



ปัญหาการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย
พุทธศักราช 2481

โดย

นางสาวยุวรินทร์ พิธิษฐ์กุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัญหาการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย
พุทธศักราช 2481

โดย

นางสาวยุวรินทร์ พิธิษฐ์กุล



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



PROBLEMS ON LOSS OF THAI NATIONALITY OF REGISTERED
SHIPS UNDER THAI VESSELS ACT B.E. 2481

BY

MISS YUWARIN PISITKUL



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF LAWS
INTERNATIONAL TRADE LAW
FACULTY OF LAW
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2015
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวยุวรินทร์ พิสิษฐ์กุล

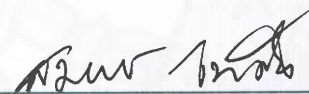
เรื่อง

ปัญหาการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

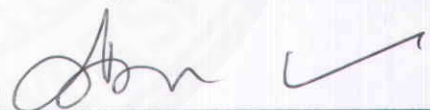
เมื่อ วันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2559

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ สมพร ไพลิน)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



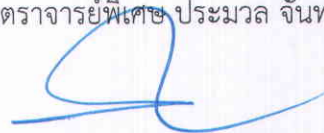
(ศาสตราจารย์ ดร. ไผ่ชิต เอกจริยกร)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์พิเศษ ประมวล จันทร์ชีวะ)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(อาจารย์ ดร. จุฬา สุขมานพ)

คณบดี



(ศาสตราจารย์ ดร. อดัม รัฐอมฤต)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481
ชื่อผู้เขียน	นางสาวยุวรินทร์ พิสิษฐ์กุล
ชื่อปริญญา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาวิเคราะห์บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในส่วนที่เป็นประเด็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน โดยพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้อำนาจรัฐควบคุมดูแลเรือสัญชาติไทยโดยใช้แนวความคิดของหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เป็นหลักการที่ใช้ในการบัญญัติหลักเกณฑ์เงื่อนไขวิธีการได้มาและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือ กฎหมายฉบับดังกล่าวมีวิธีการให้สัญชาติไทยแก่เรือ 2 รูปแบบ ได้แก่ การให้สัญชาติไทยแก่เรือด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือและการให้สัญชาติไทยแก่เรือด้วยผลทางกฎหมาย สำหรับบทบัญญัติอันเกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือไทยนั้นกำหนดเงื่อนไขการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทยด้วยการแบ่งตามวัตถุประสงค์การใช้งานเรือ ได้แก่ เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทย เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการประมง และเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ ทั้งนี้ เรือที่มีวัตถุประสงค์แต่ละประเภทมีรายละเอียดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือไว้แตกต่างกันไป แต่เงื่อนไขเหล่านี้ก็มีหลักการสำคัญที่คล้ายกันคือบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคลจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยในสัดส่วนตามที่กฎหมายกำหนด เจ้าของเรือจะต้องคงคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามที่กฎหมายกำหนดตลอดเวลาทั้งในขณะที่ยื่นขอจดทะเบียนเรือและภายหลังจากที่ได้รับการจดทะเบียนเรือแล้วมีเช่นนั้น ความบกพร่องทางคุณสมบัติของเจ้าของเรืออาจเป็นเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้นไปในที่สุด แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยใช้วิธีการจดทะเบียนเรือ

แบบปิดซึ่งยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ระหว่างเรือกับรัฐผู้ให้สัญชาติเรือในการพิจารณาจดทะเบียนเรือและถอนทะเบียนเรือ

เมื่อพิจารณาในส่วนบทบัญญัติต่างๆ อันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนแล้ว จะเห็นว่า หลักเกณฑ์อันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนจะสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติเรือที่ใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เป็นเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือ กล่าวคือ หากปรากฏข้อเท็จจริงภายหลังจากการจดทะเบียนเรือแล้วว่าการสมมติในเรือจดทะเบียนนั้นตกไปเป็นของบุคคลต่างด้าว หรือเกิดเหตุที่ทำให้คุณสมบัติของเจ้าของเรือจดทะเบียนนั้นเปลี่ยนแปลงไปจนไม่สามารถจะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้อีกต่อไป หรือหากเจ้าของเรือรู้เห็นหรือยินยอมถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนแทนบุคคลต่างด้าว ย่อมเป็นเหตุให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนทะเบียนเรือที่เสีย นอกจากนี้ การจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยจะสิ้นสุดลงหากเรือที่สูญหาย ถูกข้าศึกคร่ำห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ อับปาง ถูกทำลาย หรือถูกละทิ้ง

อย่างไรก็ดี เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้รับการประกาศใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานาน ทำให้บทบัญญัติบางเรื่องล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และแม้ว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 หลายครั้ง แต่ก็ยังเป็นเพียงการแก้ไขเฉพาะบางเรื่องมิได้แก้ไขทั้งระบบ ทำให้หลักเกณฑ์บางข้อขัดแย้งกันและขาดความชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือไทยที่ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมบ่อยครั้งๆ ที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัญชาติเรือไทยนั้นได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วหลายครั้งเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์เศรษฐกิจของโลก ส่งผลให้บทบัญญัติเกี่ยวกับเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนนั้นไม่ครอบคลุมหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติเรือจดทะเบียน และทำให้ขาดความชัดเจนในทางปฏิบัติ ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนแล้วจะพบว่า มีประเด็นปัญหาหลายประการ ได้แก่ ปัญหาการบัญญัติหลักเกณฑ์เหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือที่ยังไม่ครอบคลุมความบกพร่องของคุณสมบัติเจ้าของเรือทุกประเภท ปัญหาความไม่ครอบคลุมการถอนทะเบียนเรือที่มีวัตถุประสงค์อื่นนอกจากทำการค้าในน่านน้ำไทย และที่ผ่านมามบทบัญญัติเรื่องการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือที่ยังขาดความชัดเจนในบางเรื่องซึ่งส่งผลให้มีปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น ปัญหาความไม่ชัดเจนของช่วงเวลาที่มีผลให้เรือจดทะเบียนสูญเสียสัญชาติไทย ปัญหาความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติที่ให้อิสระแก่เจ้าของเรือในการยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือได้โดยสมัครใจ ปัญหาความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในเรื่องการใช้ถ้อยคำที่ล้าสมัยและการจัดวางบทบัญญัติที่ไม่เป็นระเบียบ

อีกด้วย สภาพปัญหาดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อนิติสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐบาลไทย เพราะความไม่ชัดเจนของเงื่อนไขการสูญเสียสัญชาติไทยและเวลาที่สัญชาติเรือสิ้นสุดลงจะทำให้รัฐบาลไทยกับเจ้าของเรือไม่สามารถทราบได้ว่าตนจะได้รับสิทธิประโยชน์และมีหน้าที่ต้องปฏิบัติต่อกันภายใต้กฎหมายไทยจนถึงเมื่อใด

ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติเรือไทยที่มีปัญหาให้ชัดเจนสอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือโดยคำนึงถึงพันธกรณีที่ประเทศไทยมีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศรวมถึงกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับจดทะเบียนเรือและการถอนทะเบียนเรือของประเทศอื่นๆ ด้วยเพื่อให้บทบัญญัติมีความทันสมัยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของนานาประเทศและเสริมสร้างอำนาจรัฐในการควบคุมดูแลกองเรือพาณิชย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ: เรือไทย, เรือจดทะเบียน, สัญชาติเรือ, การถอนทะเบียนเรือ

Thesis Title	PROBLEMS ON LOSS OF THAI NATIONALITY OF REGISTERED VESSELS UNDER THAI VESSELS ACT B.E. 2481
Author	Miss Yuwarin Pisitkul
Degree	Master of Laws
Major Field/Faculty/University	International Trade Law Faculty of Law Thammasat University
Thesis Advisor	Professor Phathaichit Ekchariyakorn, Ph.D.
Academic Years	2015

ABSTRACT

This Thesis aims to examine various legal issues concerning provisions on loss of Thai nationality of the registered ships under Thai Vessels Act B.E. 2481 (A.D. 1983). The Vessels Act B.E. 2481 (A.D. 1983) is the law that imposes the state power and control over Thai ships under the concept of 'Genuine Link', a concept that sets out the conditions for acquisition and loss of nationality of vessels. The Act provides Thai nationality to vessels in two ways: the ship registration; and the nationality given by the operation of the law. The provisions concerning the ship registration stipulate certain conditions for the registration of ships, according to the purpose of the use of the vessels. This includes vessels that are used for trading in Thai waters, fishery and international maritime transport but not trading in Thai waters. The qualifications of ship owner vary upon each purpose of vessels use. Nevertheless, these conditions share some similarities, including that both natural person and juristic person owning the vessel must have Thai nationality in the proportion as prescribed by the law at

the time of registration. Moreover, after the registration, the owner of the vessel must remain qualified to own the Thai registered vessel under the law; otherwise he may face revocation of the registration and loss of the registered vessels' Thai nationality. These legal implications suggest that Thailand adopts the closed-method of ship registration based on the genuine link between the vessels and the flag state.

With reference to the provisions concerning the loss of Thai nationality of registered vessels, such provisions are consistent with the provisions on the acquisition of vessels' nationality under the principle of Genuine Link. That is, the registrar has power to revoke the registration in case that, after the registration of the vessel, the ownership of the registered vessels is transferred to a foreigner, or the qualifications of the owner changed to the extent that he is no longer capable of owning the Thai registered vessels, or the owner accepts or agrees to own the registered vessels on behalf of a foreigner. In addition, the registration of Thai vessels will be terminated if the vessels lose, are captured by enemy of Thailand, are destroyed by fire, sink, are damaged or abandoned.

However, because the Vessels Act B.E. 2481 has been enforced for a long time, some of the provisions are outdated and inconsistent with the present conditions. Although the Vessels Act B.E. 2481 was amended several times, only certain parts of the Act were amended. This has led to debates and lack of clarity in the law. In particular and for example, the provisions concerning loss of vessels' Thai nationality were slightly amended whereas the provisions concerning the acquisition of Thai nationality of vessels were largely amended in order to harmonize with the current world economy. Therefore, the provisions concerning grounds for losing the registered vessels' Thai nationality do not cover the principles concerning the acquisition of vessels' Thai nationality and cause the unclear practice. The provisions on loss of Thai nationality of registered vessels have several issues including the fact that the provisions concerning revocation of registration do not cover all types of deficiencies in owner's qualifications and the lack of provision for the revocation of registration of vessels that are used in other purpose not for trading in Thai waters. In addition, the provisions concerning loss of vessels' Thai nationality have some

unclear issues in practice, namely, the unclear temporal effect of the Thai nationality loss, the unclear provision which provides the ship owner with the right to revoke the registration willfully and the unclear provisions concerning the process of the revocation itself. Moreover, there are other administrative issues such as outdated wordings and the unorganized structure of the Act. The aforementioned problems have caused obstacles in maintaining legal relationship between the vessels' owners and the Thai government, due to the unclear conditions regarding losing Thai nationality's conditions and the point of time when the nationality becomes lost which cause them to not know the exact time when they will begin to have the rights and be bound by the law.

For the above reasons, it is important and necessary to amend the provisions concerning loss of vessels' Thai nationality in order to clarify and conform to the provisions concerning acquisition of vessels' Thai nationality. This is so as to develop the up-to-date provisions and standardize the law as other countries have pursued, which can in turn strengthen the state power to effectively control merchant vessels by taking into account of the international obligations incumbent upon Thailand under international treaties including other country's laws relating to vessels registration and deregistration.

Keywords: Thai ship, Registered ship, Nationality of vessel, Revocation of ship registration

กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คงจะไม่สามารถสำเร็จได้โดยง่ายหากปราศจากความอนุเคราะห์ของบุคคลหลายท่าน ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร บุคคลผู้มอบความสำเร็จครั้งนี้ให้แก่ผู้เขียนเป็นท่านแรก ที่ให้ความกรุณาชี้แนะประเด็นปัญหาทางกฎหมายแก่ผู้เขียนจนได้แนวคิดจัดทำวิทยานิพนธ์หัวข้อนี้ และยังให้ความเมตตาเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ทั้งยังคอยให้คำแนะนำและความอนุเคราะห์แก่ผู้เขียนจนสามารถจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้เสร็จสมบูรณ์อย่างราบรื่น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านศาสตราจารย์พิเศษ ประมวล จันทน์ชีวะ ท่านอาจารย์ ดร. จุฬา สุขมานพ และท่านอาจารย์สมพร ไพลิน ซึ่งได้ให้ความสนใจในประเด็นปัญหาทางกฎหมายของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และได้เมตตาสละเวลาอันมีค่าของท่านรับทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ให้ผู้เขียน ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์แก่ผู้เขียนในเรื่องเกี่ยวกับถ่ายทอดประสบการณ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทย ปัญหาทางปฏิบัติของการจดทะเบียนเรือไทยรวมทั้งการถอนทะเบียนเรือไทย และแนวคิดเกี่ยวกับความเชื่อมโยงระหว่างสัญชาติเรือและการจดทะเบียนเรือ รวมถึงแนะนำการแก้ไขการใช้ถ้อยคำและศัพท์เทคนิคให้ถูกต้อง อันเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปรับปรุงเนื้อหาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้ดียิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณณัฐพล ชินะวงศ์ ที่ช่วยตรวจทานสำนวนการเขียนภาษาอังกฤษในบทความรวมถึงการตั้งชื่อหัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นภาษาอังกฤษ และขอขอบคุณน้ำใจของเพื่อนพี่น้องทุกท่านที่แบ่งปันประสบการณ์การจัดทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนด้วยความปรารถนาดี

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดามารดาและญาติพี่น้องผู้คอยสนับสนุนให้กำลังใจแก่ผู้เขียนเสมอมาจนกระทั่งผู้เขียนสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาโท และขอกราบขอบพระคุณแม่เต่าและโกเค่ที่ช่วยเหลือให้ทุนทรัพย์จัดทำรูปเล่มวิทยานิพนธ์จนสำเร็จ

นางสาวยุวรินทร์ พิสิษฐ์กุล
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(7)
บทที่ 1. บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2. สมมติฐาน	6
3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	7
4. ขอบเขตในการศึกษา	8
5. วิธีดำเนินการศึกษา	9
6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการจากการศึกษา	9
บทที่ 2. แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับสัณฐานติเรือและการจดทะเบียนเรือ	11
1. หลักการทั่วไป	11
1.1 แนวความคิดเกี่ยวกับสัณฐานติเรือ	12
1.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ	17
1.3 แนวความคิดเกี่ยวกับเอกสารการจดทะเบียนเรือ	20
1.4 แนวความคิดเกี่ยวกับธงเรือ	22
2. ประเภทของการจดทะเบียนเรือ	24
2.1 การจดทะเบียนเรือแบบปิด	24
2.2 การจดทะเบียนเรือแบบเปิด	26
2.3 การจดทะเบียนเรือสากล	30
3. แนวความคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัณฐานติของเรือจดทะเบียน	32
3.1 หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง	32
3.2 หลักเรือชักธงสะดวก	35

4. แนวความคิดเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน	38
บทที่ 3. หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการได้มาและการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน	41
1. บทบัญญัติกฎหมายต่างประเทศ	41
1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศ	41
1.1.1 อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958	41
1.1.2 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982	46
1.1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986	51
1.2 กฎหมายภายในของต่างประเทศ	60
1.2.1 ประเทศสหราชอาณาจักร	60
1.2.1.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธี จดทะเบียน	60
(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ	61
(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ	65
(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ	66
1.2.1.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน	68
(1) โดยความสมัครใจ	69
(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง กรรมสิทธิ์ในเรือ	69
(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย	72
(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด	73
(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ	73
1.2.1.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ	74
1.2.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	75
1.2.2.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน	76
(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ	76
(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ	77
(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ	78

1.2.2.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญญาชาติของเรือจดทะเบียน	81
(1) โดยความสมัครใจ	81
(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง กรรมสิทธิ์ในเรือ	81
(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย	82
(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด	82
(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ	83
1.2.2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ	83
1.2.3 ประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์	85
1.2.3.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญญาชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน	86
(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ	86
(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ	88
(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ	89
1.2.3.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญญาชาติของเรือจดทะเบียน	91
(1) โดยความสมัครใจ	91
(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ	92
(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย	93
(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด	94
(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ	95
1.2.3.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ	96
1.2.4 ประเทศสาธารณรัฐปานามา	99
1.2.4.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญญาชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน	100
(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ	101
(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ	101
(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ	104
1.2.4.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญญาชาติของเรือจดทะเบียน	108
(1) โดยความสมัครใจ	108
(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลง กรรมสิทธิ์ในเรือ	109
(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย	109

(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด	110
(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ	112
1.2.4.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ	112
2. พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481	115
2.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีการจดทะเบียน	115
2.1.1 วัตถุประสงค์ของการใช้งานและประเภทของเรือ	116
2.1.2 เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ	117
2.1.3 เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ	123
2.1.4 เงื่อนไขทางด้านเอกสารการจดทะเบียนเรือ	124
2.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน	127
2.2.1 โดยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ	127
2.2.2 โดยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือ	129
2.2.2.1 กรณีเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทจำกัด	130
2.2.2.2 กรณีเจ้าของเรือซึ่งเป็นห้างหุ้นส่วน	132
2.2.3 โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย	132
2.2.4 โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด	136
2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ	137
บทที่ 4. วิเคราะห์หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481	138
1. ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายบางประการ	141
1.1 ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์อื่นนอกจากทำการค้าในน่านน้ำไทย	142
1.2 ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนจากเหตุแห่งความบกพร่องของคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภท	144
1.2.1 กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทบุคคลธรรมดา	146
1.2.2 กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทห้างหุ้นส่วน	146

1.2.3	กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภท บริษัทจำกัด	149
1.2.4	กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภท บริษัทมหาชนจำกัด	152
1.3	ความไม่ชัดเจนของเวลาที่มีผลให้เรือจดทะเบียนสูญเสียสัญชาติไทย	155
1.4	ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ	156
1.5	ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้สิทธิขอถอนทะเบียนเรือ โดยสมัครใจแก่เจ้าของเรือ	157
2.	การใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน	158
3.	ปัญหาการจัดระเบียบบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทย ของเรือจดทะเบียน	161
บทที่ 5.	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	163
บรรณานุกรม		204
ภาคผนวก		
ภาคผนวก ก	ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ฉบับปัจจุบันกับร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ที่เสนอให้ แก้ไขเฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือ ไทยกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติเรือไทย	209

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กองเรือพาณิชย์นาวีนับว่าเป็นปัจจัยสำคัญต่อการส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศในด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประเทศใดที่มีกองเรือพาณิชย์นาวีที่เข้มแข็งย่อมสามารถนำรายได้และเงินตราต่างประเทศจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุดังกล่าว นานาประเทศจึงกำหนดนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีภายในรัฐโดยจะให้ความคุ้มครองและสนับสนุนเรือพาณิชย์ที่มีสัญชาติของประเทศตนเท่านั้น ซึ่งวัตถุประสงค์หลักของรัฐในการให้สัญชาติเรือ ได้แก่ การขยายเศรษฐกิจของประเทศด้วยการส่งเสริมการตั้งกองเรือพาณิชย์เพื่อสงวนสิทธิประโยชน์ทางการค้าให้แก่ชาติของตน และเพื่อเพิ่มกองกำลังเรือสำหรับปกป้องประเทศในยามสงคราม ทั้งนี้โดยทั่วไปในทางกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องสัญชาตินั้นกำหนดว่าสัญชาติเป็นสิ่งที่ให้เฉพาะแก่ตัวบุคคลเท่านั้นมิได้ให้แก่ทรัพย์สิน กล่าวคือ สัญชาติเป็นความผูกพันระหว่างตัวบุคคลกับรัฐผู้ให้สัญชาติ บุคคลผู้มีสัญชาติของรัฐใดก็ย่อมได้รับความคุ้มครองในฐานะพลเมืองและอยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐนั้น แต่สำหรับเรือเดินทะเลซึ่งเป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงมากและต้องเกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเขตทะเลหลวงซึ่งไม่มีรัฐใดมีเขตอำนาจเหนือพื้นที่ดังกล่าว หากปล่อยให้เรือเดินทะเลไร้ซึ่งสัญชาติก็จะเกิดความสับสนวุ่นวายขึ้นในกรณีที่เกิดข้อพิพาทว่าจะใช้กฎหมายและเขตอำนาจศาลของรัฐใดตัดสินคดี ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการให้สัญชาติเรือเพื่อแก้ปัญหาข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือในทะเลและเมื่อให้สัญชาติแก่เรือแล้วจะมีผลให้เรือมีความสัมพันธ์กับรัฐผู้ให้สัญชาติกล่าวคือนอกจากเจ้าของเรือจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ทั้งทางภาษีและมีไต่ภาษีจากรัฐผู้ให้สัญชาติ รวมทั้งสามารถชักธงเรือสัญชาติของรัฐผู้ให้สัญชาติเพื่อแสดงถึงการมีสัญชาติของรัฐนั้นแล้วเจ้าของเรือก็มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายหรือกฎระเบียบของรัฐผู้ให้สัญชาติเช่นกัน โดยรัฐจะมีอำนาจควบคุมดูแลเรือและมีเขตอำนาจศาลเหนือเรือลำนั้นกล่าวคือจะใช้กฎหมายของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือในการแก้ไขข้อพิพาทหากเรืออยู่ในทะเลหลวงรัฐจะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมการให้สัญชาติเรือรวมถึงภาษีจากการประกอบกิจการของเรือ แต่ในขณะเดียวกันรัฐก็มีหน้าที่จะต้องให้ความคุ้มครองแก่เรือลำดังกล่าวตามสมควรและรัฐยังมีพันธกรณีในทางระหว่างประเทศที่จะต้องควบคุมเรือให้มี

มาตรฐานการเดินทะเลที่เหมาะสมและปลอดภัย ซึ่งจะเห็นได้ว่าเจ้าของเรือกับรัฐผู้ให้สัญชาติเรือมีสิทธิหน้าที่ที่สำคัญต่อกันหลายประการ และสิทธิหน้าที่เหล่านั้นจะสิ้นสุดต่อเมื่อเรือสูญเสียสัญชาติของรัฐเจ้าของสัญชาติไปตามเงื่อนไขกฎเกณฑ์ที่รัฐกำหนด ซึ่งหลักเกณฑ์เรื่องการสูญเสียสัญชาติเรื่อนั้นควรได้รับการกำหนดไว้อย่างชัดเจน มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือเพื่อให้ทั้งเจ้าของเรือและรัฐสามารถทราบได้แน่นอนว่าสิทธิหน้าที่ของตนสิ้นสุดลงเมื่อใด

ตามหลักการให้สัญชาติแก่เรือตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้น รัฐแต่ละรัฐมีอำนาจกำหนดกฎเกณฑ์ภายในรัฐอันเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขการได้มาซึ่งสัญชาติเรือของรัฐตนได้อย่างอิสระเพราะถือว่าเรื่องดังกล่าวเป็นกิจการภายในของรัฐและสำหรับวิธีการให้สัญชาติเรื่อนั้นรัฐไม่จำเป็นต้องให้สัญชาติด้วยการจดทะเบียนเรือเพียงอย่างเดียว เพราะรัฐอาจให้สัญชาติแก่เรือบางประเภทโดยผลของกฎหมาย¹ แต่โดยทั่วไปแล้วรัฐส่วนใหญ่ในโลกนี้นิยมให้สัญชาติแก่เรือด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือและเมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนตามกฎหมายของรัฐใดแล้ว เรือจะมีสัญชาติของรัฐนั้นอันส่งผลให้เจ้าของเรือมีสิทธิและหน้าที่ต่างๆ ตามที่กฎหมายของรัฐกำหนด โดยเจ้าของเรือจะได้รับใบทะเบียนเรือและมีสิทธิชักธงของรัฐเจ้าของสัญชาติเพื่อเป็นหลักฐานแสดงถึงการมีสัญชาติของรัฐนั้นในการเดินเรือไปยังรัฐเมืองท่าอื่นๆ ได้

การให้สัญชาติเรือในระยะแรกตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้นเป็นการจดทะเบียนเรือแบบปิด กล่าวคือ รัฐจะให้สัญชาติแก่เรือโดยอาศัยเงื่อนไขหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link)² ระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐที่จดทะเบียนเท่านั้น³ เพื่อให้รัฐสามารถใช้อำนาจควบคุมเรือลำนั้นได้

¹ ดังเช่นพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 9 กำหนดให้เรือของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยซึ่งมิได้ใช้ทำการค้าในน่านน้ำไทย และเรือของผู้มีสัญชาติไทยที่ใช้ทำการค้าในน่านน้ำไทย และการประมงแต่เป็นเรือที่มีขนาดต่ำกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด แม้จะมีได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแต่ให้ถือว่าเป็นเรือไทยโดยผลของกฎหมาย

² ปัจจุบันยังไม่มีอนุสัญญาฉบับใดหรือนักวิชาการคนใดให้คำจำกัดความและองค์ประกอบของหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) อย่างชัดเจน

อย่างมีประสิทธิภาพ บุคคลหรือนิติบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือต้องมีสัญชาติของรัฐที่รับจดทะเบียนเรือนั้น โดยไม่คำนึงว่าเจ้าของเรือจะมีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐนั้นหรือไม่การจดทะเบียนเรือแบบปิดนี้จึงมีเงื่อนไข การให้สัญชาติที่เคร่งครัดทำให้ขั้นตอนการจดทะเบียนเป็นไปอย่างล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายสูง นอกจากนี้ สัญชาติของเรือจะผูกติดกับสัญชาติของเจ้าของเรือ หากเจ้าของเรือสูญเสียสัญชาติของรัฐผู้ให้สัญชาติ แล้วก็จะเป็เหตุแห่งการสิ้นสุดสัญชาติของเรือจดทะเบียนอันนำไปสู่การถอนทะเบียนเรือในท้ายที่สุด

ในระยะต่อมาจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกทำให้เงื่อนไขการจดทะเบียนที่เข้มงวด ของการจดทะเบียนเรือแบบปิดเป็นอุปสรรคต่อการขยายกองเรือพาณิชย์ จึงมีการพัฒนาการจดทะเบียนเรือประเภทใหม่ขึ้นเรียกว่า การจดทะเบียนเรือแบบเปิด (open registry) ซึ่งมีหลักการที่สำคัญคือรัฐจะไม่ใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงมาเป็นเงื่อนไขสำคัญของการให้สัญชาติเรือ เจ้าของเรือซึ่งมีสัญชาติของรัฐอื่นจึงสามารถนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติของรัฐนั้นได้ โดยมีเงื่อนไข การได้มาซึ่งสัญชาติไม่เคร่งครัดเท่าการจดทะเบียนเรือแบบปิด ยกตัวอย่างเช่น นิติบุคคลซึ่งจะจดทะเบียนเรือได้ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของรัฐนั้นหรือมีสำนักงานตั้งอยู่ในรัฐนั้น เป็นต้น ดังนั้น สัญชาติของเรือในการจดทะเบียนประเภทนี้จึงไม่ผูกติดอยู่กับสัญชาติของเจ้าของเรือ กล่าวคือ เรือซึ่งซ้กธงสัญชาติของรัฐหนึ่งๆ อาจมีเจ้าของเรือเป็นชาวต่างชาติก็ได้ นอกจากนี้ รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือระบบเปิดมักจะกำหนดค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนต่ำกว่าการจดทะเบียนเรือแบบปิดและมีภาระภาษีน้อยกว่าเพื่อใช้เป็นมาตรการจูงใจบรรดาเจ้าของเรือให้นำเรือมาจดทะเบียนกับรัฐ ตนมากขึ้นระบบการจดทะเบียนเรือรูปแบบใหม่นี้จึงเอื้ออำนวยต่อเจ้าของเรือที่จะตัดสินใจเลือกจดทะเบียนเรือกับประเทศที่ให้สิทธิประโยชน์กับตนได้มากกว่าประเทศที่ตนมีสัญชาติ ด้วยเหตุดังกล่าว ในปัจจุบันบรรดาเจ้าของเรือจึงนิยมนำเรือของตนจดทะเบียนเรือแบบเปิดกันมากขึ้นเพื่อประโยชน์ในด้านการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจดทะเบียนเรือและด้านการปลอดภาระภาษีเงินได้

³ โปรดดู Article 91 อนุสัญญา UNCLOS 1982 กำหนดว่า “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.”

