements of these Regulations, the Ship Registration Administration at the port of registry shall record the main points of the demise charter-party in the Certificate of Registration of Ship's Ownership and the register of ships respectively, and issue the Certificate of Registration of Demise Charter to the shipowner and the charterer.

บทบัญญัติใน Article 28³³ ก็กำหนดหลักเกณฑ์เมื่อผู้เช่าเรือนำเรือเข้ามาในประเทศไทยแล้วผู้เช่าเรือจะต้องนำเรือมาจดทะเบียนโดยผู้เช่าเรือจะต้องเลือกท่าเรือที่จะใช้จดทะเบียนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9³⁴ เพื่อทำการขึ้นทะเบียนเรือที่เช่าเรื่อนั้นต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ แต่ทั้งนี้ผู้เช่าเรือจะต้องดำเนินการก่อนที่สัญญาเช่าเรือเปล่าดังกล่าวจะเริ่มมีผลใช้บังคับ โดยผู้เช่าเรือจะต้องยื่นเอกสารหลักฐานต่างๆ เพื่อให้ประกอบในการขอจดทะเบียนเรือที่เช่าเรือเปล่ามา ดังนี้

ก. ต้นฉบับและสำเนาของสัญญาเช่าเรือเปล่า

³³ Article 28

Where a ship is demise chartered from oversea, the charterer shall choose the port of registry for the ship according to Article 9 and shall apply, prior to the commencement of the charter, to the Ship Registration Administration for registration of the demise charter by submitting the following documents:

(1) the original and a copy of the demise charter-party

(2) the ship's valid technical certificates issued by an authorized organization for ship surveys; and

(3) a certificate issued by the ship registration authority of the former port of registry to the effect that the former nationality of the ship has been suspended or deleted, or that the former nationality of the ship will be suspended or deleted immediately when the new registration effected.

After the application has been examined and verified as being in compliance with the requirements of these Regulations, the Ship Registration Administration shall issue the Certificate of Registration of Demise Charter and the Provisional of Ship's Nationality in according with Article 17, and shall record the original country of registration in the register of ship.

³⁴ เป็นท่าเรือที่ผู้จดทะเบียนเรือนำเรือมาขึ้นทะเบียนและจะถือว่าเป็นท่าเรือจดทะเบียน (port of registry) ของเรือลำนั้น โดยผู้จดทะเบียนสามารถเลือกได้ว่าจะทำการจดทะเบียน ณ ท่าเรือใด ทั้งนี้ แล้วแต่ความสะดวกของตัวผู้จดทะเบียนเอง แต่ผู้จดทะเบียนสามารถเลือกท่าเรือที่จะใช้เป็นท่าเรือจดทะเบียนของตนได้เพียงแห่งเดียวเท่านั้น

ข. หนังสือรับรองทางด้านเทคนิคที่ยังมีผลตามกฎหมายของเรือจากองค์กรที่มีอำนาจในการตรวจเรือ และ

ค. ใบทะเบียนเรือที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของท่าเรือจดทะเบียนเดิมเพื่อที่จะให้สัญชาติของเรือเดิมมีผลเป็นการถูกยกเลิกชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนทะเบียนเรือหรือสัญชาติเดิมของเรือนั้นจะถูกยกเลิกชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนทะเบียนเรือทันทีที่การจดทะเบียนเรือครั้งใหม่มีผลบังคับใช้

เมื่อมีการรับจดทะเบียนเรือแล้วสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือก็จะทำการบันทึกชื่อของประเทศที่เป็นประเทศแรกที่ทำกรจดทะเบียนเรือดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนเรือและออกใบทะเบียนการชาร์เตอร์เรือเปล่า กับใบทะเบียนสัญชาติเรือชั่วคราวตามมาตรา 17³⁵ ให้กับผู้ชาร์เตอร์ต่อไป

3. การจดทะเบียนเรือและการออกใบทะเบียนเรือในกรณีการชาร์เตอร์เรือเปล่าจากประเทศจีนไปใช้ยังต่างประเทศ