สำหรับประเทศไทยนั้นได้มีนโยบายส่งเสริมกองเรือพาณิชย์นาวิของประเทศตนผ่านแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการด้านพาณิชย์นาวิซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการขยายขนาดกองเรือพาณิชย์แห่งชาติเพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากกิจการพาณิชย์นาวิเป็นกำลังสำคัญในการสร้างความเจริญก้าวหน้าและความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศจากความสามารถในการขนส่งสินค้าได้ในจำนวนคราวละมากๆ โดยมีค่าระวางที่ต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น⁴ ดังนั้น ยิ่งรัฐมีกองเรือพาณิชย์จำนวนมากเท่าใด ก็จะสามารถนำรายได้จากการขนส่งสินค้าเข้าประเทศได้มากเท่านั้น รัฐบาลจึงพยายามเพิ่มสัดส่วนกองเรือพาณิชย์ของประเทศขึ้นโดยออกมาตรการส่งเสริมต่างๆ เพื่อจูงใจให้บรรดาเจ้าของเรือนำเรือเข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือไว้กฎหมายฉบับดังกล่าวแม้จะได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วหลายครั้ง แต่ยังคงยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เป็นเงื่อนไขสำคัญในการพิจารณาให้สัญชาติแก่เรือ กล่าวคือพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดเงื่อนไขการให้สัญชาติเรือโดยแบ่งตามวัตถุประสงค์การใช้งานเรือออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1. เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทย 2. เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และ 3. เรือสำหรับทำการประมง ซึ่งเรือแต่ละประเภทกฎหมายได้กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือไว้หลายประการ แต่เงื่อนไขเหล่านี้ก็มีหลักการสำคัญที่คล้ายกันคือ การให้สัญชาติเรือแก่บุคคลผู้มีสัญชาติไทย โดยแบ่งเป็น 2 กรณี คือ กรณีแรกเป็นบุคคลธรรมดาที่ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย ส่วนกรณีที่สองเป็นนิติบุคคลก็ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ได้แก่ ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด และบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งทุนของนิติบุคคลเหล่านี้เกินกว่าครึ่งหนึ่งจะต้องถือครองโดยคนสัญชาติไทย และอำนาจในการบริหารกิจการส่วนข้างมากต้องเป็นของคนไทยด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในส่วนที่เกี่ยวกับการให้สัญชาติเรือมีเงื่อนไขการให้สัญชาติค่อนข้างเคร่งครัดจึงกล่าวได้ว่า การจดทะเบียนเรือของประเทศไทยเป็นการจดทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งมีหลักเกณฑ์การให้สัญชาติที่เข้มงวดเฉพาะแก่บุคคลธรรมดาผู้มีสัญชาติไทยเท่านั้น หรือหากเป็นนิติบุคคลจะต้องเป็นนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทยตามองค์ประกอบที่กฎหมาย

⁴ ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวิ ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2546), น.45.

ไทยกำหนดไว้ในส่วนวิธีการได้มาซึ่งสัญชาติเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้น มีสองวิธี ได้แก่ วิธีการจดทะเบียนเรือ และ วิธีการให้สัญชาติเรือด้วยผลของกฎหมาย ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว กฎหมายฉบับดังกล่าวจะให้สัญชาติด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือ ดังนั้น หากมีการถอนทะเบียนเรือในภายหลังด้วยสาเหตุใดๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ย่อมมีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติไทยไปโดยปริยายเช่นกัน

อย่างไรก็ดี เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่ได้รับการประกาศใช้มาเป็นระยะเวลานาน ทำให้บทบัญญัติบางเรื่องล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและแม้ว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 หลายครั้ง แต่ก็ยังเป็นเพียงการแก้ไขเฉพาะบางเรื่องโดยมิได้คำนึงถึงความสอดคล้องกันกับบทบัญญัติในเรื่องอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือไทยได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมน้อยมากทั้งๆ ที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัญชาติเรือไทยนั้นได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้วหลายครั้งเพื่อให้ทันต่อสภาพการณ์เศรษฐกิจของโลก ดังนั้น เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติเรือแล้วจะพบว่ามีปัญหาหลายประการ เช่น การไม่มีหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติเรือไทยของเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศกับเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมง นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีบทบัญญัติเรื่องการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือนั้นยังขาดความชัดเจนในบางเรื่องซึ่งส่งผลให้มีปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น ความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติที่ให้อิสระแก่เจ้าของเรือที่จะทำการยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือได้โดยสมัครใจ ความชัดเจนเกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ และการไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองสิทธิของผู้รับจ้างเรือในการถอนทะเบียนเรือ เป็นต้น

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าสภาพปัญหาความไม่ชัดเจนและสอดคล้องกันของหลักเกณฑ์การได้มาและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐ กล่าวคือ สัญชาติของเรือเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของเรือเข้าด้วยกันความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติเรื่องการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถทราบได้ว่าตนจะได้รับสิทธิประโยชน์และมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายแห่งประเทศไทยจนถึงเมื่อใด ในส่วนรัฐบาลไทยเองก็จะมีปัญหาในเรื่องการใช้อำนาจอธิปไตยและเขตอำนาจศาลเหนือเรือลำนั้นเนื่องจากไม่ทราบช่วงเวลาการสูญเสียสัญชาติเรือที่แน่นอน นอกจากนี้ ปัญหาความไม่ชัดเจน

ของการสูญเสียสัญชาติไทยจะเกิดขึ้นในกรณีของเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าระหว่างประเทศ เพราะไม่มีบทบัญญัติใดในพระราชบัญญัติเรือไทยกำหนดหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือที่มีวัตถุประสงค์ดังกล่าวไว้ หรือในกรณีพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนและเป็นระบบรองรับในเรื่องเกี่ยวกับที่เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติเรือไทยให้ชัดเจน สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือโดยคำนึงถึงสภาพการณ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับสัญชาติเรือของประเทศอื่นๆ ด้วยเพื่อให้บทบัญญัติมีความทันสมัยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของนานาประเทศ

2. สมมติฐาน

จากหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในเรื่องการให้สัญชาติไทยแก่เรือนั้นจะเห็นได้ว่าเรือสามารถได้รับสัญชาติไทยได้ 2 ทาง คือ ด้วยวิธีการจดทะเบียนและด้วยผลทางกฎหมายแต่การได้มาซึ่งสัญชาติไทยด้วยผลทางกฎหมายนั้นเป็นกรณีกเว้นซึ่งประเทศไทย สงวนไว้ให้แกกรณีเจ้าของเรือเป็นบุคคลผู้มีความเกี่ยวโยงทางด้านสัญชาติกับประเทศไทยเท่านั้น สำหรับการได้มาซึ่งสัญชาติไทยด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้นจะแบ่งประเภทตามวัตถุประสงค์ของการใช้เรือและขนาดของเรือ และยังกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือให้เป็นคนสัญชาติไทยหรือในกรณีที่เป็นนิติบุคคลจะต้องปรากฏข้อเท็จจริงว่าทุนส่วนข้างมากของเรือและอำนาจการควบคุมบริหารเรือเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เป็นหลักสำหรับการให้สัญชาติแก่เรือ ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าประเทศไทยมีการจดทะเบียนเรือแบบปิด

สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือนั้นจะต้องมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์เรื่องการได้มาซึ่งสัญชาติเรือ แต่เนื่องจากการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายหลายครั้งที่ผ่านมาเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมเฉพาะเรื่องหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือในส่วนที่เกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่จะนำมาจดทะเบียนเรือสัญชาติไทยโดยมิได้แก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยให้สอดคล้องกันด้วย ทำให้บทบัญญัตินี้ดังกล่าวบางเรื่องไม่มีความชัดเจน มีข้อ

ขัดแย้งกับหลักเกณฑ์เรื่องการได้รับสัญชาติไทยของเรือบางเรื่องและยังขาดหลักเกณฑ์บางประการซึ่งมีผลให้เกิดปัญหาในการปรับใช้บทบัญญัติดังกล่าว

3. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการได้มาและการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนอย่างเป็นระบบ และเข้าใจหลักความเชื่อมโยงระหว่างสัญชาติเรือกับการจดทะเบียนเรือ
2. เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับทะเบียนเรือไทยและหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนรวมถึงหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และกฎหมายฉบับอื่นที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวข้องกับเรื่องการได้มาและสูญเสียสัญชาติไทยของเรือ
3. เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหาทางกฎหมายอันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 โดยศึกษาเปรียบเทียบหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นสากลเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือประเภทต่างๆ หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติเรือ นิติสัมพันธ์ระหว่างรัฐผู้ให้สัญชาติเรือกับเจ้าของเรือ ฯลฯ รวมทั้งศึกษาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายของต่างประเทศ รวมถึงอนุสัญญาซึ่งมีความเป็นสากลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว
4. เพื่อศึกษากฎเกณฑ์ทางกฎหมายภายในของต่างประเทศอันเกี่ยวข้องกับระบบทะเบียนเรือและหลักเกณฑ์การได้มาและสูญเสียสัญชาติเรือของประเทศนั้นๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ที่มีอยู่ตามกฎหมายไทย
5. เพื่อวิเคราะห์หาข้อเสนอแนะและแนวทางแก้ไขปัญหาทางกฎหมายเรือไทยที่เหมาะสมเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ด้านการพาณิชย์ต่อไป

4. ขอบเขตในการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนประเภทต่างๆ ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 อันได้แก่ เรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย เรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการประมง และเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งนี้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มิได้ศึกษาวิเคราะห์ไปถึงกรณีที่เรือได้รับสัญชาติไทยมาโดยผลทางกฎหมายซึ่งได้รับการยกเว้นให้ไม่จำเป็นต้องได้รับการจดทะเบียนเรือ⁵

นอกจากนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยยังมิได้ตรากฎหมายรองรับเรื่องการชาร์เตอร์เรือ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมิได้ศึกษาวิเคราะห์กฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติเรือจากการชาร์เตอร์เรือด้วย

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงศึกษาวิเคราะห์เฉพาะหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรือจดทะเบียนเท่านั้น โดยผู้เขียนจะศึกษาตั้งแต่ระบบทะเบียนเรือ หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติเรือและกระบวนการถอนทะเบียนเรือ นอกจากนี้ ผู้เขียนจะศึกษาวิเคราะห์แนวความคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัญชาติเรือและการสูญเสียสัญชาติเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ซึ่งมีแนวความคิดการจดทะเบียนเรือที่แตกต่างกัน เพื่อเปรียบเทียบหาแนวทางแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เหมาะสมแก่กฎหมายไทย โดยผู้เขียนจะศึกษากฎหมายภายในของต่างประเทศดังต่อไปนี้

1. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) และหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 (Merchant

⁵ มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมิได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 แม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตราก่อนและเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ขนาดต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในมาตราก่อนสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยหรือการประมงแล้วแต่กรณีไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138) แห่งประเทศ สหราชอาณาจักร

2. หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of The PRC 1994)
3. กฎหมายว่าด้วยเรือพาณิชย์ของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ 1996 (Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996) และหลักเกณฑ์การว่าด้วยการจดทะเบียน เรือ (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations)
4. กฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) แห่งประเทศสาธารณรัฐปานามา

5. วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นด้วยวิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสารจากบทบัญญัติกฎหมาย แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 หนังสือ วารสาร บทความและข้อมูลอินเทอร์เน็ต ทั้ง ภาษาไทยและภาษาต่างประเทศซึ่งมีคำอธิบายค่อนข้างจำกัด ผู้เขียนจึงใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยบท กฎหมายประกอบกับคำอธิบายที่เกี่ยวข้อง แล้วเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์จากบทบัญญัติของ กฎหมายต่างประเทศในเรื่องเดียวกัน เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขประเด็นปัญหาทาง กฎหมายในเรื่องนี้ต่อไป

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

ผลการศึกษาและวิเคราะห์สภาพปัญหาทางกฎหมายของระบบทะเบียนเรือตาม พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้น ผู้เขียนคาดว่าจะได้รับประโยชน์ ดังต่อไปนี้

1. ทำให้มีความรู้ความเข้าใจหลักเกณฑ์ทางกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นสากล เกี่ยวกับการได้มาและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนอย่างเป็นระบบ และเข้าใจความ เกี่ยวโยงระหว่างสัญชาติเรือกับการจดทะเบียนเรือประเภทต่างๆ

2. ทำให้มีความรู้ความเข้าใจการจดทะเบียนเรือประเภทต่างๆ และหลักเกณฑ์การได้มา และการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และกฎหมายฉบับอื่นที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวข้องกับเรื่องการได้มาและสูญเสียสัญชาติไทยของเรือ

3. ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาทางกฎหมายอันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

4. ทำให้ทราบกฎเกณฑ์ทางกฎหมายภายในของต่างประเทศอันเกี่ยวข้องกับประเภทของการจดทะเบียนเรือและหลักเกณฑ์การได้มาและสูญเสียสัญชาติเรือของประเทศนั้นๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ที่มีอยู่ในกฎหมายไทย และข้อสำคัญได้แนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงกฎหมายทะเบียนเรือของไทยให้พัฒนาและมีความเป็นสากลทัดเทียมกับนานาประเทศต่อไป



บทที่ 2

แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับสัญชาติเรือและประเภทของการจดทะเบียนเรือ

1. หลักการทั่วไป

เรือเดินทะเลนั้นมีความสำคัญต่อกิจการพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะการค้าระหว่างประเทศ ในทางกฎหมายระหว่างประเทศนั้นได้ยอมรับให้เรือทุกลำของรัฐทุกรัฐมีเสรีภาพในการเดินทะเลผ่านทะเลหลวงซึ่งเป็นอาณาเขตที่ไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐใดรัฐหนึ่งโดยเฉพาะ¹ แต่กฎหมายระหว่างประเทศก็ได้กำหนดกฎเกณฑ์เพื่อป้องกันข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือทางทะเลหลวงของบรรดาเรือทั้งหลายอันเนื่องมาจากสาเหตุที่ไม่มีรัฐหนึ่งรัฐใดมีเขตอำนาจเหนือทะเลหลวงเป็นการเฉพาะ โดยกำหนดหลักการให้เขตอำนาจเหนือเรือเดินทะเลบนทะเลหลวงตกเป็นของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือนั้น และกำหนดให้เรือทุกลำที่แล่นอยู่บนทะเลหลวงจะต้องมีสัญชาติเรือ² เรือลำใดไม่มีสัญชาติเรือจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายระหว่างประเทศและอาจถูกรัฐต่างๆ ยึดเรือได้³ และด้วยเหตุที่เรือซึ่งเป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีสัญชาติ จึงแตกต่างจากสังหาริมทรัพย์ทั่วไป ด้วยลักษณะพิเศษของเรือดังกล่าวจึงมีผู้กล่าวว่าเรือเดินทะเลนั้นมีลักษณะคล้ายคลึงกับบุคคลธรรมดา โดยถือว่าวันที่เรือได้รับสัญชาติเป็นวันที่เริ่มต้นสภาพบุคคล⁴

¹ Article 2 แห่ง The 1958 Geneva Convention on the High Seas บัญญัติว่า “The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty.”

² Richard Coles and Edward Watt, Ship Registration: Law and Practice, 2nd Edition, (Great Britain : MPG Books, 2009), p.1.

³ *Ibid*, p.2.

⁴ สุธาภิสิทธิ์ สัตตบุตย์, กฎหมายทะเล, (กรุงเทพมหานคร : หจก. กิ่งจันทร์การพิมพ์, 2531), น.13.

สัญชาติเรือเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างความสัมพันธ์ทางกฎหมายของรัฐผู้ให้สัญชาติเรือกับเจ้าของเรือ กล่าวคือ รัฐเจ้าของสัญชาติเรือมีอำนาจควบคุมดูแลเหนือเรือที่มีสัญชาติของตน นอกจากนี้รัฐยังมีพันธกรณีในทางระหว่างประเทศที่จะต้องควบคุมการดำเนินการเกี่ยวกับเรือนั้นให้มีความปลอดภัยต่อการเดินเรือในทะเล ส่วนเจ้าของเรือก็มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่รัฐกำหนดและมีสิทธิได้รับความคุ้มครองจากรัฐเจ้าของสัญชาติที่ตนชักธงเรือนั้น

สัญชาติของเรือนั้นโดยทั่วไปจะได้มาจากการจดทะเบียนเรือตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์ภายในของรัฐใดๆ อันจะมีผลให้เรือซึ่งได้รับการจดทะเบียนมีสัญชาติของรัฐนั้นและมีสิทธิชักธงของรัฐ⁵ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะมีผลให้เรือมีความสัมพันธ์ทางกฎหมายกับรัฐเจ้าของสัญชาติอันก่อให้เกิดสิทธิหน้าที่ต่อกันไปจนกว่าความสัมพันธ์นั้นจะสิ้นสุดลงทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า “สัญชาติเรือ” จะมีความสัมพันธ์กับ “การจดทะเบียนเรือ” “การชักธงเรือ” รวมถึง “เอกสารการจดทะเบียนเรือ” ซึ่งถ้อยคำเหล่านี้แม้จะมีความหมายต่างกัน แต่มักมีผู้ใช้คำเหล่านี้แทนกันและกันในบริบทของสัญชาติเรืออยู่เสมอ⁶ เพื่อมิให้เกิดความสับสนในการใช้ถ้อยคำดังกล่าว ผู้เขียนจึงขออธิบายแนวความคิดและหลักการทางกฎหมายของแต่ละถ้อยคำ ดังต่อไปนี้

1.1 แนวความคิดเกี่ยวกับสัญชาติเรือ

เนื่องจากสัญชาติเรือมีความสำคัญต่อการเดินทะเลของเรือในด้านการใช้อำนาจอรัฐและเขตอำนาจศาลเหนือเรือของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือ กล่าวคือ เรือเดินทะเลมักจะมี ความเกี่ยวข้องกับรัฐตั้งแต่ 2 รัฐขึ้นไปซึ่งตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศนั้น ไม่มีรัฐใดสามารถอ้างอำนาจอธิปไตยในเขต

⁵ ดู International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969, Article 3(1) และ International Convention on Load Lines 1966 Article 4(1).

⁶ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Guidelines for Maritime Legislation (Guidelines Volume 1), 3rd Edition, (Bangkok : United Nations, 1991), p.29.

ทะเลหลวงได้⁷ ทำให้แต่ละรัฐมักอ้างอำนาจอธิปไตยเหนือเรือลำเดียวกัน⁸ เพื่อป้องกันปัญหาจากสภาพไร้กฎหมายในเขตทะเลหลวงดังกล่าวจึงเกิดแนวความคิดให้แต่ละรัฐมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศอันเกี่ยวข้องกับทะเลหลวงนั้น⁹ สัญชาติเรือจึงเป็นสิ่งที่เป็จุดเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาติเรือกล่าวคือเฉพาะแต่เรือที่มีสัญชาติเท่านั้นที่จะได้รับความคุ้มครองช่วยเหลือจากรัฐเจ้าของสัญชาติ เรือซึ่งมีสัญชาติของรัฐใดย่อมตกอยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐนั้นไม่ว่าเรือลำนั้นจะอยู่แห่งใดในโลก¹⁰ รัฐเจ้าของสัญชาติเรือจะมีเขตอำนาจทางกฎหมายและเขตอำนาจทางศาลเหนือเรือที่มีสัญชาติของรัฐตน¹¹ ดังจะเห็นได้จากเนื้อหาบทบัญญัติแห่ง

⁷ Convention on the High Seas 1958, Article 2 :

“Article 2 The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty....”

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 87 :

“1. The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked.....”

⁸ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific Bangkok, *supra note 6*, p.35.

⁹ Nigel P. Ready, *Ship Registration*, (London : Lloyd’s of London press Ltd., 1994), p.2.

¹⁰ ชื่นสมน รัตนจันทร์, “เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือเรือประมงต่างชาติ ที่กระทำความผิดเกี่ยวกับการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), น.18.

¹¹ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่เรือสัญชาติของรัฐหนึ่งเดินเรือเข้าไปยังเขตน่านน้ำภายในของอีกรัฐหนึ่ง เรือลำนั้นย่อมตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐเจ้าของน่านน้ำนั้นเช่นกัน แม้รัฐเจ้าของสัญชาติเรือจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือนั้นตามกฎหมายระหว่างประเทศ แต่เรือลำนั้นก็ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจอธิปไตยของรัฐเจ้าของน่านน้ำเช่นเดียวกัน ในสถานการณ์ดังกล่าวเรือลำนั้นจึงตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของ

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล¹²ซึ่งกำหนดให้รัฐเจ้าของธงเรือทุกรัฐต้องใช้อำนาจควบคุมบริหารกิจการของเรือที่ชักธงของรัฐตนอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในทางบริหาร เทคนิค และสังคมเหนือเรือที่ชักธงของตนและกำหนดมาตรการรัฐในการควบคุมเรือให้มีความปลอดภัยเหมาะสมกับการเดินทะเลทั้ง

สองรัฐซึ่งจะมีปัญหาว่าต้องเลือกใช้กฎหมายของรัฐใดเหนือเรือลำนั้น ในประเด็นนี้มีผู้ให้ความเห็นว่าเจ้าของสัญชาติเรือยังคงสามารถใช้อำนาจอธิปไตยเหนือเรื่อนั้นยิ่งกว่ารัฐเจ้าของน่านน้ำ

ดู XhelilajErmal and KsenofonKrisafi, “International Implications Concerning the Legal Regime and Policy of Ship Registration,” Constanta Maritime University Annals, 19, 14, p.324 (2013).