ในกรณีที่ผู้ชาร์เตอร์ได้ทำการชาร์เตอร์เรือเปล่าจากภายในประเทศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะนำเรือที่ชาร์เตอร์ไปใช้ในกิจการยังต่างประเทศ กรณีนี้จึงเป็นลักษณะของการชาร์เตอร์เรือที่เรียกว่า Charter out ซึ่งบทบัญญัติใน Article 27³⁶ กำหนดให้เจ้าของเรือจะต้องยื่นเอกสารหลักฐานใบทะเบียนแสดงความเป็นเจ้าของเรือ ใบทะเบียนแสดงสัญชาติเรือ และสัญญาการชาร์เตอร์เรือเปล่าต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ ณ ท่าเรือจดทะเบียนของเรือลำดังกล่าว

³⁵ ดูรายละเอียดในหัวข้อ 4.3.4.2 ใบทะเบียนเรือชั่วคราว (Provisional certificate)

³⁶ Article 27

Where a ship is demise chartered oversea, the shipowner shall apply to the Ship Registration Administration at the port of registry for registration of the demise charter by submitting the documents specified in Article 26.

After the application has been examined and verified as being in compliance with the requirements of these Regulations, the Ship Registration Administration shall suspend or delete the nationality of the ship in accordance with Article 42 and issue to the applicant the Certificate of Registration of Demise Charter in duplicate.

เมื่อเอกสารหลักฐานต่างๆ ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดแล้วสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือก็จะทำการยกเลิกชั่วคราวหรือเพิกถอนสัญชาติของเรือตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 42³⁷ และออกไปทะเบียนการชาร์เตอร์เรือเปล่าให้กับเจ้าของเรือต่อไป

4.3.3 การจดทะเบียนจํานองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง

โดยทั่วไปแล้วความเป็นเจ้าของเรือที่ยังต่อไม่เสร็จหรือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะถูกกำหนดไว้ในข้อตกลงในสัญญาการต่อเรือ (contract of ship construction)³⁸ ซึ่งตามกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 กำหนดให้เจ้าของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างสามารถนำเรือดังกล่าวมาจดทะเบียนเจ้าของกรรมสิทธิ์ (registration of ownership) ได้ โดยใช้เอกสารสัญญาการต่อสร้างเรือนั่นเอง³⁹ แสดงให้เห็นได้ว่าประเทศจีนอนุญาตให้มีการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างมาจดทะเบียนเรือได้ แต่ในกรณีของการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างมาจดทะเบียนจํานองนั้นกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 มิได้กล่าวถึงไว้แต่อย่างใด แต่กระนั้นก็ตามหากพิจารณาถึงประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน กลับมีกำหนดไว้อย่างชัดเจนให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างสามารถนำมาจดทะเบียนจํานองได้ โดยมีสัญญา

³⁷ Article 42

In case a ship is bareboat chartered overseas, the shipowner shall, in addition to applying for registration of bareboat charter in accordance with Article 27 of these Regulations, apply for registration of suspension or deletion of the ship's nationality. The Ship Registration Administration at the port of registry shall seal up the original Certificate of Ship's Nationality and issue a certificate of suspension or deletion of the ship's nationality. Under some special circumstances, the Ship Registration Administration may issue a certificate to the effect that the ship's nationality will be suspended or deleted immediately at such time as the ship is registered anew.

³⁸ สุวรรณีย์ ถาวรวิริยะนันท์, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาเป็นหลักประกันหนี้,” (สารนิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547) น.20.