¹² United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

Article 94 Duties of the flag State

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.
2. In particular every State shall: (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to: (a) the construction, equipment and seaworthiness of ships; (b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments; (c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

ในช่วงก่อนจดทะเบียนเรือและภายหลังจากได้รับการจดทะเบียนเรือแล้ว¹³ นอกจากนี้ รัฐจะต้องให้ความคุ้มครองเรือสัญชาติของรัฐตนในกรณีที่เกิดข้อพิพาทระหว่างการเดินเรือขึ้น¹⁴ ในขณะเดียวกัน รัฐเจ้าของสัญชาติเรือก็ยังมีหน้าที่ตามกฎหมายระหว่างประเทศในการควบคุมดูแลเรือลำนั้นให้ปฏิบัติตามกรอบมาตรฐานของกฎหมายระหว่างประเทศในด้านความปลอดภัยของเรือต่อสิ่งแวดล้อม¹⁵ และจะต้องรับผิดชอบต่อการบังคับการให้เป็นไปตามพันธกรณีที่รัฐนั้นผูกพันตนเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ ด้วย¹⁶ ในส่วนเจ้าของเรือนั้นสัญชาติเรือจะนำมาซึ่งสิทธิชักธงเรือของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือ สิทธิที่จะได้รับสิทธิพิเศษต่างๆ ที่รัฐเจ้าของสัญชาติมอบให้แก่เรือซึ่งมีสัญชาติของรัฐตน¹⁷ สิทธิในการเดินเรือทางทะเลเพื่อทำการค้าระหว่างประเทศภายใต้ความคุ้มครองทางการทูต (Diplomatic Protection) ของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือซึ่งเป็นความคุ้มครองคนชาติหรือทรัพย์สินจากการกระทำที่ไม่เป็นธรรมของรัฐอื่น¹⁸ และกรณีที่มีข้อพิพาทอันเกี่ยวกับการเดินเรือในทางระหว่างประเทศ สัญชาติเรือยัง

¹³ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Report on the Second Regional Seminar on Maritime Legislation : Charter-parties, Economic Regulation of Maritime Transport, Nationality and Registration of Ships, 22-26 October 1990, Bangkok, (New York : United Nations, 1990), p.41-42.

¹⁴ ชื่นสมน รัตนจันทร์, อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10, น.7.

¹⁵ Richard Coles and Edward Watt, *supra note 2*, p.11.

¹⁶ Nagendra Singh, British Shipping Laws, (London : Steven&sons, 1967), p.1.

¹⁷ ชื่นสมน รัตนจันทร์, อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10, น.7.

¹⁸ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2543), น.291.

เป็นปัจจัยหนึ่งที่ใช้เลือกกฎหมายสารบัญญัติของรัฐหนึ่งรัฐใดเพื่อนำมาปรับใช้กับข้อพิพาทนั้น¹⁹แต่ในขณะเดียวกัน เจ้าของเรือก็มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือเช่นกัน²⁰

ตามกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐทุกรัฐมีอำนาจกำหนดนโยบายและตรากฎหมายของรัฐตนในการให้สัญชาติเรือโดยอิสระ²¹ ซึ่งนโยบายของแต่ละรัฐอาจแตกต่างกัน กล่าวคือ บางรัฐอาจกำหนดเงื่อนไขด้านกรรมสิทธิ์ในเรือว่าจะต้องเป็นของคนชาติของตนทั้งหมดหรือบางส่วนแต่จะต้องมีสัดส่วนคนชาติเกินกว่าครึ่งหนึ่งของกรรมสิทธิ์แห่งเรือนั้น²² บางรัฐอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับสัดส่วนสัญชาติของคนประจำเรือว่าจะต้องเป็นคนชาติตนทั้งหมดหรือเกินกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนคนประจำเรือนั้นเพื่อเพิ่ม

¹⁹ XhelilajErmal and KsenofonKrisafi, *supra note 11*, p. 324.

²⁰ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *supra note 13*, p.42.

²¹ Convention on the High Seas 1958
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.

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

²² United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *supra note 13*, p.45.

อัตราการจ้างงานให้แก่คนชาติของตน²³ เป็นต้น สำหรับวิธีการได้มาซึ่งสัญชาติเรือของแต่ละรัฐนั้น เรือเดินทะเลสามารถมีสัญชาติได้แม้จะยังมิได้ดำเนินการจดทะเบียนต่อรัฐเจ้าของสัญชาติเรือ หรือมิได้ชักธงของสัญชาตินั้น หรือยังไม่มีเอกสารหลักฐานแสดงสัญชาติใดๆ ก็ตาม²⁴ ดังจะเห็นตัวอย่างได้จากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยสัญชาติเรือของประเทศไทยก็มีหลักเกณฑ์ที่ให้สัญชาติไทยแก่เรือที่มิได้จดทะเบียนสัญชาติเรือไว้เช่นกันซึ่งมีบทบัญญัติที่กำหนดให้เรือบางประเภทที่ต้องได้รับการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวโดยให้ถือว่าเรื่อนั้นมีสัญชาติไทยในกรณีดังนี้²⁵

- (1) เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมีได้ใช้ประโยชน์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย และ
- (2) เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ที่มีขนาดต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดซึ่งใช้สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยหรือการประมง

จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรื่อนั้นมิได้ถูกนำมาบังคับใช้กับเรือทุกชนิด²⁶ แต่มีข้อน่าสังเกตว่าเงื่อนไขทางกฎหมายของรัฐในการให้สัญชาติแก่เรื่อนั้นมักมีความเกี่ยวข้องกับสัญชาติของตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือ สำหรับกรณีที่เป็นนิติบุคคล กฎหมายมักวางเงื่อนไขให้ต้องเป็นนิติบุคคล

²³ *Ibid*, p.46.

²⁴ Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 2, p.3.

²⁵ มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บัญญัติว่า “เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมีได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 แม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตราก่อน และเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ขนาดต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในมาตราก่อนสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยหรือการประมงแล้วแต่กรณีไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ เรือซึ่งกล่าวในมาตรานี้ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย”

²⁶ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *supra* note 13, p.46.

ตามกฎหมายของรัฐหรือมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในรัฐ ในบางรัฐอาจกำหนดให้นิติบุคคลต้องมีผู้ถือหุ้นเป็นคนสัญชาติของรัฐนั้นตามสัดส่วนที่กฎหมายกำหนด²⁷

1.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือเกิดขึ้นครั้งแรกที่ประเทศอิตาลี²⁸และได้รับการพัฒนาจนมีความสำคัญและใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลกในสมัยที่ประเทศสหราชอาณาจักรเป็นประเทศมหาอำนาจของโลก โดยประเทศสหราชอาณาจักรได้ตรากฎหมายทะเบียนเรือเพื่อที่จะสงวนกิจการเรือพาณิชย์ไว้ให้แก่เรือที่เป็นของคนชาติของตนเท่านั้นและเรือลำนั้นยังต้องมีบุคลากรประจำเรือส่วนใหญ่เป็นคนสัญชาติอังกฤษ จึงเป็นการกีดกันเรือสัญชาติอื่นมิให้เข้ามาทำการค้าในรัฐของตนโดยประเทศสหราชอาณาจักรได้กำหนดให้เรือซึ่งได้รับสัญชาติอังกฤษจะต้องได้รับการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักรเป็นหลักฐานทางทะเบียนและระบุตัวตนของเจ้าของเรือนั้นเพื่อควบคุมกิจการเรือพาณิชย์ให้เป็นของคนสัญชาติอังกฤษ²⁹ หลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือสัญชาติอังกฤษจึงมีเงื่อนไขที่เข้มงวด แต่ก็ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศจนกฎหมายว่าด้วยทะเบียนเรือของประเทศสหราชอาณาจักรกลายเป็นต้นแบบของกฎหมายทะเบียนเรือของประเทศต่างๆ ในเวลาต่อมา³⁰

²⁷ Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 2, p.4-5.

²⁸ Ready, Nigel P, Ship Registration, (London : Lloyd's of London press Ltd., 1994), p.1.

²⁹ ธินวัฒน์ เมืองนารถ, “การนำเรือที่ชาร์เตอร์เปล่า (Bareboat Charter) มาจดทะเบียนเป็นเรือไทย,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น.14.

³⁰ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, กฎหมายทะเลเกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2539), น.5-8.

การจดทะเบียนเรือเป็นวิธีการหนึ่งในการได้มาซึ่งสัญชาติเรือและสิทธิในการชักธงเรือ กล่าวคือ เรือที่ได้รับการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของรัฐโดยยอมทำให้เรือมีสัญชาติเดียวกันกับรัฐนั้น³¹ และทะเบียนเรือยังมีบทบาทสำคัญในแง่ที่เป็นสิ่งซึ่งสามารถใช้พิสูจน์สัญชาติที่แท้จริงของเรือลำนั้นได้³² แต่ก่อนที่เรือจะได้รับการจดทะเบียนในประเทศใด ผู้ที่ยื่นขอจดทะเบียนต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของประเทศนั้นให้ครบถ้วนเสียก่อน เมื่อได้ปฏิบัติครบถ้วนถูกต้องแล้วรัฐก็มีหน้าที่ต้องรับจดทะเบียนเรือลำนั้น เว้นแต่มีกฎหมายกำหนดเหตุยกเว้นการรับจดทะเบียนไว้³³ โดยการจดทะเบียนเรือนั้นจะได้รับการบันทึกไว้เป็นหลักฐานบนเอกสารอันเกี่ยวข้องกับทะเบียนเรือซึ่งเก็บรักษาไว้บนเรือลำนั้น และได้รับการบันทึกไว้ในบันทึกทางทะเบียนเรือของรัฐเป็นหลักฐาน³⁴ ทำให้รัฐสามารถใช้อำนาจตรวจสอบควบคุมเรือที่มีสัญชาติของรัฐตนได้สะดวกมากยิ่งขึ้น การจดทะเบียนเรือเป็นอำนาจการบริหารของเจ้าหน้าที่รัฐอันเนื่องมาจากหลักกฎหมายในทางระหว่างประเทศที่ยอมรับให้แต่ละรัฐมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขกฎเกณฑ์ในการรับจดทะเบียนเรือลำใดๆ นั้นเอง ซึ่งหลักการดังกล่าวมีอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กำหนดให้แต่ละรัฐมีอำนาจกำหนดกฎเกณฑ์เงื่อนไขต่างๆ ในการรับจดทะเบียนเรือได้อย่างอิสระ³⁵ โดยวัตถุประสงค์หลักของรัฐในการรับจดทะเบียนเรือคือการให้สัญชาติ ความคุ้มกัน และสิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่เรือรวมถึงการใช้อำนาจควบคุมเรือ ทั้งนี้ เนื่องจากเรือจะได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติของรัฐใดได้ก็ต่อเมื่อมีคุณสมบัติเพียงพอและ

³¹ อินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.16.

³² Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 2, p. 7.

³³ อินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.23.

³⁴ Boleslaw Adam Boczek, *Flags of Convenience : An International Legal Study*. (United Kingdom : Harvard University Press, 1962), p.2.

³⁵ Convention on the High Seas 1958
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.....

ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือที่รัฐนั้นๆ กำหนด³⁶ ดังนั้น หากหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือของรัฐใดมีเนื้อหาเคร่งครัด ก็อาจส่งผลให้มีเจ้าของเรื่อนำเรือมาขึ้นของจดทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือรัฐนั้นในสัดส่วนที่น้อย เพราะเจ้าของเรือมักตัดสินใจเลือกจดทะเบียนเรือสัญชาติของรัฐใดรัฐหนึ่งโดยคำนึงถึงเรื่องความสะดวกในการจดทะเบียนเรือกับเรื่องค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการยื่นขอจดทะเบียนเรือ อย่างเช่นการกำหนดเงื่อนไขเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ เจ้าของเรือผู้ประสงค์จะนำเรือมาจดทะเบียนก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการต่อเรือให้ได้มาตรฐานตามที่รัฐกำหนด และจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจเรือและออกใบรับรองมาตรฐานความปลอดภัยของเรือตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ อัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือของแต่ละรัฐก็มีผลต่อการตัดสินใจของเจ้าของเรือเช่นเดียวกัน³⁷

เมื่อเรือลำใดได้รับการจดทะเบียนแล้วก็จะได้รับการบันทึกไว้ในทะเบียนเรือของรัฐผู้รับจดทะเบียนเรื่อนั้นเพื่อเป็นหลักฐานของการจดทะเบียน และผลจากการจดทะเบียนนั้นจะทำให้รัฐผู้รับจดทะเบียนมีเขตอำนาจศาลเหนือเรือลำดังกล่าวและมีอำนาจควบคุมเรือลำนั้น อีกทั้งยังมีภาระหน้าที่ในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือ (flag State) หรือรัฐเจ้าของสัญชาติ (State of Nationality) ต่อทั้งภายในรัฐและในทางระหว่างประเทศในเรื่องอันเกี่ยวกับเรือลำนั้น³⁸ อย่างเช่นหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อการที่เรือจดทะเบียนของรัฐตนก่อความเสียหายขึ้นด้วย³⁹

³⁶ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *supra* note 13, p.45.

³⁷ *Ibid.*, p.41.

³⁸ *Ibid.*, p.45.

³⁹ Ademuni-Odeke, Bareboat Charter (Ship) Registration, (Leiden, Netherlands : Koninklijke Brill, 2003), p.13.

1.3 แนวความคิดเกี่ยวกับเอกสารการจดทะเบียนเรือ

เอกสารการจดทะเบียนเรือมีความสำคัญในฐานะที่เป็นหลักฐานแสดงสัญชาติของเรือ และรับรองสิทธิของเรือในการชักธงประจำชาติของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือนั้น⁴⁰ เมื่อได้รับการจดทะเบียนเรือแล้ว เรือแต่ละลำมีหน้าที่ต้องเก็บรักษาเอกสารการจดทะเบียนเรือไว้ในเรือของตนในช่วงระยะเวลาที่เดินทะเลเพื่อใช้เป็นหลักฐานยืนยันสัญชาติของเรือต่อรัฐเมืองท่าอื่นๆ หากไม่มีเอกสารดังกล่าวอาจจะทำให้สัญชาติของเรือนั้นไม่ได้รับการยอมรับจากนานารัฐ⁴¹ และอาจถูกกักหรืออาจถูกปฏิเสธการจอดเทียบท่าเรือของรัฐอื่นได้

เจ้าของเรือจะได้รับเอกสารการจดทะเบียนต่อเมื่อได้จดทะเบียนสัญชาติเรือเรียบร้อยแล้วแล้วโดยเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือในทางระหว่างประเทศอาจแยกออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้⁴²

(1) ทะเบียนเรือ (Certificate of Registry) เป็นหลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของเรือ และสัญชาติของเรือซึ่งหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐจะออกให้ในเวลา que เรือนั้นได้รับการจดทะเบียนสัญชาติของรัฐนั้นเป็นครั้งแรก ซึ่งนอกจากทะเบียนเรือจะมีประโยชน์ในแง่ของการเป็นพยานหลักฐานชั้นต้นในการพิสูจน์สัญชาติเรือแล้ว ทะเบียนเรือยังมีความสำคัญในแง่ของการเป็นเอกสารที่สามารถใช้บังคับตัวตนบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือได้⁴³ โดยทะเบียนเรือและสมุดทะเบียนเรือจะระบุชื่อบุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ⁴⁴

⁴⁰ Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 2, p.5.

⁴¹ *Ibid.*, p.6.

⁴² *Ibid.*

⁴³ Christopher Hill, Maritime Law, 3rd edition, (London : Lloyd's of London Press, 1989), p.21.

⁴⁴ อินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.30-31.

(2) สมุดทะเบียนเรือ (Transcript of Registry) เป็นเอกสารของรัฐที่รับจดทะเบียนเรือ ซึ่งบันทึกการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียนของเรือ บุคคลทั่วไปสามารถเข้าถึงได้เพื่อตรวจสอบตัวตนบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือและภาระผูกพันต่างๆ ที่เรือนั้นมีอยู่

ทั้งนี้ กฎหมายของบางรัฐอาจกำหนดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของเอกสารการจดทะเบียนเรือไว้ ซึ่งเอกสารการจดทะเบียนเรือจะหมดอายุลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดและมีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติที่จดทะเบียนไว้เช่นเดียวกัน⁴⁵ หากเจ้าของเรือประสงค์จะให้เรือของตนยังคงไว้ซึ่งทะเบียนเรือและสัญชาติของรัฐนั้น จะต้องดำเนินการยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือรัฐนั้นอีกครั้งโดยปฏิบัติตามเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายให้ครบถ้วนวัตถุประสงค์ของรัฐที่มีหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของเอกสารการจดทะเบียนเรือไว้เช่นนี้ก็เพื่อตรวจสอบสภาพเรือว่ายังคงมีความปลอดภัยเหมาะสมกับการเดินเรือหรือไม่ รวมทั้งเพื่อตรวจสอบว่าเจ้าของเรือได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือครบถ้วนก่อนที่จะยื่นขอจดทะเบียนเรือใหม่อีกครั้งแล้วหรือไม่⁴⁶

1.4 แนวความคิดเกี่ยวกับธงเรือ

ธงเรือมีความสำคัญในฐานะที่เป็นสัญลักษณ์ของสัญชาติที่เรือนั้นถืออยู่⁴⁷ เรือที่ได้รับการจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของรัฐใดและถือสัญชาติของรัฐนั้น รวมถึงเรือที่ไม่ได้รับการจดทะเบียนแต่ได้รับสัญชาติตามกฎหมายของรัฐนั้นย่อมมีสิทธิชักธงเรือสัญชาติของรัฐนั้น ในทางระหว่างประเทศจึงเรียก รัฐเจ้าของสัญชาติเรืออีกชื่อหนึ่งว่า “รัฐเจ้าของธงเรือ” (flag state) ธงเรือจึงมีความสัมพันธ์กับสัญชาติ

⁴⁵ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Guidelines for Maritime Legislation (Guidelines Volume 1), 3rd Edition, (Bangkok : United Nations, 1991), p.39.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*, p.7.

เรือและการจดทะเบียนเรือโดยตรงดังจะเห็นได้จากกฎหมายระหว่างประเทศกำหนดให้เรือมีสัญชาติของรัฐที่เรือลำนั้นมีสิทธิชักธงเรือ⁴⁸ รวมถึงกฎหมายภายในของรัฐต่างๆ ที่กำหนดให้เรือที่มีสัญชาติของรัฐตนเท่านั้นที่มีสิทธิชักธงสัญชาติรัฐตน ยกตัวอย่างเช่น เจ้าของเรือจะได้รับสิทธิในการชักธงเรือของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือเมื่อเรือลำนั้นได้รับการจดทะเบียนสัญชาติเรือตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดแล้วโดยจะต้องชักธงเพียงสัญชาติเดียวเท่านั้น⁴⁹ แต่ทั้งนี้ กฎหมายระหว่างประเทศมิได้บังคับให้เรือมีหน้าที่ต้องชักธงเรือตลอดระยะเวลาที่เดินเรือในท้องทะเลหลวง⁵⁰

⁴⁸ Convention on the High Seas 1958

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....”

⁴⁹ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

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.

⁵⁰ Richard Coles and Edward Watt, *supra* note 2, p.7.

นอกจากนี้ ธงเรือยังมีความสำคัญต่อกฎหมายระหว่างประเทศในแง่ของกฎหมายขัดกัน (conflict of laws) กล่าวคือ ธงเรือเป็นหนึ่งในบรรดาปัจจัยต่างๆ ที่เป็นเครื่องบ่งชี้กฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับเรือลำนั้น⁵¹ การที่เรือลำหนึ่งชักธงของรัฐใดในระหว่างการเดินทะเลย่อมบ่งบอกว่ารัฐนั้นเป็นรัฐซึ่งรับจดทะเบียนเรือและเป็นรัฐเจ้าของสัญชาติของเรือลำนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายภายในของรัฐนั้นย่อมถูกนำมาใช้บังคับกับการดำเนินกิจกรรมของเรือลำดังกล่าวด้วย

จากแนวความคิดต่างๆ ข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า แนวความคิดเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือนั้นแม้จะมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับแนวความคิดของสัญชาติเรือ แต่มีอาจกล่าวได้ว่าทั้งสองแนวคิดมีความหมายอย่างเดียวกัน เพราะสัญชาติเรือนั้นจะเกี่ยวข้องกับการใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐที่มีเหนือเรือลำนั้นรวมทั้งเป็นสิ่งที่กำหนดหน้าที่ของรัฐต่อรัฐอื่นๆ ตามกฎหมายระหว่างประเทศในการควบคุมป้องกันมิให้เรือนั้นก่อความเสียหายหรือมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมในทะเลหลวง แต่การจดทะเบียนเรือนั้นเป็นกระบวนการที่ก่อให้เกิดสัญชาติของเรือและสิทธิหน้าที่อื่นๆ ของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือกับเจ้าของเรือตามมาภายหลัง กล่าวคือ การจดทะเบียนเรือเป็นจุดกำเนิดของสัญชาติเรืออันนำมาซึ่งสิทธิในการชักธงเรือของรัฐเจ้าของสัญชาตินั้น โดยการจดทะเบียนเรือนั้นจะได้รับการบันทึกไว้เป็นหลักฐานในสมุดทะเบียนเรือของรัฐ และเจ้าของเรือจะได้รับทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือโดยจะต้องเก็บรักษาไว้ในเรือเพื่อใช้แสดงเป็นหลักฐานแห่งสัญชาติเรือนั้น

2. ประเภทของการจดทะเบียนเรือ

กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดให้เรือทุกลำที่เดินเรือในทะเลจะต้องได้รับการจดทะเบียน ณ ประเทศใดประเทศหนึ่งเพื่อให้ประเทศอื่นทราบว่าเรือแต่ละลำอยู่ภายใต้อำนาจควบคุมดูแลของ

⁵¹ William Tetley, “The Law of the Flag, “Flag Shopping,” and Choice of Law,” *Tulane Maritime Law Journal*, 17, 139, p.3 (Spring, 1993).

ประเทศใดบ้าง⁵²ซึ่งในปัจจุบันการจดทะเบียนเรือของประเทศต่างๆ ในโลกแบ่งออกเป็น 3 ประเภทดังต่อไปนี้⁵³

2.1 การจดทะเบียนเรือแบบปิด

การจดทะเบียนเรือประเภทนี้เป็นประเภทของการจดทะเบียนเรือแบบเก่าที่รัฐต่างๆ นิยมใช้เป็นหลักในการให้สัญชาติเรือโดยมีวัตถุประสงค์สำคัญในการใช้อำนาจควบคุมเรือและใช้เขตอำนาจศาลเหนือเรือนั้นเงื่อนไขที่สำคัญสำหรับหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนเรือแบบปิดนี้คือ การมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือกับรัฐผู้รับจดทะเบียนนั้น กล่าวคือ บุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือจะต้องมีสัญชาติของรัฐที่รับจดทะเบียนนั้น หรือในกรณีที่เป็นิติบุคคลจะต้องจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของรัฐนั้น⁵⁴และมีสัดส่วนความเป็นเจ้าของทุนตามอัตราที่กฎหมายกำหนด ยกตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดหลักเกณฑ์คุณสมบัติของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือที่มีสิทธิขอจดทะเบียนเรือไทยเพื่อทำการค้าในน่านน้ำไทยได้จะต้องมีกรรมสิทธิ์ในเรือและมีสัญชาติไทยตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดในมาตรา 7 นอกจากหลักเกณฑ์อันเกียวด้วยคุณสมบัติของเจ้าของเรือแล้ว รัฐอาจกำหนดเงื่อนไขให้มีบุคลากรประจำเรือเป็นผู้มีสัญชาติของรัฐที่รับจดทะเบียนเรือตามสัดส่วนที่รัฐนั้น

⁵² Jessica K. Ferrell, “Controlling Flags of Convenience : One Measure to Stop Overfishing of Collapsing Fish Stocks,” Environmental Law, 35, Issue 2, 323, p.333 (Spring 2005).

⁵³ Julie A. Perkins, “Ship Registers : An International Update,” Tulane Maritime Law Journal, 197, 22, p.197 (Winter 1997).

⁵⁴ มณี รัชมิเทศ, “สรุปผลการศึกษา การนำเรือที่จดทะเบียนในต่างประเทศกลับมาชักธงไทย,” วารสารการพาณิชย์นาวี, 1, 19, น. 13 (เมษายน 2543).

กำหนดก็ได้⁵⁵ซึ่งจะเห็นได้จากแนวความคิดนี้ว่าสัญชาติของเจ้าของเรือมิใช่สัญชาติของเรือโดยตรงหากแต่เป็นเงื่อนไขแห่งการได้มาซึ่งสิทธิในการจดทะเบียนเรือสัญชาติของรัฐนั้นๆ

การจดทะเบียนเรือประเภทนี้มีข้อดีตรงที่สนับสนุนประเทศที่มีแนวความคิดที่ให้ความสำคัญต่อความมั่นคงของประเทศและต้องการสงวนกิจการเรือพาณิชย์รวมถึงสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไว้ให้แก่คนในชาติ⁵⁶รัฐซึ่งรับจดทะเบียนสามารถใช้อำนาจติดตามควบคุมเรือลำนั้นให้มีมาตรฐานความปลอดภัยของการเดินเรือและป้องกันมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมได้ง่าย หากแต่กฎเกณฑ์ที่เคร่งครัดของการจดทะเบียนเรือประเภทนี้ก็ได้อาจก่อให้เกิดความล่าช้าและไม่คล่องตัวของกระบวนการจดทะเบียนเรือ⁵⁷ นอกจากนี้ ยังสร้างอุปสรรคแก่บรรดาเจ้าของเรือในประเทศกำลังพัฒนาในเรื่องของการขาดแคลนเงินทุนสำหรับการใช้ถือครองกรรมสิทธิ์เรือ เจ้าของเรือเหล่านี้จึงมักหาผู้ร่วมลงทุนชาวต่างชาติเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ซึ่งนายทุนต่างชาตินั้นมักจะต้องการมีส่วนแบ่งกรรมสิทธิ์ในเรือมากกว่าเจ้าของเรือซึ่งเป็นคนชาติรัฐที่จะรับจดทะเบียนนั้นเพื่อผลประโยชน์ในการบริหารกิจการเรือ⁵⁸ ดังนั้น เจ้าของเรือจึงนิยมนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือในประเทศที่รับจดทะเบียนแบบเปิดซึ่งมีเงื่อนไขด้านคุณสมบัติเจ้าของเรือที่ยืดหยุ่นกว่าเพื่อหลีกเลี่ยงกฎเกณฑ์การจดทะเบียนเรือที่เคร่งครัดของรัฐตนซึ่งการจดทะเบียนเรือแบบเปิด

⁵⁵ Alexander J. Marcopoulos, “Flags of Terror : An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience,” *Tulane Maritime Law Journal*, p.281 (Winter 2007).

⁵⁶ ประเสริฐศิริ สุขะวันกุล, “การจัดตั้งระบบทะเบียนเรือสากลและแนวทางที่เสนอในการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศไทย,” *วารสารการพาณิชย์นาวี*, ฉบับที่ 1, ปีที่ 17, น.69 (เมษายน 2541).

⁵⁷ กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.30.

⁵⁸ ไชยยศ ไชยมั่นคง และ มยุขพันธ์ ไชยมั่นคง, *กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก*, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ดวงกลมสมัย จำกัด, 2550), น. 276.

นี้ยังช่วยลดต้นทุนการประกอบกิจการเรือด้วยเนื่องจากประเทศที่รับจดทะเบียนเรือแบบเปิดมักจัดเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำ⁵⁹

2.2 การจดทะเบียนเรือแบบเปิด

การจดทะเบียนเรือแบบเปิดเป็นประเภทการจดทะเบียนเรือที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อแก้ปัญหาความเคร่งครัดของการจดทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งเป็นประเภทการจดทะเบียนแบบเก่า มีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า การจดทะเบียนแบบเรือชักธงสะดวก (flag of convenience) การจดทะเบียนเรือประเภทนี้เกิดขึ้นครั้งแรกเมื่อปีค.ศ. 1920 มีต้นกำเนิดมาจากบรรดาเจ้าของเรือสัญชาติอเมริกันจำนวนมากต่างพากันนำเรือของตนไปจดทะเบียนเปลี่ยนสัญชาติเรือที่ประเทศสาธารณรัฐปานามาเพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ห้ามจำหน่ายแอลกอฮอล์บนเรือ⁶⁰ ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าวเจ้าของเรือสัญชาติอเมริกันคนอื่นๆ ได้นำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือเป็นสัญชาติปานามาเพื่อประโยชน์ทางด้านอัตราค่าแรงบุคลากรประจำเรือรวมถึงอัตราภาษีอากรที่ต่ำกว่าประเทศสหรัฐอเมริกา และกฎระเบียบที่เคร่งครัดน้อยกว่าประเทศสหรัฐอเมริกา⁶¹ ซึ่งการจดทะเบียนเปลี่ยนสัญชาติเรื่อนั้นส่งผลให้เจ้าของเรือลำนั้นต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐปานามาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแรงงานความปลอดภัยของเรือ และการดูแลบริหารเรือลำนั้น⁶² ประเทศสาธารณรัฐปานามาจึงเป็นประเทศแรกที

⁵⁹ ชินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.38.

⁶⁰ H. Edwin Anderson III, “The Nationality of Ships and Flags of Convenience : Economics, Politics, and Alternatives,” *Tulane Maritime Law Journal*, 21, 139, p.156 (Winter, 1996).

⁶¹ Victor G. Hanson & John V. Berry, “The Diminution of the Merchant Marine : A National Security Risk,” *University of Detroit Mercy Law Review*, 74, 465, p.473-474 (Spring, 1997).

⁶² Maria J. Wing, “Rethinking the Easy Way Out : Flags of Convenience in the Post-September 11th Era,” *Tulane Maritime Law Journal*, 28, 173, p.176 (Winter, 2003).

มีการจดทะเบียนเรือแบบปิด ภายหลังต่อมาประเทศอื่นๆ จำนวนมากจึงได้ใช้หลักการจดทะเบียนแบบเปิดเช่นเดียวกับประเทศสาธารณรัฐปานามา เช่น ประเทศสาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน ประเทศราชอาณาจักรสวีเดน ประเทศราชอาณาจักรกัมพูชา เป็นต้น⁶³ จนทำให้มีเรือจำนวนมากที่ได้รับการจดทะเบียนเรือแบบเปิด⁶⁴

สาเหตุที่บรรดาเจ้าของเรือจำนวนมากต่างนิยมนำเรือของตนไปจดทะเบียนเรือแบบเปิดมากขึ้นจนกระทั่งประเทศต่างๆ เริ่มพัฒนาหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือภายในประเทศของตนให้กลายเป็นประเภทการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้นเกิดขึ้นเนื่องมาจากลักษณะของการจดทะเบียนประเภทนี้เอื้ออำนวยกิจการเรือพาณิชย์จากประโยชน์ประการต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ในแง่ของกระบวนการจดทะเบียนเรื่อนั้น รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือแบบเปิดมักกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือที่ยืดหยุ่น ไม่เคร่งครัดในเรื่องสัดส่วนสัญชาติของเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ และไม่มีขั้นตอนยุ่งยาก การจดทะเบียนเรือจึงทำได้สะดวกรวดเร็ว ไม่ซับซ้อน⁶⁵

2. ในแง่ของภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ นั้น รัฐที่รับจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้นเก็บค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือและค่าธรรมเนียมรายปีในอัตราที่ต่ำโดยคำนวณมูลค่าจากขนาดระวาง

⁶³ H. Edwin Anderson III, *supra* note 60, p.198-199.

⁶⁴ ธินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.15.

⁶⁵ กาญจนา คงวันดี, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 57*, น.31.

เรือ⁶⁶และมิได้เรียกเก็บภาษีเงินได้จากเรือ หรือเก็บในอัตราที่ต่ำ⁶⁷ ทำให้ต้นทุนในการดำเนินกิจการเรือพาณิชย์ต่ำอันส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศเนื่องจากการขนส่งทางทะเลมีราคาถูก⁶⁸

3. ในแง่ของบุคลากรประจำเรือ นั้น เจ้าของเรือสามารถใช้บุคลากรสัญชาติอื่นนอกจากสัญชาติรัฐเจ้าของธงเรือมาประจำเรือได้อย่างไม่จำกัด ด้วยเหตุนี้ เจ้าของเรือจึงมักเลือกใช้บุคลากรประจำเรือที่มีอัตราค่าแรงต่ำเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายของตน⁶⁹

4. ในแง่ของกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมการบริหารจัดการเรือของประเทศที่มีประเภทการจดทะเบียนเรือแบบปิดนั้นไม่เข้มงวดเท่ากับกฎหมายของประเทศที่มีประเภทการจดทะเบียนเรือแบบเปิด กล่าวคือ รัฐมิได้ใช้อำนาจควบคุมกิจการเรือพาณิชย์อย่างจริงจัง กฎเกณฑ์ด้านการควบคุมบริหารเรือจึงมีเงื่อนไขน้อย⁷⁰ อีกทั้งยังมิได้ให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือและคุณภาพชีวิตของบุคลากรประจำเรือด้วย⁷¹ทำให้เจ้าของเรือมีอำนาจจัดการเรือได้อย่างอิสระ

ลักษณะการจดทะเบียนเรือแบบเปิดได้แก่กรณีของเรือที่ได้รับการจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของรัฐหนึ่งแต่เจ้าของเรือที่แท้จริงมีสัญชาติของรัฐนั้นหากแต่เป็นบุคคลผู้มีสัญชาติของรัฐอื่น นอกจากนี้ อำนาจบริหารจัดการเรือและบุคลากรประจำเรือก็ได้มีสัญชาติของรัฐเจ้าของธงเรือ นั้น จึงกล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือของรัฐซึ่งใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้นมิได้ให้

⁶⁶ Jane Marc Wells, "Vessel Registration in Selected Open Registries," Maritime Lawyer, 6, 221, p.222 (Fall, 1981).

⁶⁷ Wittig, "Tanker Fleets and Flags of Convenience : Advantages, Problems, and Dangers," The Texas International Law Journal, 14, 115, p.119 (1979).

⁶⁸ ไชยยศ ไชยมั่นคง, "การพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย", วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 10 ฉบับที่ 3, (กันยายน, 2534), น.17.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ Jane Marc Wells, *supra* note 66, p.222.

⁷¹ อินวัฒน์ เมืองนารถ, อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29, น.15.

ความสำคัญต่อสัญชาติของเจ้าของเรือสาเหตุที่รัฐที่ใช้หลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือประเภทนี้คือรัฐมีวัตถุประสงค์ในการดึงดูดบรรดาเจ้าของเรือให้มาจดทะเบียนเรือในรัฐตนเพื่อเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจจากการพัฒนากองเรือพาณิชย์นาวีและสร้างรายได้ให้แก่รัฐ หลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือประเภทนี้จึงมีเงื่อนไขความสัมพันธ์ระหว่างสัญชาติเจ้าของเรือกับรัฐเจ้าของธงเรือ (flag state) ไม่เคร่งครัดดังเช่นการจดทะเบียนเรือแบบปิด ยกตัวอย่างเช่น รัฐที่ใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบเปิดจะไม่มีเงื่อนไขการรับจดทะเบียนเรือที่บังคับให้บุคคลที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือต้องมีสัญชาติของรัฐตนเท่านั้น มีการคิดค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือและภาษีต่างๆ ในอัตราที่ต่ำ และไม่ใช้อำนาจรัฐควบคุมดูแลการดำเนินงานกิจการของเรือที่นำมาจดทะเบียนในรัฐตนอย่างจริงจัง⁷²

อย่างไรก็ดี หลักเกณฑ์การจดทะเบียนและการใช้อำนาจรัฐในการควบคุมเรือสัญชาติตนที่ไม่เข้มงวดของรัฐที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนี้ประกอบกับความนิยมในการนำเรือไปจดทะเบียนในรัฐที่ใช้ระบบทะเบียนเรือดังกล่าวที่เพิ่มสูงขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อรัฐที่มีระบบทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งมีหลักเกณฑ์เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือและการใช้อำนาจรัฐควบคุมเรือที่เคร่งครัด กล่าวคือ มีจำนวนเรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายของรัฐที่ใช้ระบบทะเบียนเรือแบบปิดลดลง และมาตรฐานความปลอดภัยของเรือกับการขาดการคุ้มครองดูแลแรงงานของบุคลากรประจำเรืออย่างเพียงพอก่อให้เกิดกระแสต่อต้านระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดจากในทางระหว่างประเทศอย่างมาก⁷³ ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดความเคลื่อนไหวตอบโต้ประเทศที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดทั้งในระดับประเทศและในระดับโลก ยกตัวอย่างเช่นองค์การ ITF (International Transport Workers Federation) ซึ่งมีสมาชิกเป็นบุคลากรประจำเรือที่มีอัตราค่าแรงสูงได้ต่อต้านไม่ยอมให้เรือที่จดทะเบียนเรือแบบเปิดเข้าเทียบท่าเรือ บางประเทศมีมาตรการตรวจเรือชักธงสะดวกที่เข้ามาจอดเทียบท่าเรือของรัฐตนอย่างเข้มงวด

⁷² อำนาจ วรณวิทยา, “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481,” (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), น.19.

⁷³ ธินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.15.

หากเรือลำใดที่ไม่ได้มาตรฐานจะถูกรัฐนั้นกักเรือไว้ นอกจากนี้ ในทางระหว่างประเทศนั้นยังได้มีการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 (United Nations Convention on Conditions of Registration of Ships 1986) เพื่อสนับสนุนหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เพื่อให้รัฐใช้อำนาจควบคุมติดตามเรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายของรัฐตนอย่างมีประสิทธิภาพ⁷⁴

2.3 การจดทะเบียนเรือสากล (International Registration)

การจดทะเบียนเรือประเภทนี้ได้รับการพัฒนาขึ้นภายหลังการจดทะเบียนเรือแบบปิด และการจดทะเบียนเรือแบบเปิด โดยการจดทะเบียนเรือสากลถูกออกแบบให้มีลักษณะผสมผสานระหว่างข้อดีของการจดทะเบียนเรือแบบปิดกับข้อดีของการจดทะเบียนเรือแบบเปิดที่มีอยู่ก่อนหน้านี้เข้าด้วยกัน⁷⁵ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความยืดหยุ่นและลดข้อเสียของการจดทะเบียนเรือแบบปิดกับการจดทะเบียนเรือแบบเปิดการจดทะเบียนเรือสากลจึงถูกเรียกชื่ออีกอย่างหนึ่งว่า การจดทะเบียนเรือระบบที่สอง (second registration)⁷⁶ มีความเคร่งครัดน้อยกว่าการจดทะเบียนเรือแบบปิดโดยประเทศราชอาณาจักรนอร์เวย์เป็นประเทศแรกที่ใช้ระบบทะเบียนเรือประเภทดังกล่าว เรียกว่า “The Norwegian International Ship Register (NIS)” และในเวลาต่อมาได้มีประเทศอื่นๆ หันมาใช้ระบบทะเบียนเรือสากลนี้เช่นเดียวกัน เช่น ประเทศราชอาณาจักรเดนมาร์ก ประเทศสาธารณรัฐโปรตุเกส ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส เป็นต้น⁷⁷ ซึ่งข้อดีของการจดทะเบียนเรือสากลนั้นคือความสะดวกและประหยัดค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนเรือและประเทศที่ใช้การจดทะเบียนเรือประเภทนี้

⁷⁴ ประเสริฐศิริ สุขะวัฒนกุล, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 56*, น.68.

⁷⁵ อาจารย์ งามวงศ์วาน, “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.....,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น.24.

⁷⁶ ปัจจุบันประเทศที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือสากล ได้แก่ ประเทศราชอาณาจักรนอร์เวย์ ประเทศราชอาณาจักรเดนมาร์ก และประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ เป็นต้น

⁷⁷ ธินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.16.

จะออกแบบให้เป็นระบบคู่ทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเลือกว่าจะจดทะเบียนเรือแบบใด⁷⁸ โดยยังคงกำหนดหลักเกณฑ์ควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของเรือและมาตรฐานบุคลากรประจำเรือไว้เพื่อป้องกันปัญหาการต่อต้านจากประชาคมโลก⁷⁹ จึงมีผู้กล่าวว่าในปัจจุบันการจดทะเบียนเรือสากลนี้มีความทันสมัยและบกพร่องน้อยที่สุดในบรรดาการจดทะเบียนเรือประเภทต่างๆ⁸⁰

ในปัจจุบันสามารถแบ่งรูปแบบของการจดทะเบียนเรือออกได้เป็น 3 ประเภทดังต่อไปนี้⁸¹

(1) การจดทะเบียนเรือที่สร้างการจดทะเบียนเรือสากลขึ้นใหม่แตกต่างจากการจดทะเบียนเรือแบบเดิมที่มีอยู่

ประเทศที่มีการจดทะเบียนเรือรูปแบบนี้จะพัฒนาการจดทะเบียนเรือสากลขึ้นใหม่แยกจากการจดทะเบียนเรือแบบเดิม โดยประเทศที่มีการจดทะเบียนเรือสากลนั้นจะยังคงใช้วิธีจดทะเบียนเรือแบบปิดแต่เพิ่มการจดทะเบียนเรือสากลขึ้นมากู้กันเพื่อเป็นทางเลือกแก่เจ้าของเรือ⁸² ซึ่งเงื่อนไขของการจดทะเบียนเรือสากลในเรื่องคุณสมบัติของเจ้าของเรือและบุคลากรประจำเรือจะมีความเคร่งครัดน้อยกว่าการจดทะเบียนเรือแบบปิด ประเทศที่มีการจดทะเบียนเรือรูปแบบนี้ได้แก่ ประเทศราชอาณาจักรนอร์เวย์ ประเทศราชอาณาจักรเดนมาร์ก และประเทศสหพันธรัฐมาเลเซีย เป็นต้น

⁷⁸ กาญจนา คงวันดี, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 57, น.33.

⁷⁹ มณี รัตมีเทศ, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 54, น.14.

⁸⁰ กาญจนา คงวันดี, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 57, น.33.

⁸¹ อาจารย์ งามวงศ์วาน, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 76, น.25-27.

⁸² เรือเดียวกัน, น.25.

(2) กรณีการจดทะเบียนเรือกับเขตอำนาจหนึ่งแต่ได้สิทธิชักธงและสิทธิพิเศษบางประการตามกฎหมายของอีกเขตอำนาจหนึ่ง

ประเทศที่ใช้การจดทะเบียนเรือสากลรูปแบบนี้จะเป็นผู้รับจดทะเบียนเรือแต่สิทธิต่างๆ ซึ่งเป็นผลของการจดทะเบียนเรือนั้นจะได้จากกฎหมายของอีกรัฐหนึ่ง กรณีนี้จะเห็นได้จากเขตการปกครองพิเศษ Isle of Man ที่อยู่ใต้อาณัติของประเทศอังกฤษ เรือที่จดทะเบียนใน Isle of Man จะมีสิทธิชักธงเรือสัญชาติอังกฤษและได้รับความคุ้มครองจากประเทศอังกฤษ

(3) กรณีการจัดตั้งการจดทะเบียนเรือสากลโดยการแก้ไขกฎหมายการจดทะเบียนเรือที่มีอยู่เดิม

3. แนวความคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือจดทะเบียน

เนื่องจากสัญชาติของเรือมีความเชื่อมโยงกับการจดทะเบียนเรือ กล่าวคือ การจดทะเบียนเรือจะทำให้เรือได้รับสัญชาติของรัฐผู้รับจดทะเบียนเรือ นั้น และเกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาตินั้นต่อไป⁸³ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วหลักเกณฑ์เงื่อนไขเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ นั้นย่อมเป็นไปตามอำนาจทางกฎหมายภายในของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือแต่ละรัฐ ทั้งนี้ ในกระบวนการนิติบัญญัติของแต่ละรัฐที่เกี่ยวกับรายละเอียดของกฎหมายทะเบียนเรือย่อมมีแนวความคิดการให้สัญชาติเรืออยู่เบื้องหลังการตรากฎหมายในเรื่องนั้นๆ ดังต่อไปนี้

⁸³ United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *supra* note 13, p.41.

3.1 หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link)

หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงเป็นแนวความคิดของการจดทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งเป็นวิธีการดั้งเดิมที่มีมาตั้งแต่ยุคเริ่มต้นของหลักการให้สัญชาติเรือในทางระหว่างประเทศ หลักการนี้ยังไม่มีผู้ให้ความหมายที่ชัดเจนและยังคงเป็นที่ถกเถียงกันในหมู่นักวิชาการว่าเป็นหลักการที่มีความสำคัญต่อการให้สัญชาติเรือเพียงใด แต่หลักการดังกล่าวได้รับการกล่าวอ้างถึงเป็นครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ. 1955 ที่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศในคดี Nottebohm ได้ตัดสินคดีโดยวางหลักว่าในการให้ความคุ้มครองทางการทูตนั้น ต้องมีความสอดคล้องกันของสัญชาติบุคคลกับพฤติกรรมเพื่อใช้อ้างยันกับรัฐอื่นได้ ตามแนวปฏิบัติระหว่างประเทศนั้น สัญชาติเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ตามระหว่างบุคคลกับรัฐเข้าด้วยกันโดยมีพื้นฐานมาจากข้อเท็จจริงที่เป็นความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) แห่งการมีอยู่ ประโยชน์และความรู้สึก พร้อมทั้งการมีอยู่ของสิทธิและหน้าที่ซึ่งกันและกันบุคคลซึ่งแปลงสัญชาตินั้นจะต้องมีความเกี่ยวโยงอย่างใกล้ชิดกับประชากรของรัฐที่อนุญาตให้แปลงสัญชาติมากกว่าประชากรของรัฐอื่นซึ่งศาลเห็นว่า กรณีของนาย Nottebohm มิได้มีความผูกพันอย่างใกล้ชิดกับประเทศลิกเตนสไตน์มากกว่าประเทศอื่นไม่ว่าจะโดยขนบธรรมเนียม การตั้งถิ่นฐาน ผลประโยชน์ กิจกรรม ความผูกพันทางครอบครัว หรือความตั้งใจในอนาคตอันใกล้ ความสัมพันธ์ระหว่างนาย Nottebohm กับประเทศลิกเตนสไตน์นั้นเป็นไปอย่างผิวเผินเท่านั้น ดังนั้น ศาลจึงปฏิเสธสิทธิของประเทศลิกเตนสไตน์ที่จะให้ความคุ้มครองทางการทูตแก่นาย Nottebohm⁸⁴ อย่างไรก็ดี หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ตามแนวคำพิพากษาของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศคดีดังกล่าวนี้เป็นหลักการที่ใช้กับสัญชาติของบุคคลธรรมดาซึ่งได้มีนักกฎหมายบางท่านให้ความเห็นว่าหลักการดังกล่าวนี้ไม่สมควรที่จะนำมาปรับใช้กับเรื่องสัญชาติเรือเพราะเป็นคดีที่เกี่ยวกับคนมิใช่เรือและการนำหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงมาปรับใช้กับการให้สัญชาติเรือจะมีผลให้รัฐอื่นๆ ถือโอกาสใช้ดุลพินิจอ้างการไม่ยอมรับสัญชาติเรือตามอำเภอใจโดยมิชอบ⁸⁵

⁸⁴ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : วิทยุชน , 2543), น.271-276.

⁸⁵ กอบกุล ราชะนาคร, กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล, (เชียงใหม่ : ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530), น.124.

นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติของนานาชาติเองก็ไม่ค่อยให้ความสำคัญกับหลักของความเกี่ยวโยงอันแท้จริงของเรือเพราะรัฐต่างๆ ยังคงยึดถือธงที่เรือขึ้นชักและเอกสารทางทะเบียนของเรือเป็นหลักในการพิจารณาสัญชาติเรือมากกว่าจะพิจารณาว่าเรือมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงกับรัฐผู้ให้สัญชาติแก่เรือหรือไม่⁸⁶

ในเวลาต่อมาหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ได้รับการกล่าวถึงอย่างเป็นรูปธรรมเป็นครั้งแรกในอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ในหมวดที่ว่าด้วยการให้สัญชาติโดยในมาตรา 5⁸⁷ กำหนดให้เรือต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงกับรัฐเจ้าของสัญชาติเรือที่รับจดทะเบียนเรือลำนั้นแต่ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญาให้คำจำกัดความหรือลักษณะของถ้อยคำดังกล่าวไว้⁸⁸และมิได้กำหนดบทบังคับให้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงเป็นเงื่อนไขของการให้สัญชาติเรือ หรือหากขาดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงแล้วจะมีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติหรือไม่ ความคลุมเครือดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดการตีความและข้อโต้เถียงในบรรดานักกฎหมายอย่างกว้างขวาง⁸⁹โดย UNCTAD เห็นว่าหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงนี้มีขึ้นเพื่อสร้างศักยภาพให้แก่รัฐในการใช้เขตอำนาจศาลเหนือเรือรวมทั้งใช้อำนาจรัฐควบคุมเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ⁹⁰ ดังนั้น หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงจึงเป็นเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาติรัฐที่มีวิธีการจดทะเบียนเรือที่ให้สัญชาติแก่เรือตามหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงจึงควรคำนึงถึงองค์ประกอบในเรื่องต่อไปนี้⁹¹

⁸⁶ *เรื่องเดียวกัน*, น.125.