³⁹ Article 13

For the registration of ownership of a ship under construction, the contract of ship construction shall be submitted

ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการต่อเรือเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้ในการจดทะเบียนจำนอง⁴⁰ ซึ่งทั้งผู้ซื้อและผู้ต่อเรือ (โดยปกติจะเป็นผู้ซื้อ) สามารถจำนองเรือที่จะต่อได้เพื่อเงินทุนที่จำเป็นในการต่อเรือ โดยสิทธิของผู้จำนองเป็นสิทธิพื้นฐานของคู่สัญญาภายใต้สัญญา ส่วนสิทธิของผู้รับจำนองจะถูกกำหนดไว้ในสัญญาต่อเรือ ให้ผู้ต่อเรือยังคงเป็นเจ้าของเรือก่อนที่ผู้ซื้อจะชำระราคาครบถ้วน ผู้รับจำนองมีอำนาจบังคับตามสัญญาต่อเรือกับผู้ซื้อและผู้ต่อเรือได้ หากมีการกำหนดไว้เป็นเงื่อนไขในสัญญา⁴¹

4.3.4 ใบทะเบียนเรือ (Certificate of ship)

เมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนแล้วก็จะมีการออกใบทะเบียนเรืออันถือเป็นการให้สัญชาติของประเทศที่รับจดทะเบียนแก่เรือลำนั้น ดังนั้น ใบทะเบียนเรือจึงถือเป็นเอกสารหลักฐานสำคัญที่ใช้ในการยืนยันสัญชาติเรือของตน ซึ่งกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับใบทะเบียนเรือไว้ ดังนี้

4.3.4.1 ใบทะเบียนเรือ (Certificate of ship) เมื่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ (The Ship Registration Administration) ได้ออกใบทะเบียนสัญชาติเรือให้กับเรือที่นำมาจดทะเบียนตามมาตรา 13 แล้ว ใบทะเบียนสัญชาติเรื่อนั้นก็จะมีอายุสามารถใช้ได้เพียง 5 ปี⁴²

4.3.4.2 ใบทะเบียนเรือชั่วคราว (Provisional certificate) ตามกฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 กำหนดถึงพฤติการณ์ที่สามารถขอออกใบทะเบียนเรือชั่วคราวได้ไว้ในหลายกรณี⁴³ เช่น กรณีการต่อสร้างเรือภายในประเทศเพื่อขายไปยังต่างประเทศ, กรณีซื้อเรือที่ทำการต่อสร้างใหม่จากต่างประเทศ หรือกรณีการชาร์เตอร์เรือไปต่างประเทศ เป็นต้น

⁴⁰ Maritime Code of the People's Republic of China

Article 14 Mortgage may be established on a ship under construction.

In registering the mortgage of a ship under construction, the building contract of the ship shall as well be submitted to the ship registration authorities.

⁴¹ สุวรรณณี ถาวรวิริยะนันท์, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 38.

⁴² Article 16 Subject to its approval, the Ship Registration Administration shall issue the Certificate of Ship's Nationality to a ship registered under Article 13 of these Regulations. The validity period of the Certificate of Ship's Nationality shall be 5 years.

⁴³ ดู The Ship Registration Regulations of the PRC 1994, Article 17

โดยใบทะเบียนเรือชั่วคราวนี้มีสถานะทางกฎหมายสามารถใช้ได้เสมือนใบทะเบียนสัญชาติเรือ และจะมีอายุไม่เกิน 1 ปี ซึ่งหากเปรียบเทียบกับใบทะเบียนเรือชั่วคราวตามกฎหมายไทยแล้วจะมีอายุเพียงแค่ 6 เดือนเท่านั้น แต่หากเป็นกรณีของการชาร์เตอร์เรือไปยังต่างประเทศแล้วอายุของใบทะเบียนเรือชั่วคราวจะเป็นไปตามระยะเวลาของการชาร์เตอร์เรือแต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 2 ปี⁴⁴

4.3.4.3 การต่ออายุและออกใบทะเบียนใหม่ (Renewal and reissue of certificates) ในกรณีที่ใบทะเบียนสัญชาติเรือจะหมดอายุลง หากเจ้าของเรือประสงค์จะต่ออายุใบทะเบียนสัญชาติเรือจะต้องดำเนินการต่ออายุใบทะเบียนสัญชาติเรือต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ ณ ท่าเรือที่จดทะเบียนไว้ภายใน 1 ปี ก่อนที่ใบทะเบียนเรือเดิมจะหมดอายุลง⁴⁵ ส่วนในกรณีที่ใบทะเบียนสัญชาติเรือสูญหายเจ้าของเรือจะต้องยื่นคำร้องเป็นหนังสือพร้อมด้วยพยานหลักฐานต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ ณ ท่าเรือที่จดทะเบียนเพื่อขอให้ออกใบทะเบียนฉบับใหม่ หากเป็นการสูญหายต่างประเทศเจ้าของเรือจะต้องยื่นคำร้องต่อสถานกงสุลจีนเพื่อขอใบทะเบียนชั่วคราว (provisional certificate of ship's nationality) และทันทีที่เรือแล่นมาถึงท่าเรือแรกในประเทศจีนเจ้าของเรือจะต้องแจ้งสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ ณ ท่าเรือที่จดทะเบียนไว้เพื่อขอออกใบทะเบียนสัญชาติเรือฉบับใหม่⁴⁶

⁴⁴ Article 18 The validity period of a Provisional Certificate of Ship's Nationality shall generally not exceed one year.

For a ship which is bare boat chartered overseas, the validity period of the Provisional Certificate of Ship's Nationality can be determined according to the charter period, but shall not exceed 2 years. Where the charter periods exceed two years, the charterer shall, within the period of validity, apply to the Ship Registration Administration at ship's port of registry for the renewal of its Provisional Certificate of Ship's Nationality.

⁴⁵ Article 45 The shipowner of a ship shall, within 1 year prior to the expiration of the Certificate of Ship's Nationality, apply to the Ship Registration Administration at the port of registry for the renewal of the certificate by submitting the Certificate of Ship's Nationality and the valid technical certificates.

⁴⁶ ดู The Ship Registration Regulations of the PRC 1994, Article 47 - 48

4.3.5 การเปลี่ยนแปลงและการเพิกถอนการจดทะเบียน (Alteration and deletion of registration)

เมื่อมีการจดทะเบียนเรือจนได้สัญชาติจีนแล้ว เจ้าของเรือจะทำการเปลี่ยนแปลงใดๆที่เกี่ยวข้องกับเรือที่ได้จดทะเบียนแล้วนั้นโดยลำพังมิได้ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะของตัวเรือ ท่าเรือที่จดทะเบียน หรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ เป็นต้น เนื่องจากสิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นเรื่องที่มีความสำคัญและหากให้มีการเปลี่ยนแปลงได้โดยลำพังแล้วอาจก่อให้เกิดปัญหาตามมา เช่น เรือนั้นเป็นเรือสัญชาติของรัฐใดหรือว่ารัฐใดจะเป็นรัฐที่มีอำนาจเหนือเรือนั้น กฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ 1994 จึงได้กำหนดรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงและการเพิกถอนการจดทะเบียนไว้ในหลายกรณี

4.4 กฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีกฎหมายในเรื่องของระบบทะเบียนเรือบังคับใช้มาเป็นเวลานานและโดยที่ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศหนึ่งในเครือจักรภพอังกฤษ (The British Commonwealth) และใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (common law) ตามระบบกฎหมายประเทศอังกฤษ กฎหมายทางด้านพาณิชย์ของประเทศออสเตรเลียส่วนใหญ่จึงต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ ซึ่งในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศออสเตรเลียแต่เดิมนั้นเจ้าของเรือชาวออสเตรเลียจะต้องจดทะเบียนเรือในฐานะที่เป็นเรือสัญชาติอังกฤษภายใต้กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (Merchant Shipping Act : MSA) ของประเทศอังกฤษ แต่ในปัจจุบันกฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือที่ใช้อยู่ในประเทศออสเตรเลีย คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 (Shipping Registration Act 1981) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 26 มกราคม ค.ศ. 1982

4.4.1 ข้อกำหนดและเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ (Terms and conditions for ship registration)