⁸⁷ B.N. Metaxas, Flags of Convenience, (Great Britain : Antony Rowe Ltd., Chippenham, Wiltshire, 1985), p.68.

⁸⁸ DR Z. OyaÖzçayir, Port State Control, 2nd Edition (Great Britain : MPG Books, 2004), p.12.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ *Ibid.*, p.17.

⁹¹ Tolofari, S.R., Open Registry Shipping, A Comparative Study of Costs and Freight Rates (1989), p.30-31.

(1) เจ้าของเรือต้องเป็นคนชาติของรัฐเจ้าของธงเรือ ในกรณีที่บริษัทจะต้องมีคนไทยของรัฐเจ้าของธงเรือเป็นเจ้าของเรือส่วนข้างมาก

(2) สถานประกอบการหลักและอำนาจในการบริหารจัดการองค์กรจะต้องตั้งอยู่ในรัฐของรัฐเจ้าของธงเรือ

(3) ลูกจ้างส่วนมากของบริษัทเจ้าของเรือจะต้องเป็นคนชาติของรัฐเจ้าของธงเรือ

(4) รัฐเจ้าของธงเรือต้องมีอำนาจเรียกเก็บภาษีอากรจากผลกำไรในการเดินเรือนั้นได้

(5) รัฐเจ้าของธงเรือจะต้องสามารถใช้อำนาจควบคุมคุณสมบัติและมาตรฐานในการเดินเรือได้อย่างเต็มที่ รวมถึงมีอำนาจกำหนดเงื่อนไขการจ้างงานคนประจำเรือด้วย

จากหลักการดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าการได้มาซึ่งสัญชาติเรือภายใต้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงนี้อาจพิจารณาเฉพาะแต่ประเด็นเรื่องความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือได้ แต่จะต้องคำนึงถึงองค์ประกอบอื่นที่มีส่วนสำคัญต่อประสิทธิภาพของการใช้อำนาจอรัฐในการควบคุมเรือและใช้เขตอำนาจศาลเหนือเรืออันเป็นลักษณะสำคัญของหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงในทางระหว่างประเทศ⁹²

3.2 หลักเรือชักธงสะดวก (flag of convenience)⁹³

หลักเรือชักธงสะดวกเป็นแนวความคิดของประเภทการจดทะเบียนเรือแบบเปิดซึ่งเกิดขึ้นภายหลังจากแนวความคิดเรื่องหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงโดยเริ่มต้นขึ้นในช่วงปีค.ศ. 1920 โดยมีจุดเริ่มต้นจากสาเหตุความต้องการของบรรดาเจ้าของเรือในการหลีกเลี่ยงภาษีและแสวงหาผลประโยชน์ทางการค้าและหลีกเลี่ยงข้อจำกัดทางด้านกฎหมายภายในของรัฐเจ้าของสัญชาติของตน รวมถึงความคุ้มครองของรัฐอื่นจากเหตุการณ์ทางการเมือง แต่ด้วยอิทธิพลจากแนวความคิดทางการค้าแบบเสรีนิยม

⁹² *Ibid.*

⁹³ “flags of convenience” มีชื่อเรียกอีกอย่างว่า “flags of necessity”, “free flags”, “shadow flags”, “cheap flags”, “open registries”, “flag of opportunity” ฯลฯ
DR Z. OyaÖzçayir, *supra note 89*, p.24.

การแข่งขันทางการค้าอย่างรุนแรงทำให้ความต้องการของบรรดาเจ้าของเรือในยุคปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงจากเหตุผลทางด้านกฎหมายและการเมืองกลายเป็นเหตุผลในเรื่องการประหยัดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือ ภาษีอากร และการบริหารจัดการเรือที่ยืดหยุ่นเพื่อเพิ่มผลกำไรจากการค้าให้มากขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ไม่มีอยู่ในนโยบายของรัฐที่ใช้วิธีการให้สัญชาติเรือแบบปิดซึ่งยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง⁹⁴

รัฐซึ่งมีหลักเกณฑ์การให้สัญชาติเรือแก่เรือที่มีเจ้าของเรือเป็นคนสัญชาติอื่นตามแนวความคิดหลักเรือชักธงสะดวกนั้นมักจะเป็นรัฐกำลังพัฒนาซึ่งต้องการเพิ่มรายได้ให้รัฐตนจากค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือกับภาษีระวางเรือรายปีโดยมิได้มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐตนควบคุมเรือลำนั้น⁹⁵ โดยประเทศสาธารณรัฐปานามาและประเทศสาธารณรัฐไลบีเรียเป็นประเทศแรกๆ ที่เริ่มใช้วิธีการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกเพื่อดึงดูดเรือต่างชาติเข้ามาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติของตนโดยกำหนดหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือที่ยืดหยุ่น⁹⁶ จึงกล่าวได้ว่า รัฐเหล่านี้คำนึงถึงผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจมากกว่าจะคำนึงถึงความเชื่อมโยงทางสัญชาติระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐตนซึ่งสิ่งนี้เป็นข้อแตกต่างที่สำคัญระหว่างหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงกับหลักเรือชักธงสะดวก

แม้ว่าหลักเรือชักธงสะดวกนี้ยังไม่มีคำจำกัดความที่ชัดเจน⁹⁷ ในทางระหว่างประเทศแต่รัฐที่รับจดทะเบียนเรือภายใต้แนวความคิดหลักเรือชักธงสะดวกมักจะกำหนดคุณสมบัติของเจ้าของเรือผู้มีสิทธิขอจดทะเบียนไม่เคร่งครัดโดยเจ้าของเรือซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับรัฐประการใดประการหนึ่งสามารถ

⁹⁴ Le T. Thuong, “From Flags of Convenience to Captive Ship Registries,” *Transportation Journal*, Vol. 27, No. 2 (WINTER, 1987) : p.22.

⁹⁵ *Ibid.*, p.23.

⁹⁶ XhelilajErmal and KsenofonKrisafi, *supra note 11*, p.327.

⁹⁷ DR Z. OyaÖzçayir, *supra note 89*, p.25.

ยื่นขอจดทะเบียนเรือได้⁹⁸ นอกจากนี้ มีผู้ให้คำอธิบายลักษณะของหลักการดังกล่าวว่ารัฐที่รับจดทะเบียนให้สัญชาติเรือด้วยหลักเรือชักธงสะดวกจะต้องมีองค์ประกอบหลักในเรื่องต่อไปนี้⁹⁹

- เป็นรัฐที่ยอมรับการจดทะเบียนสัญชาติเรือให้แก่เรือที่เป็นกรรมสิทธิ์ของคนต่างด้าว
- ไม่เคร่งครัดเรื่องที่ตั้งของสถานประกอบการของเจ้าของเรือ¹⁰⁰
- กระบวนการจดทะเบียนเรือไม่ยุ่งยากซับซ้อน
- เจ้าของเรือชำระเพียงค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือกับค่าธรรมเนียมระวาง

บรรทุกเรือประจำปี

- เจ้าของเรือไม่มีภาระภาษีเงินได้หรือมีภาระภาษีในอัตราที่ต่ำ
- รัฐที่รับจดทะเบียนสัญชาติเรือมักเป็นรัฐที่มีอิทธิพลต่อการเดินเรือทะเลในทาง

ระหว่างประเทศน้อย

- เจ้าของเรือสามารถจ้างแรงงานคนประจำเรือที่มีสัญชาติของรัฐอื่นได้
- รัฐที่รับจดทะเบียนสัญชาติเรือไม่มีมาตรการควบคุมการเดินเรือที่เข้มงวด

อย่างไรก็ดี ในเวลาต่อมาลักษณะดังกล่าวข้างต้นได้มีการเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการได้มาซึ่งสัญชาติเรือจากหลักเรือชักธงสะดวกนี้ได้รับการคัดค้านอย่างมากจากรัฐที่ใช้ระบบการให้สัญชาติเรือจากหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงเนื่องจากลักษณะของหลักการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกไม่ให้ความสำคัญกับหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาติเรือส่งผลให้ไม่สามารถระบุตัวตนบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริงได้ ซึ่งเจ้าของเรือที่แท้จริงอาจมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐที่รับจดทะเบียนเรือทำให้รัฐเจ้าของสัญชาติเรือประสบปัญหาในการติดตามสอบสวนและดำเนินคดีกับ

⁹⁸ Vincent Power, EC Shipping Law, (Great Britain : Lloyd's of London Press Ltd., 1992), p.165.

⁹⁹ XhelilajErmal and KsenofonKrisafi, *supra note 11*, p.328.

¹⁰⁰ มณี รัตมีเทศ, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 54*, น.13-14.

เจ้าของเรือ¹⁰¹ นอกจากนี้ เรือที่ได้รับสัญชาติจากหลักเรือชักธงสะดวกมักจะมีส่วนสร้างความเสียหายในอุบัติเหตุทางทะเลต่างๆ มากกว่าเรือที่ได้รับสัญชาติจากหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง ทั้งนี้ เนื่องมาจากลักษณะของหลักเรือชักธงสะดวกนั่นเอง กล่าวคือ รัฐเจ้าของสัญชาติเรือชักธงสะดวกมิได้ใช้หลักเกณฑ์ที่เข้มงวดในการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ และกำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานคุณสมบัติของบุคลากรประจำเรือต่ำ ไม่คำนึงถึงสวัสดิการและคุณภาพชีวิตของบุคลากรประจำเรือ¹⁰² เป็นเหตุให้เจ้าของเรือเลือกจ้างคนประจำเรือที่มีค่าแรงราคาถูกและไม่ได้มาตรฐาน¹⁰³ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ในเวลาต่อมารัฐที่ใช้หลักเรือชักธงสะดวกจึงเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนเรือให้มีความสอดคล้องกับหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) มากขึ้น อาทิ การเพิ่มสัดส่วนบุคคลที่มีสัญชาติรัฐตนเข้าไปเป็นเจ้าของเรือร่วมกับคนต่างด้าวและแรงงานคนประจำเรือ¹⁰⁴ การกำหนดเงื่อนไขการรับจดทะเบียนเรือโดยกำหนดข้อจำกัดด้านอายุเรือและกำหนดให้เรือนั้นต้องผ่านการตรวจสอบสภาพเรือก่อนการจดทะเบียนเรือ

105

4. แนวความคิดเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

สัญชาติเรือเป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับรัฐเจ้าของสัญชาติซึ่งรับจดทะเบียนเรือ กล่าวคือ สัญชาติเรือจะเกิดขึ้นและสิ้นสุดไปด้วยอำนาจของรัฐเจ้าของสัญชาติเท่านั้น รัฐแต่ละรัฐจึงใช้อำนาจตรากฎหมายภายในกำหนดหลักเกณฑ์การให้สัญชาติเรือและการถอนสัญชาติเรือของตนเอง ดังนั้น การสูญเสียสัญชาติเรือจึงต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายภายในแต่ละรัฐซึ่งในปัจจุบันยังไม่มี

¹⁰¹ Le T. Thuong, *supra* note 96, p.28.

¹⁰² อินวัฒน์ เมืองนารถ, *อ้างแล้ว* เชิงอรรถที่ 29, น.39.

¹⁰³ DR Z. OyaÖzçayir, *supra* note 89, p.26.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p.28.

¹⁰⁵ XhelilajErmal and KsenofonKrisafi, *supra* note 11, p.328.

ความเห็นของนักกฎหมายและคำอธิบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวความคิดการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน แต่เมื่อพิจารณาหลักการได้มาซึ่งสัญชาติเรือแล้วผู้เขียนเห็นว่า เมื่อแต่ละรัฐมีแนวความคิดและนโยบายการให้สัญชาติเรือแตกต่างกันและสามารถแบ่งแนวความคิดดังกล่าวออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ได้แก่ แนวความคิดการจดทะเบียนเรือแบบปิดกับแนวความคิดการจดทะเบียนเรือแบบเปิดซึ่งแต่ละแนวความคิดจะสะท้อนผ่านหลักเกณฑ์การให้สัญชาติเรือซึ่งเป็นกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ หลักเกณฑ์การถอนสัญชาติเรือจึงต้องสอดคล้องกับแนวความคิดการจดทะเบียนเรือด้วย ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าแนวความคิดเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือนั้นควรต้องพิจารณาควบคู่ไปกับหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนเรือที่แต่ละประเทศกำหนดด้วย จึงอาจพิจารณาแยกตามแนวความคิดเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือจดทะเบียน ดังนี้

(1) ประเทศที่ใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ซึ่งใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบปิดนั้นมักมีนโยบายที่เน้นการใช้อำนาจควบคุมดูแลกองเรือพาณิชย์ของรัฐตนอย่างใกล้ชิด หลักเกณฑ์อันเกี่ยวกับการให้สัญชาติแก่เรือจึงให้ความสำคัญกับสัญชาติของเจ้าของเรือซึ่งเป็นคุณสมบัติหลักในขั้นตอนการพิจารณารับจดทะเบียนเรือเพราะสัญชาติเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงนิติสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเจ้าของเรือ การรับจดทะเบียนเรือที่เจ้าของเรือเป็นคนชาติของรัฐย่อมทำให้รัฐสามารถใช้อำนาจควบคุมเรือในด้านต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่ากรณีที่เรือนั้นถือครองกรรมสิทธิ์โดยคนต่างชาติ ดังนั้น เมื่อรัฐให้สัญชาติแก่เรือลำใดแล้ว นอกจากเจ้าของเรือจะต้องถือสัญชาติของรัฐนั้นในขณะที่จดทะเบียนเรือแล้ว คุณสมบัติในเรื่องสัญชาติของเจ้าของเรือนี้อย่างคงดำรงอยู่ตลอดระยะเวลาที่เรือถือสัญชาติของรัฐนั้น หากสัญชาติของเจ้าของเรือเปลี่ยนแปลงไปเมื่อใดก็ย่อมเป็นเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือและสูญเสียสัญชาติเรือของรัฐนั้นในที่สุด

(2) ประเทศที่ใช้หลักเรือชักธงสะดวก (flag of convenience) ซึ่งใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้น จะไม่มีกฎเกณฑ์ที่กำหนดให้สัญชาติของเจ้าของเรือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญสำหรับการให้สัญชาติเรือ ดังนั้น ไม่ว่าเจ้าของเรือจะเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติของรัฐผู้รับจดทะเบียนเรือหรือไม่ก็มีสิทธินำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือของรัฐนั้นได้ และแม้ภายหลังสัญชาติของเจ้าของเรือจะเปลี่ยนแปลงไปเช่นใดก็ไม่เป็นเหตุที่ทำให้เรือถูกถอนทะเบียนเรือ การกำหนดหลักเกณฑ์อันเกี่ยวกับเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติเรือของรัฐที่มีหลักการให้สัญชาติเรือแบบเรือชักธงสะดวก (flag of convenience) นี้จึงมิได้มี

บทบัญญัติเรื่องของการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือหรือการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของเรือ แต่รัฐจะถอนทะเบียนเรือโดยอาศัยเหตุจากกรณีที่เรือนั้นมิได้ปฏิบัติตามข้อบังคับทางกฎหมายที่รัฐกำหนด เช่น ในเรื่องของความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) การป้องกันมลพิษที่เกิดจากการเดินเรือ หรือกรณีการใช้เรือทำกิจกรรมที่ฝ่าฝืนกฎหมายภายในของรัฐนั้น เป็นต้น

สำหรับเรือที่ได้รับสัญชาติด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือนั้น การจดทะเบียนเรือเป็นวิธีปฏิบัติของรัฐซึ่งบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับเรือลำต่างๆ ไว้เป็นหลักฐานทางทะเบียนของรัฐเพื่อการติดตาม ตรวจสอบ ควบคุมเรือลำนั้นอย่างมีประสิทธิภาพ ทะเบียนเรือเป็นหลักฐานการจดทะเบียนเรือและเป็นสิ่งที่บ่งชี้ว่าเรือมีสัญชาติเดียวกันกับรัฐผู้รับจดทะเบียนเรือนั้นเมื่อสัญชาติเรือจดทะเบียนเป็นสิ่งซึ่งจะได้รับมาเฉพาะแต่โดยอำนาจรัฐเจ้าของสัญชาติผ่านการจดทะเบียนเรือเท่านั้น การสิ้นสุดสัญชาติของเรือจดทะเบียนก็ควรจะเป็นไปโดยอาศัยเฉพาะอำนาจรัฐเจ้าของสัญชาติด้วยวิธีการถอนทะเบียนเรือเช่นเดียวกันเพราะทะเบียนเรือเป็นเอกสารที่เป็นหลักฐานแสดงสัญชาติของเรือที่ใช้อ้างอิงกับบุคคลทั่วไปและรัฐเมืองท่าอื่นๆ トラบใดที่ทะเบียนเรือยังมิได้ถูกรัฐใช้อำนาจเพิกถอน เรือก็ยังคงมีสัญชาติของรัฐนั้น ดังนั้น เมื่อเกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งที่กฎหมายกำหนดให้เป็นเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติเรือของรัฐที่ตนจดทะเบียนแล้วก็ควรจะต้องถอนทะเบียนเรือนั้นด้วยเพื่อสร้างความชัดเจนในแง่สิทธิหน้าที่ระหว่างรัฐเจ้าของสัญชาติกับเจ้าของเรือป้องกันการสับสนของสาธารณชน ทั้งนี้ แต่ละรัฐมักจะกำหนดรายละเอียดเงื่อนไขการถอนทะเบียนเรือของรัฐตนไว้แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม แม้ในปัจจุบันประเทศต่างๆ ในโลกจะมีทั้งรัฐใช้ระบบทะเบียนเรือแบบปิดและบางรัฐใช้ระบบทะเบียนเรือแบบเรือชักธงสะดวก ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในส่วนของหลักเกณฑ์ของรัฐจำนวนมากเกี่ยวกับเงื่อนไขการสิ้นสุดสัญชาติเรือจดทะเบียนนั้นมีหลักการใหญ่ร่วมกันอยู่ เช่น หลักการขอถอนทะเบียนเรือโดยสมัครใจของเจ้าของเรือ หลักการถอนทะเบียนเรือเมื่อกรรมสิทธิ์ในเรือโอนไปยังคนต่างด้าวเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

บทที่ 3

หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการได้มาและการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

1. บทบัญญัติกฎหมายต่างประเทศ

ในทางระหว่างประเทศนั้น แม้ว่าแต่ละประเทศจะมีอิสระในการตรากฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขภายในของภูมิตนเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือตามนโยบายของแต่ละประเทศ แต่หลักเกณฑ์เหล่านั้นยังต้องสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศด้วย เนื้อหาในบทนี้จึงกล่าวถึงหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือตามกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบปิดหรือแบบเปิด รวมทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือเพื่อศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เหล่านั้นและใช้เป็นแนวทางพิจารณาหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเพื่อนำมาปรับใช้กับกฎหมายทะเบียนเรือของประเทศไทยต่อไป

1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศ

1.1.1 อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (Convention on the High Seas 1958)

อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (Convention on the High Seas 1958) เป็นอนุสัญญาฉบับหนึ่งในจำนวน 4 ฉบับที่รวมอยู่ในอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958¹ ซึ่งได้รับมติเห็นชอบจากการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเลครั้งที่ 1 และมีผลใช้

¹ อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1958 ทั้ง 4 ฉบับ ได้แก่

บังคับเมื่อปี ค.ศ. 1962² โดยประเทศไทยได้ลงนามรับรองและให้สัตยาบันอนุสัญญานับดังกล่าวแล้ว อนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (Convention on the High Seas 1958) จึงมีผลบังคับใช้ กับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2511

สำหรับเนื้อหาของอนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับสัญชาติเรือจดทะเบียนและความสัมพันธ์ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาตินั้นมีอยู่ใน ข้อบัญญัติดังต่อไปนี้

ข้อ 5³

1. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone)

2. อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Seas)

3. อนุสัญญาว่าด้วยการทำประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas)

4. อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf)

² กาญจนา คงวันดี, *อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1*, น.34.

³ 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.

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

1. รัฐแต่ละรัฐจะกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตน และในการใช้สิทธิชักธงของตน เรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชักธง จะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างประเทศกับเรือ นั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐต้องใช้อำนาจและการควบคุมของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องเกี่ยวกับการปกครอง วิชาการและการสังคมแก่เรือที่ชักธงของตน

2. รัฐแต่ละรัฐจะออกเอกสารเพื่อการนั้นให้แก่เรือที่รัฐนั้นให้สิทธิชักธงของตน

ข้อ 6⁴

1. เรือจะใช้เดินภายใต้ธงของรัฐเดียวเท่านั้น และจะอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐนั้นโดยจำเพาะเมื่ออยู่ในทะเลหลวง นอกจากในกรณีพิเศษซึ่งได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในข้อเหล่านี้ เรือมีอาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางเรือในขณะที่แวะยังเมืองท่า เว้นแต่ในกรณีการโอนกรรมสิทธิ์หรือการเปลี่ยนที่จะจดทะเบียนอย่างแท้จริง

2. เรือซึ่งใช้เดินภายใต้ธงของรัฐสองรัฐหรือกว่านั้น โดยใช้ธงเหล่านั้นตามความสะดวกมีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดได้ในส่วนที่เกี่ยวกับรัฐอื่นใด และอาจถูกถือเสมือนเรือที่ไร้สัญชาติได้

⁴ 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.

จะเห็นได้จากข้อบัญญัติข้อที่ 5 แห่งอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (Convention on the High Seas 1958) ว่าได้กล่าวถึงการให้สัญชาติเรือด้วยวิธีการจดทะเบียน และให้อำนาจแก่รัฐแต่ละรัฐในการใช้ดุลพินิจกำหนดเงื่อนไขของการให้สัญชาติแก่เรือ โดยได้กล่าวถึงหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ไว้ด้วยซึ่งเมื่อพิจารณาจากบริบทของเนื้อหาในข้อบัญญัติแล้ว จะเห็นว่า ในอนุสัญญาฯ มิได้อธิบายคำจำกัดความและลักษณะของหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงไว้ส่งผลให้แนวคิดเกี่ยวกับหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงขาดความชัดเจนทั้งในแง่การปรับใช้กับการให้สัญชาติเรือ และในแง่สภาพบังคับกรณีที่เรื่อนั้นขาดความเกี่ยวโยงอันแท้จริงกับรัฐภายหลังจากรับสัญชาติเรือมาแล้ว⁵ การปรับใช้ข้อบัญญัติในเรื่องดังกล่าวจึงต้องอาศัยการตีความกฎหมายประกอบ⁶ แต่มีข้อสังเกตจากเนื้อหาของข้อบัญญัติที่ 5 ว่า ความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างประเทศกับเรือมิได้เป็นเงื่อนไขของการได้มาซึ่งสัญชาติเรือ แต่เป็นหลักการที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศกับเรือในภายหลังจากรับการจดทะเบียนสัญชาติเรือแล้ว โดยอนุสัญญาฯ บังคับว่าจะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงเพื่อให้รัฐสามารถใช้อำนาจควบคุมเรือในเรื่องทางการบริหาร วิชาการและการสังคมแก่เรือที่ชักธงของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ⁷ ซึ่งจะเห็นได้จากข้อบัญญัติที่ 10 ได้กำหนดลักษณะที่รัฐจะใช้มาตรการที่จำเป็นในการควบคุมเรือให้มีความปลอดภัยต่อท้องทะเลไว้ว่า “1. รัฐจะต้องใช้มาตรการที่จำเป็นในการควบคุมเรือที่ชักธงของรัฐตนให้มีความปลอดภัยต่อท้องทะเลในเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) การใช้สัญญาณ การดำรงรักษาไว้ซึ่งการติดต่อสื่อสาร และการป้องกันการโดนกันของเรือ

⁵ XhelilajErmal and KsenofonKrisafi, “International Implications Concerning the Legal Regime and Policy of Ship Registration,” Constanta Maritime University Annals, 19, 14, p.324 (2013).

⁶ กาญจนา คงวันดี, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.40.

⁷ Richard Coles and Edward Watt, Ship Registration: Law and Practice, 2nd Edition, (Great Britain : MPG Books, 2009), p.16.

(ข) การจัดการคนประจำเรือและเงื่อนไขหรือสภาพการจ้างลูกเรือจะต้องคำนึงถึงข้อตกลงระหว่างประเทศที่ใช้บังคับแก่กรณี

(ค) การต่อเรือ เครื่องมือเครื่องใช้ และความปลอดภัยของตัวเรือ

2. ทั้งนี้ ในการดำเนินมาตรการดังกล่าวนั้น แต่ละประเทศจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ยอมรับกันทั่วไป และดำเนินการที่จำเป็นเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะมีการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว”⁸

สำหรับข้อตกลงระหว่างประเทศที่ถือว่าเป็นข้อตกลงที่ยอมรับกันโดยทั่วไปตามข้อบัญญัติที่ 10 วรรคสองนั้น ได้แก่⁹

⁸ Convention on the High Seas 1958, Article 10

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.