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 กำหนดลักษณะของเรือที่จะนำมาจดทะเบียนได้ออกเป็น 2 ประเภทด้วยกันคือ เรือที่อยู่ในบังคับที่จะต้องจดทะเบียน (ship required to be registered) และเรือที่กฎหมายมิได้บังคับให้ต้องจดทะเบียนแต่หากเจ้าของเรือต้องการนำเรือดังกล่าวมาจดทะเบียนกฎหมายก็อนุญาตให้สามารถนำมาจดทะเบียนเรือได้ (ship permitted to be registered) รายละเอียดดังนี้

เรือที่กฎหมายบังคับให้ต้องทำการจดทะเบียน ตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 กำหนดให้เรือที่มีลักษณะดังต่อไปนี้จะต้องทำการจดทะเบียนเรือ⁴⁷ เพื่อให้ได้สัญชาติออสเตรเลีย

1. เรือทุกลำที่มีคนชาติออสเตรเลียเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์
2. ในกรณีที่เรือซึ่งมีคนชาติออสเตรเลียเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์แต่ดำเนินการโดยชาวต่างชาติตามสัญญาเช่าเรือเปล่า หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางทะเลแห่งออสเตรเลีย (The Australia Maritime Safety Authority) อาจยกเว้นการรับจดทะเบียนเรือดังกล่าวระหว่างระยะเวลาของการเช่าเรือก็ได้

แต่กฎหมายได้มีข้อยกเว้นไว้สำหรับเรือบางประเภทที่ไม่จัดอยู่ในบังคับต้องนำมาจดทะเบียนเรือตามมาตรา 12 ดังกล่าวข้างต้น⁴⁸ ได้แก่ เรือที่มีขนาดความยาวน้อยกว่า 24 เมตร, เรือของรัฐบาล, เรือประมง และเรือสำราญ (pleasure craft)

สำหรับกรณีเรือที่กฎหมายอนุญาตให้มีการนำมาจดทะเบียนเรือได้นั้น ตามมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 กำหนดให้เรือที่มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ อาจนำมาจดทะเบียนเรือภายใต้กฎหมายฉบับนี้ได้⁴⁹

⁴⁷ Section 12 Obligation to register Australian-owned ships

(1) Subject to this Part, every Australian-owned ship shall be registered under this Act.

(2) Where an Australian-owned ship is operated by a foreign resident under a demise charter, the Authority may, by instrument in writing, exempt the ship during the term of the charter from the requirement to be registered.

⁴⁸ Section 13 Exemptions from registration

Ships less than 24 metres in tonnage length, Government ships, fishing vessels and pleasure craft are exempt from the requirement to be registered under section 12.

⁴⁹ Section 14 Ships permitted to be registered

Where application is made as provided by this Act, the following ships shall be registered:

(a) Australian-owned ships referred to in section 13;

1. เรือขนาดที่มีความยาวน้อยกว่า 24 เมตร, เรือประมง, เรือสำราญ (pleasure craft) ซึ่งมีบุคคลชาวออสเตรเลียเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

2. เรือขนาดเล็ก (small craft)⁵⁰ ซึ่งมีคนชาติออสเตรเลียเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ทั้งหมดหรือเป็นเจ้าของโดยคนชาติออสเตรเลียและบุคคลสัญชาติออสเตรเลีย (Australian nationals)⁵¹

3. เรือขนาดเล็ก (small craft) ซึ่งมีคนชาติออสเตรเลียหรือบุคคลสัญชาติออสเตรเลียเท่านั้นหรือทั้งคู่เป็นผู้ดำเนินการ

4. เรือที่มาจากเรือเร่เรือเปล่า โดยมีคนชาติออสเตรเลียเป็นผู้ประกอบการ

นอกจากนี้เรือที่จะนำมาจดทะเบียนได้นอกจากจะต้องมีคุณสมบัติและลักษณะเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดแล้วยังต้องมีใบรับรองการตรวจเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือ 1912 (Navigation Act 1912) อีกด้วยนายทะเบียนจึงจะรับจดทะเบียนเรือให้ได้

นอกจากกรณีดังกล่าวแล้ว นายทะเบียนยังอาจปฏิเสธการรับจดทะเบียนเรือได้ในกรณีที่เรือนั้นได้รับการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของประเทศอื่นมาก่อนแล้วและยังได้รับสัญชาติเรือของประเทศนั้นอยู่ ซึ่งหากมีการยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือในประเทศอังกฤษภายใต้กฎหมายฉบับนี้ คำร้องขอจดทะเบียนเรือดังกล่าวนายทะเบียนก็จะถือว่าเป็นเอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานว่าเรือดังกล่าวไม่ได้ผ่านการจดทะเบียนตามกฎหมายของประเทศนั้นอีกต่อไปหรือถือเป็นการเพิก

(b) small craft wholly owned by residents of Australia or by residents of Australia and Australian nationals;

(c) small craft operated solely by residents of Australia or Australian nationals or both;

(d) ships on demise charter to Australian-based operators.

⁵⁰ เรือที่มีขนาดความยาวของตัวเรือทั้งหมดน้อยกว่า 12 เมตร

⁵¹ Section 3 Interpretation

Australian national means:

(a) an Australian citizen;

(b) a body corporate established by or under a law of the Commonwealth or of a State or Territory; or

(c) the Commonwealth or a State or Territory.

ถอนการจดทะเบียนเรือ (to close the registration) ภายใต้กฎหมายของประเทศนั้น ก่อนที่จะทำการจดทะเบียนให้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 ฉบับนี้⁵²

4.4.2 การจดทะเบียนเรือกรณีการชาร์เตอร์เรือเปล่า (Registration of demise charter)

จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่าตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 นั้นได้อนุญาตให้สามารถนำเรือที่มาจากชาร์เตอร์เรือเปล่าจากต่างประเทศเข้ามาจดทะเบียนเรือเพื่อให้ได้สัญชาติออสเตรเลียชั่วคราวได้ ตลอดระยะเวลาของสัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า โดยเรือที่จะนำมาจดนั้นจะต้องเป็นเรือที่มีคนชาติออสเตรเลียเป็นผู้ดำเนินการ ตามที่มาตรา 14 (4) กำหนดไว้ซึ่งการจะนำเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่ามาจดทะเบียนนี้กฎหมายมิได้บังคับให้ต้องนำเรือดังกล่าวมาจดทะเบียนเป็นเรือออสเตรเลียทุกกรณีแต่อย่างใด แต่ให้เป็นสิทธิของผู้ชาร์เตอร์ที่จะพิจารณาว่าจะนำเรือมาจดทะเบียนหรือไม่ก็ได้ โดยในมาตรา 9 ได้ให้ความหมายของเรือที่ชาร์เตอร์เรือเปล่าโดยมีคนชาติออสเตรเลียเป็นผู้ดำเนินการ⁵³ ไว้ว่าหมายถึง เรือซึ่งมีเพียงบุคคลสัญชาติออสเตรเลีย

⁵² Section 17 Foreign-registered ships not registrable under this Act

(1) The Registrar shall not register a ship under this Act if it is registered under the law of a foreign country.

(2) Where, in relation to a ship that has, at any time, been registered under the law of a foreign country, application is made for the registration of the ship under this Act, the application shall be accompanied by such evidence as the Registrar requires to establish:

(a) that the ship is no longer registered under the law of that country; or

(b) that steps have been taken, or are proposed to be taken, to close the registration of the ship under the law of that country on or before the registration of the ship under this Act.

⁵³ Section 9 Ships on demise charter to Australian-based operators

(1) A reference in this Act to a ship on demise charter to an Australian-based operator shall be read as a reference to a ship (not being a ship required to be