⁹ Oude Elferink, Alex G., "The Genuine Link Concept; Time for a Post Mortem?," Netherlands Institute for the Law of the Sea (NILOS), <<http://www.uu.nl/content/genuine%20link.pdf>>, September 8, 2004, p.4.

(1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1994 (International Convention for the Safety of Life at Sea of 1 November 1974 : SOLAS 1974)

(2) พิธีสาร ค.ศ. 1978 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (Protocol to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 of 17 February 1978 : SOLAS 1978)

(3) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Loadlines of 5 April 1966 : LOADLINES 1966)

(4) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือชนกันในทะเล ค.ศ. 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea of 20 October 1972 : COLREG 1972)

(5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers of 7 July 1978 : STCW)

1.1.2 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

อนุสัญญานี้เกิดขึ้นจากการประชุมของสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ครั้งที่สามซึ่งถูกจัดขึ้นระหว่างปี ค.ศ. 1973 ถึง ค.ศ. 1982 มีผู้แทนจาก 159 ประเทศเข้าร่วมประชุมเพื่อปรับปรุงและพัฒนาหลักกฎหมายทะเลระหว่างประเทศด้วยการรวบรวมจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่าด้วยการใช้ท้องทะเลไว้ในอนุสัญญานี้โดยอนุสัญญาฉบับนี้จะรวบรวมเนื้อหาของอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ. 1958 ทั้ง 4 ฉบับเข้าด้วยกัน ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยเขตทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone) อนุสัญญาว่าด้วยการทำประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลหลวง (Convention on Fishing and Conservation of the

Living Resources of the High Seas) อนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf) และอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Sea)¹⁰ อนุสัญญาดังกล่าวนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1994 สำหรับประเทศไทยไทยนั้นเป็นประเทศหนึ่งที่เข้าร่วมประชุมยกร่างอนุสัญญาฯ โดยได้ลงนามรับรองอนุสัญญาฯ ไว้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1982 และได้ให้สัตยาบันเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 อนุสัญญาดังกล่าวจึงมีผลบังคับใช้กับประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 14 มิถุนายน พ.ศ. 2554

สำหรับเนื้อหาของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญชาติเรือและความสัมพันธ์ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาตินั้นมีอยู่ในข้อกำหนดดังต่อไปนี้

ข้อ 91¹¹

1. ให้รัฐทุกรัฐกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือ ในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตน และในการใช้สิทธิชักธงของตน เรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชักธง จะต้องมีความเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างประเทศกับเรือนั้น

¹⁰ จุมพต สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายทะเล อาณาเขตทะเล, (กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2536), น. 1-9.

¹¹ 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.

2. ให้รัฐทุกรัฐออกเอกสารเพื่อการนั้นให้แก่เรือที่รัฐนั้นได้ให้สิทธิชักธงของ

ตน

ข้อ 92¹²

1. ให้เรือเดินทะเลภายใต้ธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น และเว้นไว้แต่ในกรณีพิเศษซึ่งได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในอนุสัญญานี้ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งเขตอำนาจโดยจำเพาะของรัฐนั้นเมื่ออยู่ในท่าเรือที่จอดแวะ เว้นไว้แต่ในกรณีของการโอนกรรมสิทธิ์อย่างแท้จริงหรือการเปลี่ยนการจดทะเบียน

2. เรือซึ่งเดินภายใต้ธงของรัฐสองรัฐหรือกว่านั้น โดยใช้ธงเหล่านั้นตามความสะดวก มีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดต่อรัฐอื่นใดได้ และอาจถูกถือเสมือนเรือที่ไร้สัญชาติ

ข้อ 94¹³

¹² 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.

¹³ Article 94 Duties of the flag State

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

1. ให้รัฐทุกรัฐใช้เขตอำนาจและการควบคุมของตนอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องการบริหาร เทคนิค และสังคมเหนือเรือที่ชักธงของตน

2. โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้รัฐทุกรัฐ

(ก) เก็บรักษาทะเบียนเรือซึ่งระบุชื่อและรายละเอียดของเรือที่ชักธงของตน ยกเว้นเรือซึ่งอยู่นอกข้อบังคับระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปเนื่องจากมีขนาดเล็ก และ

(ข) ใช้เขตอำนาจภายใต้กฎหมายภายในของตนเหนือเรือแต่ละลำซึ่งชักธงของตนและนายเรือ เจ้าหน้าที่และลูกเรือของเรือนั้น ในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องการบริหาร เทคนิค และสังคมเกี่ยวกับเรือนั้น

3. ให้รัฐทุกรัฐใช้มาตรการสำหรับเรือต่างๆ ซึ่งชักธงของตนเช่นที่จำเป็นเพื่อประกันความปลอดภัยในทะเล อาทิเช่น ในด้านต่อไปนี้

(ก) การก่อสร้าง เครื่องอุปกรณ์ และความเหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ

2. In particular every State shall: (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to: (a) the construction, equipment and seaworthiness of ships; (b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments; (c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions

(ข) การจัดคนประจำเรือ สภาพการทำงาน และการฝึกอบรมลูกเรือ โดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่

(ค) การใช้สัญญา การคงไว้ซึ่งการสื่อสาร และการป้องกันการโดนกัน

จากข้อบัญญัติข้อที่ 91 จะเห็นว่าอนุสัญญาฉบับนี้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขการให้สัญชาติเรือและความสัมพันธ์ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของสัญชาติเรือโดยใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ไว้ในทำนองเดียวกับอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ยังคงมีได้ให้คำอธิบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงและมิได้กำหนดบทบังคับไว้ว่าหากขาดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงแล้วจะมีผลอย่างไร แต่เป็นที่เข้าใจได้ว่าหากขาดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงแล้ว รัฐเจ้าของสัญชาติก็จะไม่สามารถใช้อำนาจควบคุมเรือตามข้อบัญญัติแห่งอนุสัญญา ข้อที่ 94 ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั่นเองจึงเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือตามอนุสัญญาฉบับนี้มีเนื้อหาแตกต่างจากอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 เพียงเล็กน้อย โดยยังคงยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ให้รัฐใช้เป็นหลักในการกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นการนำหลักการตามมาตรา 5 แห่งอนุสัญญานครเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 มาปรับปรุงใหม่โดยมิได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในสาระสำคัญแต่อย่างใด¹⁴

1.1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 (United Nations Convention on Conditions of Registration of Ships 1986)

เนื่องจากในช่วงเวลาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา ประเทศต่างๆ ได้มีข้อถกเถียงเกี่ยวกับประเด็นการจดทะเบียนเรือแบบเปิด กล่าวคือ กลุ่มประเทศซึ่งได้รับผลกระทบจากประเทศที่ใช้การจดทะเบียนเรือแบบเปิดนั้นได้แย่งคัดค้านวิธีการจดทะเบียนเรือดังกล่าวโดยเรียกร้องให้ยกเลิกวิธีการจดทะเบียนเรือแบบนี้ไป ในขณะที่บางประเทศยังคงต้องการใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบ

¹⁴ United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Article 91.

เปิดอยู่เพราะเห็นว่าการจดทะเบียนเรือแบบเปิดจะช่วยประหยัดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการเดินเรือซึ่งจะส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศ¹⁵ ดังนั้น ในระหว่างปี ค.ศ. 1984 ถึง ค.ศ. 1986 ที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD) จึงได้นำประเด็นเรื่องของการจดทะเบียนเรือภายใต้แนวคิดของหลักความเกี่ยวข้องอันแท้จริงระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนเรือมาพิจารณา¹⁶ ดังจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากลเกี่ยวกับเงื่อนไขและแนวทางการรับจดทะเบียนเรือ โดยมีวัตถุประสงค์ให้รัฐเจ้าของธง (flag state) ใช้อำนาจรัฐควบคุมดูแลกิจการกองเรือสัญชาติตนอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องหลักความเกี่ยวข้องอันแท้จริง (genuine link)¹⁷ กล่าวคือ อนุสัญญาฉบับนี้ประสงค์ให้รัฐใช้อำนาจควบคุมอย่างทั่วถึงในเรื่องของการระบุตัวตนที่ชัดเจนของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริงและบุคคลผู้ควบคุมเรือ การบริหารจัดการเรือ เรื่องทางเทคนิครวมถึงเรื่องเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องกับกิจการเรือนั้น¹⁸ จึงกล่าวได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 สนับสนุนประเภทการจดทะเบียนเรือแบบปิดและมุ่งกำหนดหลักการที่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวคิด

¹⁵ กอบกุล รายนาค, กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล, (เชียงใหม่ : ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530), น.125-126.

¹⁶ กาญจนา คงวันดี, อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.49.

¹⁷ อำนาจ วรณวิทยา, “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481,” (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), น.55-56.

¹⁸ Article 1 Objectives

For the purpose of ensuring or, as the case may be, strengthening the genuine link between a State and ships flying its flag, and in order to exercise effectively its jurisdiction and control over such ships with regard to identification and accountability of shipowners and operators as well as with regard to administrative, technical, economic and social matters, a flag State shall apply the provisions contained in this Convention.

การรับจดทะเบียนเรือโดยอาศัยความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ซึ่งเป็นหลักการที่มีอยู่ในอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 กับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แต่ยังไม่เคยได้รับการอธิบายความหมายและรายละเอียดหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนภายใต้แนวคิดดังกล่าวอย่างชัดเจน

เมื่อพิจารณาข้อบัญญัติต่างๆ แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 แล้วจะเห็นว่าอนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือจดทะเบียนเท่านั้นและสามารถอนุมานได้ว่าแนวคิดหลักความเกี่ยวโยงแท้จริงนั้นมียุทธศาสตร์ประกอบดังต่อไปนี้

1. รัฐเจ้าของธงจะต้องมีมาตรการควบคุมความปลอดภัยของเรือที่ชักธงรัฐ และมีมาตรการป้องกันมลภาวะทางทะเลจากเรือนั้น¹⁹

¹⁹ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986

Article 5 National Maritime Administration

1. The flag State shall have a competent and adequate national maritime administration, which shall be subject to its jurisdiction and control.

2. The flag State shall implement applicable international rules and standards concerning, in particular, the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment.

3. The maritime administration of the flag State shall ensure:

(a) That ships flying the flag of such State comply with its laws and regulations concerning registration of ships and with applicable international rules and standards concerning, in particular, the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment;

2. รัฐเจ้าของธงจะต้องสามารถตรวจสอบและระบุตัวตนของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริงและผู้ควบคุมเรือที่ชักธงรัฐตนได้ และรัฐเจ้าของธงจะต้องบันทึกเรือซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายแห่งรัฐตนไว้ในทะเบียนเรือของรัฐและต้องออกเอกสารการจดทะเบียนเพื่อเป็นหลักฐานการจดทะเบียนเรือมอบไว้ให้แก่เจ้าของเรือเพื่อเก็บรักษาไว้บนเรือ²⁰

(b) That ships flying the flag of such State are periodically surveyed by its authorized surveyors in order to ensure compliance with applicable international rules and standards;

(c) That ships flying the flag of such State carry on board documents, in particular those evidencing the right to fly its flag and other valid relevant documents, including those required by international conventions to which the State of registration is a Party;

(d) That the owners of ships flying the flag of such State comply with the principles of registration of ships in accordance with the laws and regulations of such State and the provisions of this Convention.

²⁰ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986

Article 6 Identification and accountability

1. The State of registration shall enter in its register of ships, *inter alia*, information concerning the ship and its owner or owners. Information concerning the operator, when the operator is not the owner, should be included in the register of ships or in the official record of operators to be maintained in the office of the Registrar or be readily accessible to him, in accordance with the laws and regulations of the State of registration. The State of registration shall issue documentation as evidence of the registration of the ship.

-
2. The State of registration shall take such measures as are necessary to ensure that the owner or owners, the operator or operators, or any other person or persons who can be held accountable for the management and operation of ships flying its flag can be easily identified by persons having a legitimate interest in obtaining such information.
 3. Registers of ships should be available to those with a legitimate interest in obtaining information contained therein, in accordance with the laws and regulations of the flag State.
 4. A State should ensure that ships flying its flag carry documentation including information about the identity of the owner or owners, the operator or operators or the person or persons accountable for the operation of such ships, and make available such information to port State authorities.
 5. Log-books should be kept on all ships and retained for a reasonable period after the date of the last entry, notwithstanding any change in a ship's name, and should be available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information, in accordance with the laws and regulations of the flag State. In the event of a ship being sold and its registration being changed to another State, log-books relating to the period before such sale should be retained and should be available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information, in accordance with the laws and regulations of the former flag State.
 6. A State shall take necessary measures to ensure that ships it enters in its register of ships have owners or operators who are adequately identifiable for the purpose of ensuring their full accountability.
 7. A State should ensure that direct contact between owners of ships flying its flag and its government authorities is not restricted.

3. รัฐเจ้าของธงจะต้องตรากฎหมายกำหนดสัดส่วนเจ้าของเรือที่เป็นคนชาติของรัฐตนในอัตราที่เหมาะสมแก่การใช้อำนาจรัฐควบคุมกิจการของเรือนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ²¹ ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นบริษัท รัฐเจ้าของธงจะต้องมั่นใจว่าบริษัทดังกล่าวมีสถานประกอบการแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในเขตอำนาจรัฐตามกฎหมาย มิเช่นนั้นบริษัทดังกล่าวจะต้องมีผู้แทนที่เป็นคนชาติของรัฐเจ้าของธงหรือมีถิ่นที่อยู่ในรัฐเจ้าของธง²²

²¹ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986

Article 8 Ownership of ships

1. Subject to the provisions of article 7, the flag State shall provide in its laws and regulations for the ownership of ships flying its flag.
2. Subject to the provisions of article 7, in such laws and regulations the flag State shall include appropriate provisions for participation by that State or its nationals as owners of ships flying its flag or in the ownership of such ships and for the level of such participation. These laws and regulations should be sufficient to permit the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag.

²² United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986

Article 10 Role of flag States in respect of the management of shipowning companies and ships

1. The State of registration, before entering a ship in its register of ships, shall ensure that the shipowning company or a subsidiary shipowning company is established and/or has its principal place of business within its territory in accordance with its laws and regulations.
2. Where the shipowning company or a subsidiary shipowning company or the principal place of business of the shipowning company is not established in the flag State, the

4. รัฐเจ้าของธงจะต้องตรากฎหมายกำหนดสัดส่วนของบุคลากรประจำเรือที่เป็นคนชาติของรัฐตนในอัตราที่เหมาะสมแก่การใช้อำนาจรัฐควบคุมกิจการของเรือนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ²³

latter shall ensure, before entering a ship in its register of ships, that there is a representative or management person who shall be a national of the flag State, or be domiciled therein. Such a representative or management person may be a natural or juridical person who is duly established or incorporated in the flag State, as the case may be, in accordance with its laws and regulations, and duly empowered to act on the shipowner's behalf and account. In particular, this representative or management person should be available for any legal process and to meet the shipowner's responsibilities in accordance with the laws and regulations of the State of registration.

²³ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986

Article 9 Manning of ships

1. Subject to the provisions of article 7, a State of registration, when implementing this Convention, shall observe the principle that a satisfactory part of the complement consisting of officers and crew of ships flying its flag be nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence in that State.

2. Subject to the provisions of article 7 and in pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, and in taking necessary measures to this end, the State of registration shall have regard to the following:

- (a) the availability of qualified seafarers within the State of registration;
- (b) multilateral or bilateral agreements or other types of arrangements valid and enforceable pursuant to the legislation of the State of registration;
- (c) the sound and economically viable operation of its ships.

แม้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะมีได้กำหนดนิยามของหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ไว้อย่างชัดเจน แต่จากวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาฯ และข้อบัญญัติต่างๆ แห่งอนุสัญญาฯ จะเห็นว่าอนุสัญญาฯ ได้กำหนดหลักการให้รัฐเจ้าของธงสามารถใช้อำนาจควบคุมกิจการเรือได้อย่างใกล้ชิดโดยเน้นที่ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐเจ้าของธงกับบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือและผู้ควบคุมเรือ อย่างเช่น หลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้นั้นใช้บังคับกับเรือเดินทะเลสำหรับการค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป โดยกำหนดให้รัฐแต่ละรัฐบัญญัติเนื้อหากฎหมายอัน

3. The State of registration should implement the provision of paragraph 1 of this article on a ship, company or fleet basis.

4. The State of registration, in accordance with its laws and regulations, may allow persons of other nationalities to serve on board ships flying its flag in accordance with the relevant provisions of this Convention.

5. In pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, the State of registration should, in co-operation with shipowners, promote the education and training of its nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence within its territory.

6. The State of registration shall ensure:

(a) that the manning of ships flying its flag is of such a level and competence as to ensure compliance with applicable international rules and standards, in particular those regarding safety at sea;

(b) that the terms and conditions of employment on board ships flying its flag are in conformity with applicable international rules and standards;

(c) that adequate legal procedures exist for the settlement of civil disputes between seafarers employed on ships flying its flag and their employers;

(d) that nationals and foreign seafarers have equal access to appropriate legal processes to secure their contractual rights in their relations with their employers.

เกี่ยวกับทะเบียนเรือให้ตั้งอยู่บนฐานของความมีส่วนร่วมของชนชาติของรัฐเจ้าของธงเรือนั้นเพื่อให้รัฐสามารถใช้อำนาจควบคุมเรือและมีเขตอำนาจศาลเหนือเรือลำนั้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ อนุสัญญาฯ มิได้ระบุนิติศาสตร์ส่วนของชนชาติที่เป็นเจ้าของเรือหรือบุคลากรประจำเรืออย่างชัดเจน²⁴ ดังนั้น รัฐอาจเลือกควบคุมกิจการกองเรือในรัฐตนโดยยึดหลักกรรมสิทธิ์ของเรือต้องเป็นของชนชาติของรัฐตน หรือจะยึดหลักสัดส่วนสัญชาติของบุคลากรประจำเรือ หรือรัฐอาจใช้ทั้งสองหลักดังกล่าวประกอบกันก็ได้²⁵ จึงเห็นได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 ได้พยายามกำหนดหลักความเกี่ยวโยงแท้จริงอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้เป็นมาตรฐานในการกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือเพื่อให้รัฐสามารถใช้อำนาจควบคุมเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันอนุสัญญาดังกล่าวยังไม่มีผลใช้บังคับเนื่องจากมีจำนวนประเทศที่ลงนามและให้สัตยาบันไม่มากนัก

สำหรับประเทศไทยนั้นได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 โดยได้ลงนามในอนุสัญญาดังกล่าวเมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2501 และได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาดังกล่าวด้วย²⁶ ประเทศไทยจึงมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ในฐานะรัฐสมาชิก ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวได้กล่าวถึงหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) และให้ความสำคัญต่อการใช้อำนาจอรัฐควบคุมติดตามเรือที่จดทะเบียนของรัฐอย่างใกล้ชิดจึงเห็นได้ว่า

²⁴ กาญจนา คงวันดี, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.56.

²⁵ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986
Article 7 Participation by nationals in the ownership and/or manning of ships
With respect to the provisions concerning manning and ownership of ships as contained in paragraphs 1 and 2 of article 8 and paragraphs 1 to 3 of article 9, respectively, and without prejudice to the application of any other provisions of this Convention, a State of registration has to comply either with the provisions of paragraphs 1 and 2 of article 8 or with the provisions of paragraphs 1 to 3 of article 9, but may comply with both.

²⁶ ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2546), น.121.

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทยนั้นได้ตอบสนองหลักการแห่งอนุสัญญาฯ ด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขคุณสมบัติของเจ้าของเรือไว้ค่อนข้างเคร่งครัดโดยกำหนดให้เจ้าของเรือส่วนข้างมากจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยอันเป็นการสงวนกิจการเรือพาณิชย์ไทยไว้ให้แก่คนในชาติเท่านั้น นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ซึ่งมีหลักการในเรื่องการจดทะเบียนเรือและการใช้อำนาจรัฐควบคุมเรือแบบเดียวกันกับอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 เช่นเดียวกัน แต่ในส่วนของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 นั้นไม่ปรากฏว่าประเทศไทยเข้าร่วมลงนามแต่อย่างใด

1.2 กฎหมายภายในของต่างประเทศ

1.2.1 ประเทศสหราชอาณาจักร (United Kingdom)

ปัจจุบัน กฎเกณฑ์เกี่ยวกับสัญชาติเรือและระบบทะเบียนเรือของประเทศสหราชอาณาจักรอยู่ภายใต้กฎหมายชื่อว่ากฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) และหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138) ซึ่งกำหนดเงื่อนไขการได้มาซึ่งสัญชาติเรือด้วยวิธีจดทะเบียนและการสูญเสียสัญชาติเรือจดทะเบียน ดังนี้

1.2.1.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน

กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) กำหนดให้เรือมีสัญชาติอังกฤษและมีสิทธิชักธงเรือสัญชาติอังกฤษ²⁷ หากได้รับการจดทะเบียนเรือที่ประเทศสหราชอาณาจักรตามเงื่อนไขที่กฎหมายอันเกี่ยวด้วยการจดทะเบียนเรือกำหนด²⁸ ดังต่อไปนี้

²⁷ Section 2 British flag.

(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

1. สัญชาติของเจ้าของเรือ

เรือที่มีสิทธิจะได้รับการจดทะเบียนสัญชาติอังกฤษตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) ได้จะต้องปรากฏ

(1) The flag which every British ship is entitled to fly is the red ensign (without any defacement or modification) and, subject to subsections (2) and (3) below, no other colours.

(2) Subsection (1) above does not apply to Government ships.

(3) The following are also proper national colours, that is to say—

(a) any colours allowed to be worn in pursuance of a warrant from Her Majesty or from the Secretary of State;

(b) in the case of British ships registered in a relevant British possession, any colours consisting of the red ensign defaced or modified whose adoption for ships registered in that possession is authorised or confirmed by Her Majesty by Order in Council.

(4) Any Order under subsection (3)(b) above shall be laid before Parliament after being made.

²⁸ Section 1 British ships and United Kingdom ships.

(1) A ship is a British ship if—

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

(3) A ship is a “United Kingdom ship” for the purposes of this Act (except section 85 and 144(3)) if the ship is registered in the United Kingdom under Part II (and in Part V “United Kingdom fishing vessel” has a corresponding meaning).

ข้อเท็จจริงในขณะจดทะเบียนเรือว่ากรรมสิทธิ์ในเรือนั้นเป็นของบุคคลผู้มีคุณสมบัติที่จะเป็นเจ้าของเรือสัญชาติอังกฤษได้ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด²⁹ เช่นในกรณีที่บุคคลธรรมดาจะต้องเป็นพลเมืองอังกฤษ หรือบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐสมาชิกแห่งประชาคมเศรษฐกิจยุโรปซึ่งใช้สิทธิเสรีภาพในเรื่องการเคลื่อนย้ายแรงงานหรือสิทธิในการตั้งสถานประกอบธุรกิจในประเทศสหราชอาณาจักรหรือเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติอังกฤษตามกฎหมายว่าด้วยสัญชาติอังกฤษ 1981 ในกรณีที่เพ็นนิติบุคคลในรูปของบริษัทจำกัดจะต้องจดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายของประเทศสมาชิกหรืออาณานิคมของประเทศสหราชอาณาจักร และจะต้องมีสถานประกอบการตั้งอยู่ในประเทศสหราชอาณาจักรหรือรัฐอาณานิคมของประเทศสหราชอาณาจักร³⁰ เป็นต้น

²⁹ Merchant Shipping Act 1995

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;

³⁰ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

Regulation 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(5) are British subjects;

(e) persons who under the Hong Kong (British Nationality) Order 1986 (6) are British Nationals (Overseas);

(f) bodies corporate incorporated in a member State;

สำหรับเจ้าของเรือที่ไม่มีคุณสมบัติเกี่ยวข้องกับสัญชาติอังกฤษ ดังกล่าวข้างต้นก็สามารถเป็นเจ้าของเรือจดทะเบียนสัญชาติอังกฤษได้ หากเป็นบุคคลหนึ่งในบรรดาผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือลำนั้นโดยที่ส่วนได้เสียส่วนมากของเรือเป็นของบุคคลผู้มีคุณสมบัติที่จะจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือสัญชาติอังกฤษได้ตามข้อ 7 แห่งหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138)³¹ แต่หลักเกณฑ์ดังกล่าวกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมบังคับให้เรือนั้นจะได้รับการจดทะเบียนต่อเมื่อบุคคลผู้เป็น

(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(7) and registered in the United Kingdom.

³¹ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 7 (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.

Regulation 8—(1) Subject to regulation 36(4) (Refusal of registration) and paragraphs (2), (3) and (4) below a ship shall be entitled to be registered if a majority interest in the ship is owned by one or more persons qualified to be owners of British ships.