(Australian national) หนึ่งคนหรือหลายคนขึ้นไปเป็นผู้ดำเนินการหรือในกรณีที่บุคคลอื่นตั้งแต่สองคนขึ้นไปซึ่งรวมถึงบุคคลผู้มีสัญชาติออสเตรเลียด้วย บุคคลผู้มีสัญชาติออสเตรเลียนั้นจะต้องเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะที่มีสิทธิและอำนาจในการควบคุมสั่งการผู้ซาร์เตอร์ได้ภายใต้สัญญาซาร์เตอร์เรือเปล่า แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงในกรณีถ้าบุคคลสัญชาติออสเตรเลียเป็นบุคคลธรรมดา แต่บุคคลดังกล่าวมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศออสเตรเลีย หรือถ้าบุคคลสัญชาติออสเตรเลียนั้นเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของเครือจักรภพอังกฤษ (Commonwealth) หรือของรัฐ แต่นิติบุคคลดังกล่าวมิได้มีสถานประกอบการแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศออสเตรเลีย

4.4.3 ใบทะเบียนเรือ (Certificate of ship)

ภายหลังเมื่อนายทะเบียนรับจดทะเบียนเรือแล้ว นายทะเบียนเรือมีหน้าที่จะต้องออกใบทะเบียนเรือ (registration certificate) ให้แก่เรือทุกลำ โดยใบทะเบียนเรือนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการเดินเรือตามกฎหมายเท่านั้นและห้ามมิให้มีการยึดใบทะเบียนเรือเพื่อบังคับตามสิทธิเรียกร้องของตนไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเรือนั่นเอง, ผู้รับจ้าง, ผู้ซาร์เตอร์, ผู้ประกอบการ หรือบุคคลใดๆ ก็ตามที่มีบุริมสิทธิ์หรือสิทธิประโยชน์ใดๆ เหนือเรือนั้น⁵⁴

registered or a ship that may be registered by virtue of paragraph 14(a), (b) or (c)) on demise charter to:

(a) an Australian national or Australian nationals, and to no other person; or

(b) 2 or more persons who include an Australian national or Australian nationals, where the Australian national is, or the Australian nationals are, as the case may be, in a position to control the exercise of the rights and powers of the charterers under the charterparty.

(2) In subsection (1), a reference to an Australian national does not include:

(a) if the Australian national is an Australian citizen—a reference to an Australian citizen who is not ordinarily resident in Australia; or

(b) if the Australian national is a body corporate established by or under a law of the Commonwealth or of a State or Territory—a reference to such a body corporate that does not have its principal place of business in Australia.

⁵⁴ Section 20 Custody of registration certificate

4.4.4 การจดทะเบียนเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้าง (ship under construction registration)

สำหรับในส่วนของการจดทะเบียนเรือกรณีเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างตามกฎหมายของประเทศออสเตรเลียนั้น จากการศึกษาพบว่าเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างกฎหมายยังไม่เปิดช่องให้สามารถนำเรือดังกล่าวมาจดทะเบียนได้ เนื่องจาก หากเป็นเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างแล้วซึ่งโดยสภาพแล้วยังไม่ถือว่าเป็นเรือจึงไม่สามารถที่จะได้รับการจดทะเบียนก่อนได้ และในกรณีของการจดทะเบียนจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างก็เช่นกันกฎหมายยังไม่อนุญาตให้นำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสร้างมาจดทะเบียนจำนองได้โดยจะเห็นได้จากมาตรา 34⁵⁵ ในส่วนที่ 3 ว่าด้วยการโอน การเปลี่ยนมือ และการจำนองที่กำหนดค่านิยมของคำว่าเรือในส่วนนี้ไว้อย่างชัดเจนว่าหมายถึงเรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว (registered ship) ดังนั้น เรือที่จะนำมาจดทะเบียนจำนองได้นั้นจึงถูกจำกัดไว้ว่าจะต้องเป็นเรือที่ได้รับจดทะเบียนได้รับสัญชาติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ 1981 นี้แล้วเท่านั้น

(1) The registration certificate of a ship shall not be used except for the purpose of the lawful navigation of the ship, and shall not be subject to detention by reason of a claim by an owner, mortgagee, charterer, operator or any other person to any title to, lien or charge on, or interest in, the ship.

⁵⁵ Part III—Transfers, transmissions and mortgages

Section 34 Interpretation

In this Part, *ship* means a registered ship.