เจ้าของเรือส่วนข้างมากที่มีคุณสมบัติตามข้อ 7 มีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการอยู่ที่ประเทศสหราชอาณาจักรเท่านั้น³²

³² Regulation 8 (2) Where entitlement to register arises by virtue of the majority interest being made up of a person or persons qualified by reason of regulation 7(1)(a), (b), (e), (f), or (h), the ship shall, subject to paragraphs (3) and (4) below, be registered only if that person or (as the case may be) any of those persons is resident in the United Kingdom.

(3) Where the condition in paragraph (2) is not satisfied the ship shall be registered only if a representative person is appointed in relation to the ship under Part V.

(4) Where entitlement to be registered arises by virtue of the fact that the majority interest is owned by persons one or more of whom are persons who are qualified by reason of:—

(a) regulation 7(1)(c) or (d), the ship shall be registered only if:—

(i) that person, or (as the case may be) any of those persons, is resident in the United Kingdom, or

(ii) where that condition is not satisfied, the Secretary of State furnishes a declaration that he consents to the ship being registered, and, in addition, a representative person is appointed in relation to the ship;

(b) regulation 7(1)(g), the ship shall be registered only if:—

(i) the body corporate has a place of business in the United Kingdom, or

(ii) where that condition is not satisfied, if a representative person is appointed in relation to the ship.

2. ถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือซึ่งเป็นนิติบุคคลที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของอาณานิคมอังกฤษจะต้องมีที่ตั้งของสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสหราชอาณาจักรหรือมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในอาณานิคมของประเทศสหราชอาณาจักรตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 ข้อ 7(จ) (Regulation 7(g) of Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138)

สำหรับเรือซึ่งมีเจ้าของหลายคนถือกรรมสิทธิ์ร่วมกันแต่มีเจ้าของบางคนไม่มีความเกี่ยวข้องกับสัญชาติอังกฤษจึงไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นเจ้าของเรือจดทะเบียนสัญชาติอังกฤษได้นั้นอาจมีสิทธิจดทะเบียนเรือสัญชาติอังกฤษได้หากปรากฏว่าส่วนใหญ่ได้เสียข้างมากของเรือนั้นเป็นของเจ้าของเรือซึ่งมีคุณสมบัติพอที่จะจดทะเบียนเรือได้ แต่ทั้งนี้ จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงเข้าเงื่อนไขเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 ข้อ 8 (Regulation 8 of Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138) ว่าเจ้าของเรือผู้มีความสมบัตินั้นจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศสหราชอาณาจักรด้วย

(5) Where entitlement to be registered arises by virtue of the fact that the majority interest is owned by the following persons:—

(a) one or more persons who are qualified by reason of regulation 7(1)(a), (b), (e), (f), or (h), and

(b) one or more persons qualified by reason of regulation 7(1)(c) or (d), or

(c) one or more persons qualified by reason of regulation 7(1)(g),

the ship shall be entitled to be registered—

(i) if any of those persons is resident in the United Kingdom, or

(ii) (where that condition is not satisfied) if a representative person is appointed in relation to the ship.

(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ

กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) ให้อำนาจแก่นายทะเบียนเรือในการใช้ดุลยพินิจปฏิเสธการรับจดทะเบียนเรือสัญชาติอังกฤษ ในกรณีที่เห็นว่าสภาพแห่งเรือหรืออุปกรณ์บนเรือนั้นไม่ปลอดภัยต่อการเดินเรือหรือเสี่ยงต่อการสร้างมลพิษทางทะเล หรือไม่ปลอดภัยต่อสุขภาพและสวัสดิภาพของนายเรือและคนเรือที่ทำงานในเรือลำนั้น³³

(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ

เจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือลำใดที่มีคุณสมบัติจะเป็นเจ้าของเรือจดทะเบียนสัญชาติอังกฤษตามที่กฎหมายกำหนด สามารถยื่นขอจดทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือได้โดยการยื่นคำขอจดทะเบียนเรือพร้อมเอกสารแสดงความเกี่ยวข้องับสัญชาติอังกฤษของเจ้าของเรือ และหากเรือลำดังกล่าวได้รับการจดทะเบียนอื่นใดก่อนที่จะได้รับการจดทะเบียนสัญชาติเรือ เจ้าของเรือจะต้อง

³³ Section 9 (3) The registrar may, nevertheless, if registration regulations so provide, refuse to register or terminate the registration of a ship if, having regard to any relevant requirements of this Act, he considers it would be inappropriate for the ship to be or, as the case may be, to remain registered.

(8) In this section “the relevant requirements of this Act” means the requirements of this Act (including requirements falling to be complied with after registration) relating to—

(a) the condition of ships or their equipment so far as relevant to their safety or any risk of pollution; and

(b) the safety, health and welfare of persons employed or engaged in them.

แสดงข้อความให้ปรากฏในคำร้องขอจดทะเบียนเรือ³⁴ หากเจ้าของเรือเป็นนิติบุคคลจะต้องยื่นเอกสารเกี่ยวกับการจดทะเบียนนิติบุคคลนั้นแก่นายทะเบียนเรือ³⁵

³⁴ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

Regulation 22—(1) Every application for registration must be supported by a declaration of eligibility which shall be in a form approved by the Secretary of State and shall include:—

(a) a declaration of British connection;

(b) a declaration of ownership by every owner setting out his qualification to own a British ship;

(c) a statement of the number of shares in the ship the legal title of which is vested in each owner whether alone or jointly with any other person or persons;

(2) Every application for registration of a ship which has, immediately prior to the application, been registered on any other register shall be accompanied by a certified extract from that register in respect of that ship.

³⁵ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

Regulation 24 Where application is made on behalf of a body corporate, the application must be accompanied by:—

(a) if it is a company registered in the United Kingdom, a copy of its certificate of incorporation, and, in the case of a company which has changed its name since incorporation, its certificates of change of name, or

(b) if it is:—

(i) a company incorporated in a member State other than the United Kingdom, or

นอกจากนี้ ในกรณีที่เรือใหม่ซึ่งยังไม่เคยจดทะเบียนสัญชาติเรือมาก่อนจะต้องแสดงใบรับรองจากผู้ต่อเรือต่อนายทะเบียนเรือ หากเป็นเรือมือสอง เจ้าของเรือจะต้องส่งมอบหลักฐานการซื้อขาย (Bill of Sale) ที่มีประวัติการโอนกรรมสิทธิ์เรือครั้งก่อนต่อนายทะเบียนเรือ³⁶

(ii) a company incorporated in any relevant British possession, proof in accordance with the laws of the country of its incorporation that the company is an incorporated company,

(c) if it is a company, other than a company incorporated in the United Kingdom, with a place of business in the United Kingdom, a certificate from the Registrar of Companies in England and Wales, the Registrar of Scottish Companies or the Registrar of Northern Ireland Companies that the company is registered with him as an overseas company, and

(d) if it is a body corporate incorporated by virtue of an Act of Parliament, a Charter granted by Her Majesty, or an Act of Ordinance, proof, sufficient to satisfy the Registrar, of its incorporation.

³⁶ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 28---An application to register a ship for the first time, other than an application in respect of a fishing vessel requiring simple registration, must be supported by the following evidence of title:—

(a) in the case of a new ship, the builder's certificate;

(b) in the case of a ship which is not new, either

(i) in respect of a ship other than a fishing vessel,

(a) a previous bill or bills of sale showing the ownership of the ship for at least 5 years before the application is made, or

แต่สำหรับเรือที่เคยได้รับการจดทะเบียนสัญชาติอื่นมาก่อน เจ้าของเรือจะต้องกระทำการถอนทะเบียนเรือของรัฐเจ้าของธงเรือดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ของรัฐนั้นด้วย³⁷

1.2.1.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

กฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักรได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติอังกฤษของเรือจดทะเบียนไว้ในหลักเกณฑ์ว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ (การจดทะเบียนเรือ) 1993 (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138) ซึ่งสามารถแบ่งหลักเกณฑ์ตามกฎหมายฉบับดังกล่าวออกเป็นประเภทต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1) โดยความสมัครใจ

กล่าวคือ เจ้าของเรือสามารถยื่นคำร้องแสดงความจำนงขอลงทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือได้³⁸

(b) if the ship has been registered with a full registration at any time within the last 5 years, a bill or bills of sale evidencing all transfers of ownership during the period since it was so registered,

³⁷ Merchant Shipping Act 1995

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

³⁸ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

(a) on application by the owner;

(2) โดยเหตุอันเกี่ยวข้องด้วยการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือจดทะเบียนสัญชาติอังกฤษไม่ว่าเหตุดังกล่าวจะเกิดจากนิติกรรมหรือนิติเหตุ นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนทะเบียนเรือในกรณีต่อไปนี้

1. กรณีที่ปรากฏเหตุการณ์ขึ้นในภายหลังว่า เรือนั้นไม่มีคุณสมบัติที่จะสามารถจดทะเบียนสัญชาติอังกฤษได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายอีกต่อไป³⁹ ได้แก่ กรณีที่กรรมสิทธิ์ในเรือตกไปเป็นของบุคคลผู้ไม่มีคุณสมบัติจะจดทะเบียนเรือสัญชาติอังกฤษได้ไม่ว่าจะเป็นการโอนกรรมสิทธิ์โดยทางนิติกรรมหรือโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรม นายทะเบียนเรือต้องทำหนังสือบอกกล่าวการนั้นให้แก่เจ้าของเรือทราบ และการจดทะเบียนเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 14 วันนับแต่วันที่ส่งหนังสือบอกกล่าวนั้น⁴⁰

³⁹ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

(b) on the ship no longer being eligible to be registered;

⁴⁰ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 48—(1) If on an application for transfer or transmission of a ship or shares in a ship the Registrar is not satisfied that the ship is eligible to be registered:—

(a) the Registrar shall serve a notice under paragraph (2) on the owner of the ship, and

(b) the ship's registration shall terminate by virtue of this paragraph at the end of the period of 14 days beginning with the date of the service of that notice.

Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

2. กรณีที่กรรมสิทธิ์ในเรือโอนไปยังบุคคลอื่นทั้งโดยทางนิติกรรม และทางอื่นนอกจากทางนิติกรรม และเจ้าของเรือคนใหม่ได้ยื่นคำร้องขอจดทะเบียนการโอนกรรมสิทธิ์ เรือภายในกำหนดเวลาอันสมควร นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนการจดทะเบียนเรือได้⁴¹

(b) on the ship no longer being eligible to be registered;

⁴¹ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138
Regulation 50—(1) Where there is any transfer or transmission of a registered ship or share in a registered ship:—

(a) the person ceasing to own the ship or share, or in the event of his death, his legal personal representative, shall notify the Registrar and surrender the certificate of registry, and

(b) the Registrar shall cancel the certificate of registry and shall freeze the Register pending the application for the registration of the transfer or transmission by the new owner or owners of the ship or share.

(2)(a) Where there is a transfer of a registered ship the new owners shall within 30 days of the transfer make application in accordance with these Regulations for the transfer to be registered.

(b) If the transfer is of all the shares in the ship, and application is not made within the 30 days, the Registrar may cancel the registration of the ship and the certificate of registry.

(c) If the transfer is of one or some of the shares in the ship, and application is not made within the 30 days, the Registrar shall serve a notice on the remaining registered owners notifying them that, unless an application to transfer the share or shares in question is made within 30 days of the date of the notice the registration of the ship and the certificate of registry may be cancelled.

(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย ได้แก่

1. กรณีที่เจ้าของเรือมิได้ชำระค่าปรับสำหรับการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ (Merchant Shipping Acts) นานเกินกว่า 3 เดือน⁴²

(3)(a) Where there is a transmission of a registered ship the new owners shall promptly make application in accordance with these Regulations for the transmission to be registered.

(b) If the transmission is all the shares in the ship, and application is not made within a reasonable time, the Registrar may cancel the registration of the ship and the certificate of registry.

(c) If the transmission is of one or some of the shares in the ship, and application is not made a reasonable time, the Registrar shall serve a notice on the remaining registered owners notifying them that, unless an application to register the transmission of the share or shares in question is made within 30 days of the date of the notice the registration of the ship and the certificate of registry may be cancelled.

⁴² The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

(g) when any penalty imposed on the owner of a ship in respect of a contravention of the Merchant Shipping Acts, or of any instrument in force under those Acts, has remained unpaid for a period of more than 3 months (and no appeal against that penalty is pending);

2. กรณีที่เจ้าของเรือฝ่าฝืนหมายเรียกของศาลสำหรับข้อหาการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ (Merchant Shipping Acts) โดยมีได้ไปศาลตามกำหนดนัดเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือนนับแต่วันที่กำหนดไว้ในหมายเรียก⁴³

(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด ได้แก่

1. กรณีการสิ้นสุดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของทะเบียนเรือ กล่าวคือ หากเรือมิได้เกิดเหตุสิ้นสุดทางทะเบียนเรือประการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด การจดทะเบียนเรือดังกล่าวจะสิ้นผลไปเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 5 ปีนับแต่วันที่ระบุไว้ในทะเบียนเรือว่าเป็นวันจดทะเบียนเรือ และไม่มีที่ยื่นคำร้องขอต่ออายุทะเบียนเรืออีก⁴⁴

2. กรณีตัวเรือถูกทำลาย เช่น เรือถูกไฟไหม้ อับปาง เป็นต้นนายทะเบียนเรือจะมีอำนาจถอนทะเบียนเรือนั้นได้⁴⁵

⁴³ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

(h) when any summons for any such contravention has been duly served on the owner of a ship but the owner has failed to appear at the time and place appointed for the trial of the information or complaint in question and a period of not less than 3 months has elapsed since that time.

⁴⁴ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 39 The registration of a ship shall, unless terminated under these Regulations, be valid for a period of 5 years beginning with the date of registration specified in the certificate of registry and shall expire at the end of that period unless it is renewed in accordance with regulation 42 (Application for renewal of registration).

⁴⁵ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ

หากนายทะเบียนเรือพิจารณาแล้วเห็นว่าสภาพของเรือหรืออุปกรณ์บนเรือนั้นมีปัญหาในเรื่องความปลอดภัย หรือมีความเสี่ยงต่อปัญหาการเกิดมลพิษ หรือความปลอดภัยของลูกเรือ นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนทะเบียนเรือได้⁴⁶

1.2.1.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ

(1) สำหรับกรณีที่ทะเบียนเรือสิ้นสุดลงตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดโดยที่เจ้าของเรือมิได้ต่ออายุทะเบียนเรือเรือใหม่ นายทะเบียนมีหน้าที่แจ้งการสิ้นสุดการจดทะเบียนเรือให้แก่ผู้รับจ้างเรือทุกคนทราบ⁴⁷ นอกจากนี้ ในกรณีที่เจ้าของเรือยื่นคำร้องขอถอน

Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

(c) on the ship being destroyed (which includes, but is not limited to, shipwreck, demolition, fire and sinking);

⁴⁶ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

Regulation 56—(1) The Registrar may, subject to regulation 101 (Service of notices) terminate a ship's registration in the following circumstances:—

(d) if, taking into account any requirements of the Merchant Shipping Acts (including any instrument made under them) relating to the condition of the ship or its equipment so far as relevant to its safety or to any risk of pollution or to the safety, health and welfare of persons employed or engaged in any capacity on board the ship, he considers that it would be inappropriate for the ship to remain registered;

⁴⁷ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138

Regulation 42 (2) Where no application for renewal is made the Registrar shall notify each and every mortgagee of the expiration of the ship's registration.

ทะเบียนเรือโดยความสมัครใจและกรณีที่เรือถูกทำลาย นายทะเบียนจะต้องออกใบสำคัญแสดงการถอนทะเบียนเรือให้แก่เจ้าของเรือโดยทันทีและแจ้งการถอนทะเบียนเรื่อนั้นให้แก่ผู้รับจำนองเรือทราบและเจ้าของเรือจะต้องคืนทะเบียนเรือเรือให้แก่นายทะเบียนเรือโดยทันทีเพื่อทำการถอนทะเบียนเรือ⁴⁸

(2) ในกรณีที่ใบรับรองการจดทะเบียนเรือหมดอายุหรือกรณีอื่นใดที่เป็นเหตุให้การจดทะเบียนเรือสูญชาติอังกฤษสิ้นสุดลง เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องคืนทะเบียนเรือเรือให้แก่นายทะเบียนเรือเพื่อดำเนินการยกเลิกทะเบียนเรือเรื่อนั้น⁴⁹และเจ้าของเรือต้องทำลายเครื่องหมายบนตัวเรือที่มีขึ้นสำหรับการจดทะเบียนนั้นพร้อมทั้งส่งหนังสือยืนยันการทำลายเครื่องหมายดังกล่าวให้แก่นายทะเบียนเรือ⁵⁰

⁴⁸ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 56 (2) Where the Registrar terminates registration under (a) or (c) above, he shall:—

- (a) forthwith issue a closure transcript to the owner of the ship, and
- (b) notify any mortgagees of the closure of the registration.

(3) On receipt of the closure transcript the owner shall immediately surrender the ship's certificate of registry to the Registrar for cancellation.

⁴⁹ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 110 On the termination, whether by expiration of the registration period or otherwise, of a ship's registration the certificate of registry must be returned by the owner or charterer to the Registrar for cancellation.

⁵⁰ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138 Regulation 113 If a ship's registration is terminated, whether by expiration of the registration period or otherwise, the marking prescribed under these Regulations must be removed from the ship and written confirmation of that removal must be sent to the Registrar.

1.2.2 ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เนื่องจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นหนึ่งในรัฐที่ได้ลงนามรับรองและให้สัตยาบันอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนคือ หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) จึงเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อสร้างประสิทธิภาพของการใช้อำนาจอรัฐในการควบคุมกำกับดูแลเรือและปกป้องคุ้มครองสิทธิและส่วนได้เสียของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือ⁵¹ แสดงให้เห็นว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวให้ความสำคัญกับหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของธงเรือ (Flag State) และกำหนดเงื่อนไขให้เรือที่ได้รับการจดทะเบียนมีสัญชาติจีนและมีสิทธิชักธงของรัฐจีนได้⁵² ซึ่งหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือมีดังต่อไปนี้

1.2.2.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน

(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

1. สัญชาติของเจ้าของเรือ

⁵¹ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 1 These Regulations are enacted with a view to strengthening the supervision and control over ships by the State, and safeguarding the legitimate rights and interests of the parties involved in the registration of ships.

⁵² The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 3 Sailing ships are allowed to fly the national flag of the People's Republic of China after being registered and granted the nationality of the People's Republic of China. No ship may fly the national flag of the People's Republic of China without being registered during navigation.

คุณสมบัติของเจ้าของเรือซึ่งสามารถนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติจีนได้นั้นจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติจีนและมีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นวิสาหกิจจะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนและมีสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญตั้งอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และหากมีนักลงทุนต่างประเทศเกี่ยวข้อง จะต้องมีส่วนทุนจดทะเบียนของนักลงทุนสัญชาติจีนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50⁵³

2. ถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการของเจ้าของเรือ

ตามหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 มาตรา 2 (1)(2) (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) เจ้าของเรือซึ่งจะนำมาจดทะเบียนสัญชาติจีนจะต้องมีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน หากเจ้าของเรือเป็นวิสาหกิจจะต้องมีสถานประกอบการอันเป็นแหล่งสำคัญตั้งอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

⁵³ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

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

- (1) Ships owned by citizens of the People's Republic of China whose residences or principal places of business are located within the territory thereof;
- (2) Ships owned by enterprises with legal person status established under the laws of the People's Republic of China and whose principal places of business are located within the territory thereof, provided that foreign investment is involved, the proportion of registered capital contributed by Chinese investors shall not be less than 50 percent;

(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ

เมื่อได้จดทะเบียนกรรมสิทธิ์ในเรือแล้ว เจ้าของเรือที่ประสงค์จะจดทะเบียนเรือสัญชาติจีนจะต้องยื่นใบรับรองกรรมสิทธิ์ในเรือพร้อมกับเอกสารทางเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือโดยรายการเอกสารที่ต้องยื่นนั้นจะแตกต่างกันตามประเภทเขตการเดินเรือกล่าวคือ สำหรับเรือที่ประกอบการเดินทางระหว่างประเทศต้องยื่นเอกสารทางเทคนิคของเรือที่มีผลบังคับใช้ซึ่งออกโดยองค์กรที่มีอำนาจในการตรวจสอบสภาพตามประเภทของเรือ และเอกสารอื่นอันเกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ เช่น ใบรับรองขนาดตันของเรือ, ใบรับรองความปลอดภัยในการเดินเรือ เป็นต้น และสำหรับเรือที่ประกอบการเดินทางภายในรัฐจะต้องยื่นหนังสือรับรองการตรวจเรือซึ่งออกโดยองค์กรที่มีอำนาจในการตรวจเรือและใบรับรองทางเทคนิคตามประเภทของเรือที่มีผลบังคับใช้ตามประเภทของเรือ⁵⁴

⁵⁴ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 15 A shipowner applying for the nationality of a ship shall, in addition to the Certificate of Registration of Ship's Ownership, submit the following documents according to the ship's navigation zone:

(1) For ships engaged in international voyages, the valid technical documents of the ship issued by an authorized organization for survey of ships in accordance with the type of the ship:

- (a) Tonnage Measurement Certificate;
- (b) Loadline Certificate;
- (c) Cargo Ship Safety Construction Certificate;
- (d) Cargo Ship Safety Equipment Certificate;
- (e) Passenger Quota Certificate;
- (f) Passenger Ship Safety Certificate;
- (g) Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate;
- (h) International Oil Pollution Prevention Certificate;

(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ

เจ้าของเรือซึ่งต้องการจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือสัญชาติจีน จะต้องจดทะเบียนใบรับรองกรรมสิทธิ์ในเรือ (Certificate of Registration of Ship's Ownership) พร้อมกับทะเบียนเรือเรือ (Certificate of Ship's Nationality) โดยจะต้องกระทำการจดทะเบียนเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือก่อนเป็นอันดับแรก โดยทำคำร้องพร้อมยื่นเอกสารหลักฐานที่แสดงถึงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือ

ในการจดทะเบียนรับรองกรรมสิทธิ์ในเรือ หากเรือนั้นเป็นเรือที่ซื้อจากผู้อื่น เจ้าของเรือจะต้องยื่นเอกสารต่อไปนี้⁵⁵

-
- (i) Ship Safety Navigation Certificate;
 - (j) Other relevant technical certificates.

(2) For a ship engaged in domestic voyages, the ship survey book issued by an authorized organization for survey of ships and other valid technical certificates according to the type of the ship.

⁵⁵ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 13 A shipowner applying for registration of the ownership of a ship shall produce to the Ship Registration Administration at the port of registry the documents evidencing his legal status, and submit the originals and/or copies of the documents evidencing his ownership over the ship and the technical information thereof.

For the registration of ownership of a ship purchased, the following documents shall be submitted:

- (1) Seller's invoice, sales contract and delivery document;
- (2) Document issued by the ship registration authority at the original port of registry certifying the deletion of the ownership;

1. ใบกำกับราคาสินค้า, สัญญาซื้อขาย และเอกสารการส่งมอบ
สินค้า

2. เอกสารรับรองการโอนกรรมสิทธิ์เรือที่ออกโดยหน่วยงานซึ่งมี
อำนาจเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ ณ ท่าเรือจดทะเบียนเดิมของเรือลำดังกล่าว

3. เอกสารหลักฐานที่แสดงว่าเรื่อนั้นมีได้อยู่ภายใต้การะจำนอง
หรือหลักฐานที่แสดงว่าผู้รับจำนองเรือให้ความยินยอมต่อการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือลำดังกล่าวแล้ว

ในกรณีที่เรือสร้างใหม่ เจ้าของเรือจะต้องยื่นเอกสารสัญญาต่อ
เรือและเอกสารการส่งมอบเรือแต่หากการจดทะเบียนกรรมสิทธิ์แห่งเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะต้องยื่น
สัญญาต่อเรือ และสำหรับการจดทะเบียนกรรมสิทธิ์แห่งเรือที่สร้างขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์การใช้งานส่วนตัวผู้
ร้องขอจดทะเบียนเรือจะต้องยื่นเอกสารที่แสดงหลักฐานการได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ในเรื่อนั้น⁵⁶

ในกรณีที่ได้รับกรรมสิทธิ์แห่งเรือมาโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรม
เช่น ได้จากการรับมรดก, การขายทอดตลาดตามกระบวนการทางกฎหมาย, หรือคำพิพากษาของศาลผู้
ร้องขอจดทะเบียนเรือจะต้องยื่นเอกสารที่เป็นหลักฐานแสดงผลทางกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์ในเรือ
นั้น⁵⁷

(3) Document evidencing that the ship is not under mortgage or that the
mortgagees agree to the transference of the mortgaged ship.

⁵⁶ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 13 For the registration of ownership of a newly-built ship, the contract of ship
construction and the delivery document shall be submitted. For the registration of
ownership of a ship under construction, the contract of ship construction shall be
submitted. For the registration of ownership of a ship built by oneself for one's own use,
a document evidencing the procurement of ownership shall be submitted.

⁵⁷ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

เมื่อได้รับการจดทะเบียนกรรมสิทธิ์ในเรือแล้ว เจ้าของเรือจะต้องดำเนินการยื่นคำร้องขอจดทะเบียนสัญชาติเรือ โดยเจ้าหน้าที่จะออกทะเบียนเรือเรือ (Certificate of Ship's Nationality) ให้แก่เจ้าของเรือเมื่อตรวจสอบเอกสารการจดทะเบียนแล้วเห็นว่าถูกต้องครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด สำหรับกรณีที่เรือซึ่งขอจดทะเบียนสัญชาติจีนนั้นเป็นเรือสัญชาติอื่นซึ่งซื้อมาจากต่างประเทศและยังคงมีสัญชาติต่างประเทศอยู่ เจ้าของเรือต้องกระทำการยื่นใบรับรองที่ออกโดยหน่วยงานซึ่งเกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือของเมืองท่าจดทะเบียนเดิมของเรือนั้น แสดงคำรับรองว่าเรือดังกล่าวถูกถอนสัญชาติแล้ว หรือรับรองว่าสัญชาติเรือนั้นจะถูกถอนทันทีที่การจดทะเบียนเรือครั้งใหม่มีผลบังคับใช้⁵⁸

1.2.2.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

(1) โดยความสมัครใจ

หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) ไม่มีบทบัญญัติให้สิทธิแก่เจ้าของเรือในการยื่นคำร้องขอเพิกถอนทะเบียนเรือด้วยความสมัครใจแต่อย่างใด

Article 13 For the registration of ownership of a ship procured through heritage, presentation, auction under legal process, or court judgment, a document with appropriate legal effect evidencing the ship's ownership shall be submitted.

⁵⁸ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 15 A shipowner applying for the Chinese nationality of a ship of foreign nationality purchased abroad which still has the foreign nationality, shall submit a certificate issued by the original ship registration authority at the former port of registry to the effect that the former nationality has been deleted or that the former nationality will be immediately deleted at such time as the new registration is effected.

(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ

ในกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือโดยทางนิติกรรม เจ้าของเรือผู้โอนกรรมสิทธิ์จะต้องยื่นคำร้องขอเพิกถอนใบรับรองกรรมสิทธิ์เรือ (Certificate of Ship's Ownership) และทะเบียนเรือเรือ (Certificate of Ship's Nationality) พร้อมทั้งยื่นเอกสารดังกล่าวและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือที่ทำการจดทะเบียนเรือนั้น⁵⁹

(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย

หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) ไม่มีบทบัญญัติเรื่องการถอนทะเบียนเรืออันเนื่องมาจากเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมายแต่อย่างใด

(4) โดยเหตุการณบางประการที่กฎหมายกำหนด ได้แก่

1. กรณีการสิ้นสุดระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของทะเบียนเรือเรือเนื่องจากทะเบียนเรือนั้นมีกำหนดระยะเวลาใช้บังคับได้เป็นเวลา 5 ปี⁶⁰ เจ้าของเรือจะต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุทะเบียนเรือเรือก่อนกำหนดเวลาหมดอายุล่วงหน้า 1 ปี ต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ⁶¹ ซึ่ง

⁵⁹ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 39 In case of transference of ship's ownership, the former shipowner shall apply to the Ship Registration administration at the port of registry for the registration of deletion by submitting the Certificate of Ship's Ownership, Certificate of Ship's Nationality and other relevant documents.

⁶⁰ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 16.....The validity period of the Certificate of Ship's Nationality shall be 5 years.

⁶¹ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

หากมิได้ดำเนินการต่ออายุทะเบียนเรือเรือ กฎหมายมิได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าจะมีผลอย่างไร แต่ย่อมเข้าใจได้ว่าหากไม่มีการต่ออายุ ทะเบียนเรือเรือนั้นจะสิ้นสุดไปโดยทันทีที่ครบกำหนดระยะเวลา 5 ปีและเป็นเหตุให้เรือลำนั้นสูญเสียสัญชาติจีนไปโดยปริยาย

2. กรณีที่เรือสูญหาย ถูกรื้อถอน หรืออัปปาง เจ้าของเรือจะต้องยื่นคำร้องขอถอนใบรับรองกรรมสิทธิ์เรือ (Certificate of Ship's Ownership) และทะเบียนเรือ (Certificate of Ship's Nationality) พร้อมทั้งยื่นเอกสารดังกล่าวและเอกสารแสดงหลักฐานการสูญหายหรือถูกรื้อถอน หรืออัปปางของเรือต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือที่ทำการจดทะเบียนเรือนั้นภายในระยะเวลา 3 เดือนนับแต่เกิดเหตุการณ์นั้น⁶²

(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ

หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) ไม่มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่นายทะเบียนเรือในการใช้ดุลยพินิจถอนทะเบียนเรือแต่อย่างใด

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.

⁶² The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 40 In case a ship is lost (dismantled or sunken included) or missing, the shipowner shall, within 3 months after the ship is lost (dismantled or sunken) or missing, apply to the Ship Registration Administration at the port of registry for the registration of deletion by submitting the Certificate of Registration of Ship's Ownership, Certificate of Ship's Nationality and the document evidencing that the ship has been lost (dismantled or sunken) or missing....

1.2.2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ

(1) เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องยื่นใบรับรองกรรมสิทธิ์เรือ (Certificate of Ship's Ownership) และทะเบียนเรือ (Certificate of Ship's Nationality) และเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง ประกอบคำร้องขอเพิกถอนทะเบียนเรือต่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือ⁶³

(2) กรณีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือโดยทางนิติกรรม เมื่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือที่ทำการจดทะเบียนเรือได้ตรวจสอบคำร้องพร้อมเอกสารที่เจ้าของเรื่อนำมายื่นแล้วพบว่าถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ก็จะดำเนินการถอนการจดทะเบียนที่เกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์เรือและการจดทะเบียนอื่นในระบบทะเบียนเรือ และออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรื่อนั้นให้แก่เจ้าของเรือ หากเรื่อนั้นถูกขายไปต่างประเทศ จะต้องมีการออกใบรับรองว่าสัญชาติเรือได้รับการถอนแล้ว หรือรับรองว่าสัญชาติเรือจะถูกถอนทันทีที่การจดทะเบียนเรือครั้งใหม่มีผลใช้บังคับ⁶⁴

(3) กรณีเรือสูญหาย ถูกรื้อถอน หรืออัปปาง เมื่อสำนักบริหารการจดทะเบียนเรือที่ทำการจดทะเบียนเรือได้ตรวจสอบคำร้องพร้อมเอกสารที่เจ้าของเรื่อนำมายื่นแล้วพบว่า

⁶³ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994 Article 39 and Article 40.

⁶⁴ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 39 paragraph 2 After the application has been examined and verified to be in compliance with the requirements of these Regulations, the Ship Registration Administration at the port of registry shall delete the registration regarding ship's ownership and other relevant registrations in the Register of Ships, withdraw the certificates of registration concerned, and issue a certificate of deletion of ship's registration to the shipowner. If the ship is sold overseas, the Ship Registration Administration shall issue a certificate to the effect that the ship's nationality has been deleted, or that the ship's nationality will be deleted immediately when the ship is registered anew.

ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด ก็จะดำเนินการถอนการจดทะเบียนเรือที่บันทึกไว้ในระบบทะเบียนเรือ
ถอนใบรับรองการจดทะเบียนที่เกี่ยวข้อง และออกใบรับรองการถอนทางทะเบียนให้แก่เจ้าของเรือ⁶⁵

จากหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) จะเห็นได้ว่า การจดทะเบียนเรือเป็นสิ่งสำคัญของการได้มาซึ่งสัญชาติจีนและสิทธิชักธงเรือจีน โดยสงวนเงื่อนไขไว้ด้านคุณสมบัติของเจ้าของเรือผู้มีสิทธิจดทะเบียนเรือว่าต้องเป็นพลเมืองจีนหรือนิติบุคคลสัญชาติจีนซึ่งมีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการตั้งอยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น กฎหมายอันเกี่ยวกับการรับจดทะเบียนเรือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจึงมิใช่หลักเกณฑ์อันมีลักษณะยืดหยุ่นสำหรับเจ้าของเรือผู้มีสัญชาติอื่น จึงกล่าวได้ว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการจดทะเบียนเรือแบบปิด⁶⁶ เพราะมีการสงวนกิจการเรือพาณิชย์ไว้ให้แก่บุคคลผู้มีสัญชาติจีนเท่านั้น

⁶⁵ The Ship Registration Regulations of the PRC 1994

Article 40 In case a ship is lost (dismantled or sunken included) or missing, the shipowner shall, within 3 months after the ship is lost (dismantled or sunken) or missing, apply to the Ship Registration Administration at the port of registry for the registration of deletion by submitting the Certificate of Registration of Ship's Ownership, Certificate of Ship's Nationality and the document evidencing that the ship has been lost (dismantled or sunken) or missing. After the application has been examined and verified to be in compliance with the requirements of these Regulations, the Ship Registration Administration shall delete the ship's registration in the Register of Ships, withdraw the certificates of registrations concerned, and issue a certificate of deletion to the shipowner.

⁶⁶ Alexander J. Marcopoulos, "Flags of Terror : An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience," Tulane Maritime Law Journal, p.288 (Winter 2007).

1.2.3 ประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์

กฎหมายว่าด้วยเรือพาณิชย์ของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ 1996 (Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996) ให้คำจำกัดความของ “เรือสัญชาติสิงคโปร์” ไว้ว่าหมายถึงเรือที่ได้รับการจดทะเบียนภายใต้อำนาจบทบัญญัติส่วนที่ 2 แห่งกฎหมายว่าด้วยเรือพาณิชย์ 1996 และการจดทะเบียนนั้นต้องมีได้ถูกถอนหรือถูกระงับไว้เป็นการชั่วคราวตามกฎหมาย⁶⁷ แสดงให้เห็นว่าการจดทะเบียนเรือภายใต้กฎหมายของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้นนำมาซึ่งการมีสัญชาติสิงคโปร์ของเรือ

1.2.3.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน

(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

1. สัญชาติของเจ้าของเรือ

จากหลักเกณฑ์การว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations) กำหนดให้เรือซึ่งจะจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติสิงคโปร์ภายใต้กฎหมายว่าด้วยเรือพาณิชย์ของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ 1996 นั้น เจ้าของเรือจะต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้⁶⁸

⁶⁷ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

2. “Singapore ship” means a ship registered, provisionally or otherwise, under Part II and its registry is not closed or deemed to be closed or suspended under that Part;

⁶⁸ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

3. The following persons are qualified to be owners of ships which are to be registered under Part II of the Act:

(a) citizens of Singapore; and

(b) bodies corporate incorporated in Singapore.

ก. กรณีบุคคลธรรมดาเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือจะต้องเป็นคนสัญชาติสิงคโปร์หรือเป็นผู้มีถิ่นที่อยู่ถาวรอยู่ในประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์⁶⁹

ข. กรณีบริษัทเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน จะต้องจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทในประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์⁷⁰ และหากเรือนั้นมีใช่เรือโยง (tug) หรือเรือทอ้งแบน (barge) จะต้อง มีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่า 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์⁷¹ ส่วนกรณีที่บริษัทเป็นเจ้าของเรือโยง (tug) หรือเรือทอ้งแบนไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน กฎหมายกำหนดทุนขั้นต่ำไว้แตกต่างกันตามมูลค่าของเรือ กล่าวคือ หากเรือมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 100,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ บริษัทนั้นจะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 10% ของมูลค่าเรือ หรือมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วขั้นต่ำ 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์อย่างใดอย่างหนึ่งแล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่า แต่หากเรือมีมูลค่าต่ำกว่า 100,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ บริษัทจะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วขั้นต่ำ 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์⁷²

⁶⁹ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

2. In this Part —

“citizen of Singapore” includes a permanent resident of Singapore;

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

5.—(1) A ship, other than a tug or barge referred to in paragraph (2), owned wholly or partly by a company shall not be registered unless the company has a minimum paid-up capital of \$50,000.

⁷² Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

5.—(2) A tug or barge owned wholly or partly by a local company which owns only tugs or barges or both shall not be registered unless each of the local company and its holding company, if any, has —

ค. กรณีที่เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือเป็นคนต่างชาติ มีสิทธิจดทะเบียนเรือสัญชาติสิงคโปร์ที่สามารถขับเคลื่อนเองได้ด้วยกำลังจักรกลขนาดไม่ต่ำกว่า 1,600 ตันกรอส และมีอายุไม่เกิน 17 ปี⁷³

2. ถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการของเจ้าของเรือ

จากการศึกษาพบว่าหลักเกณฑ์การว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations) มีได้กำหนดเงื่อนไขคุณสมบัติของเจ้าของเรือในส่วน of ถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการของเจ้าของเรือแต่อย่างใด

(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ

(a) where the value of the tug or barge is not less than \$100,000, a minimum paid-up capital of —

(i) 10% of the value of the tug or barge; or

(ii) \$50,000,

whichever is the less; or

(b) where the value of the tug or barge is less than \$100,000, a minimum paid-up capital of \$10,000.

⁷³ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

8. —(1) No foreign owned ship shall be registered unless it is —

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

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

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

เจ้าของเรือซึ่งประสงค์จะจดทะเบียนเรือสัญชาติสิงคโปร์จะต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือพร้อมส่งมอบหลักฐานแสดงว่าเรือมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) เช่น ใบรับรองจากสถาบันจัดชั้นเรือ และเอกสารอื่นตามที่นายทะเบียนเรือกำหนด⁷⁴

(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ

⁷⁴ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

Section 11 —(1) An application for the registry of a ship shall be —

(b) submitted together with the declaration of ownership, the document of title to the ship, evidence of the cancellation of any foreign registry, the ship's tonnage certificate, a certificate specifying the ship's build and such other particulars as the Registrar may require, such evidence of seaworthiness as may be specified in the regulations made under section 45 and such other document relating to the ship as the Registrar may require.

Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

14.—(1) The following documents may be accepted by the Registrar as evidence that a ship is in a seaworthy condition for registry under section 12 or 13 of the Act:

(a) a classification certificate issued by a classification society which has been authorized to issue certificates on behalf of the Government; and

(b) such other documents relating to the seaworthiness of the ship as the Registrar may determine.

(2) Evidence of the seaworthiness of a ship shall be produced to the Registrar at such time as he may require, such evidence being appropriate to the voyages on which the ship is to be engaged.

ในกรณีที่เรือซึ่งยังมิได้จดทะเบียนสัญชาติสิงคโปร์ เจ้าของเรือ จะต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือพร้อมยื่นเอกสารหลักฐานการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ใบรับรองการต่อเรือ หลักฐานซึ่งแสดงว่าเรือมีความพร้อมออกเดินทะเลแล้ว หลักฐานการจดทะเบียนเรือสัญชาติต่างประเทศ ใบรับรองขนาดระวางบรรทุกเรือ หรือเอกสารอื่นตามที่นายทะเบียนเรือกำหนด⁷⁵

⁷⁵ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

11. —(1) An application for the registry of a ship shall be —

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

(b) submitted together with the declaration of ownership, the document of title to the ship, evidence of the cancellation of any foreign registry, the ship's tonnage certificate, a certificate specifying the ship's build and such other particulars as the Registrar may require, such evidence of seaworthiness as may be specified in the regulations made under section 45 and such other document relating to the ship as the Registrar may require.

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

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

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

1.2.3.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

(1) โดยความสมัครใจ

เจ้าของเรือซึ่งมีความประสงค์จะถอนทะเบียนเรือสัญชาติสิงคโปร์ สามารถยื่นคำร้องขอต่อนายทะเบียนเรือได้ภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้⁷⁶

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

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

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

⁷⁶ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

42.—(1) The owner of a Singapore ship may make a written application to close its registry if there is no —

(a) unsatisfied mortgage entered in its register;

(b) subsisting entry made under section 24 prohibiting any dealing with the ship;

(c) unpaid fees within the meaning of section 213 (4) with respect to the ship;

and

(d) outstanding claims of the master or seamen of the ship in respect of wages which have been notified to the Director.

1. ไม่มีภาระจำนองเรือติดค้างอยู่
2. ไม่มีคำสั่งศาลห้ามการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับเรือนั้น
3. ไม่มีภาระค่าธรรมเนียมค้างชำระเกี่ยวกับเรือนั้น
4. ไม่มีข้อเรียกร้องค่าจ้างของนายเรือและลูกเรือยื่นเสนอต่อ

เจ้าหน้าที่รัฐ

5. คำร้องขอจดทะเบียนเรือต้องระบุชื่อเรือ ทำเรือและรัฐซึ่งเจ้าของเรือประสงค์จะนำเรือไปจดทะเบียน (หากมี) หรือมิเช่นนั้นจะต้องระบุเหตุผลในการขอจดทะเบียนเรือ

ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่จะดำเนินการจดทะเบียนเรือและบันทึกลงในทะเบียนเมื่อได้รับคำร้องและต้นฉบับใบรับรองการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์คืนจากเจ้าของเรือแล้ว

(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ ได้แก่

1. กรณีที่เรือจดทะเบียนสัญชาติสิงคโปร์ที่มีขนาดระวางบรรทุกเรือต่ำกว่า 1,600 ตันกรอสซึ่งมีเจ้าของเป็นบริษัทและจำนวนหุ้นทั้งหมดหรือหุ้นส่วนมากของบริษัทได้ออนไปยังบุคคลซึ่งมิได้มีสัญชาติสิงคโปร์หรือมิใช่บริษัทสิงคโปร์เรือนั้นจะถูกถอนทะเบียนเรือ

(2) The application shall specify the name of the ship, the intended port and country of registry (if applicable) or otherwise the reason for the closure and shall be submitted to the Registrar together with the certificate of registry of the ship.

(3) On receipt of the application and the certificate of registry, the Registrar shall, if he is satisfied of the matters mentioned in subsection (1), close the registry of the ship and make an entry thereof in the register.

หรือกรณีที่เจ้าของเรือจดทะเบียนขนาดดังกล่าวเป็นพลเมืองสิงคโปร์แล้วส่วนแห่งกรรมสิทธิ์ได้โอนไปยังบุคคลซึ่งไม่ได้มีสัญชาติสิงคโปร์หรือมิใช่บริษัทสิงคโปร์ เรือนั้นจะถูกถอนทะเบียนเรือเช่นเดียวกัน⁷⁷

2. กรณีการโอนกรรมสิทธิ์หรือหุ้นในเรือโดยทางนิติกรรมไปยังผู้รับโอนที่ไม่มีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรือสัญชาติสิงคโปร์ได้ ให้ถือว่าทะเบียนเรือเรือนั้นสิ้นสุดลงและนายทะเบียนเรือต้องบันทึกการนั้นไว้ในทะเบียน⁷⁸

3. กรณีที่เจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทที่มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ขึ้นต่ำตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดตามหลักเกณฑ์การว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ (Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations) ข้อ 5 (1) กับ (2) แล้วต่อมาภายหลังทุนจดทะเบียนดังกล่าวลดลงจนมีสัดส่วนต่ำกว่าเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด จะต้องถูกถอนทะเบียนเรือ⁷⁹

⁷⁷ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

4. The registry of a tug or a barge, or a ship of less than 1,600 gross tons and owned wholly or partly by —

(a) a local company shall be closed if all or a majority of the shares in the company or its holding company, if any, are; or

(b) a citizen of Singapore shall be closed if any share in the tug or barge or ship is transferred to a person who is not a citizen of Singapore or another local company.

⁷⁸ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

20. (2) Where a Singapore ship or any share therein is transferred to a person not qualified to own a Singapore ship and the bill of sale is registered under section 18, the registry of the ship shall be deemed to be closed and the Registrar shall make an entry thereof in the register.

⁷⁹ Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations

5. (6) Where —

(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย

ได้แก่ กรณีกรรมสิทธิ์ในเรือตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมไปยังผู้รับโอนซึ่งมีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรือสัญชาติสิงคโปร์ได้ เรือนั้นจะต้องได้รับการจดทะเบียนเรือใหม่อีกครั้ง หากมิได้ดำเนินการจดทะเบียนเรือใหม่ หรือทะเบียนเรือเดิมมิได้ถูกยกเลิกภายในกำหนดเวลา 60 วันนับแต่วันที่นายทะเบียนแจ้งการโอนนั้น ให้ถือว่าทะเบียนเรือเรื่อนั้นสิ้นสุดลงและนายทะเบียนเรือต้องบันทึกการนั้นไว้ในทะเบียน (เว้นแต่ยังมีภาระจำนองติดค้างอยู่ในทะเบียนเรือเรือ)⁸⁰

(a) any company which is required to have the minimum paid-up capital under paragraph (1) for the registry of any ship referred to in that paragraph; or

(b) any local company or holding company which is required to have the minimum paid-up capital under paragraph (2) for the registry of any tug or barge referred to in that paragraph, reduces its paid-up capital below that minimum, the registry of the ship, tug or barge, as the case may be, shall be closed by the Minister.

⁸⁰ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

21. (3) Where the property in a Singapore ship or any share therein is transmitted to a person qualified to own a Singapore ship, the ship shall, subject to section 42, be registered anew and if the ship is not registered anew or its registry is not closed within 60 days of the date on which the entry is made under subsection (2) or such longer period not exceeding one year as the Registrar may allow, the registry of the ship shall be deemed to be closed (except in relation to any unsatisfied mortgages entered therein) and the Registrar shall make an entry thereof in the register.

(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด

ได้แก่ กรณีที่เรือสูญหาย ถูกข้าศึกยึด ถูกไฟไหม้ อับปางเจ้าของเรือจะต้องแจ้งนายทะเบียนเรือทันทีที่ทราบเหตุการณ์ และนายทะเบียนเรือจะต้องบันทึกการนั้นลงในทะเบียนและให้ถือว่าการจดทะเบียนเรือนั้นสิ้นสุดลง เว้นแต่กรณีที่ยังมีภาระจำนองติดค้างอยู่ในทะเบียนเรือ⁸¹

(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ

นายทะเบียนเรือมีอำนาจเพิกถอนการจดทะเบียนเรือสัญชาติสิงคโปร์ได้ (เว้นแต่มีภาระจำนองติดค้างอยู่ในทะเบียนเรือ) หากพบการฝ่าฝืนบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายฉบับนี้หรืออนุสัญญาใดที่มีผลใช้บังคับในรัฐ หรือกรณีที่นายทะเบียนเรือพิจารณาเห็นว่าไม่มีประโยชน์ต่อสาธารณชนอันใดในการที่เรือนั้นจะได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติสิงคโปร์อีกต่อไป⁸²

⁸¹ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

41.—(1) Where a Singapore ship is actually or constructively lost, taken by the enemy, burnt or broken up, every owner of the ship or any share therein shall, immediately on having knowledge of the event, if no notice thereof has already been given to the Registrar, give notice thereof to the Registrar, and the Registrar shall make an entry thereof in the register and the registry of the ship shall be deemed to be closed except in relation to any unsatisfied mortgages entered therein.

⁸² Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

43.—(1) The Authority may close the registry of a Singapore ship (except in relation to any unsatisfied mortgages entered therein) and cancel its certificate of registry for any contravention of any of the provisions of this Act or any international convention applicable to Singapore.

1.2.3.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ

(1) ในการที่เจ้าของเรือจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือ⁸³ หรือกรณีการจดทะเบียนหลักฐานการซื้อขาย (Bill of Sale) สำหรับการโอนกรรมสิทธิ์หรือหุ้นของเรือโดยทางนิติกรรม⁸⁴ หรือกรณีการโอนกรรมสิทธิ์หรือหุ้นของเรือไปให้ผู้ที่ไม่มีความสัมพันธ์เป็นเจ้าของเรือสัญชาติสิงคโปร์⁸⁵ นั้น กฎหมายกำหนดให้ทุกกรณีจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่อไปนี้

1. ไม่มีภาระจำนองเรือติดค้างอยู่
2. ไม่มีคำสั่งศาลห้ามการดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับเรือนั้น
3. ไม่มีภาระค่าธรรมเนียมค้างชำระเกี่ยวกับเรือนั้น
4. ไม่มีข้อเรียกร้องค่าจ้างของนายเรือและลูกเรือยื่นเสนอต่อ

เจ้าหน้าที่รัฐ

(2) นายทะเบียนเรือมีหน้าที่จัดแจ้งการสิ้นสุดสัญชาติเรือไว้ในระบบ

ทะเบียนเรือ

(3) ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือในเวลาที่การจดทะเบียนเรือสิ้นสุดหรือถือว่าสิ้นสุด มีหน้าที่คืนทะเบียนเรือเรือให้แก่นายทะเบียนเรือภายในกำหนดเวลา 60 วันนับแต่การจดทะเบียน

(2) The Authority may close the registry of a Singapore ship (except in relation to any unsatisfied mortgages entered therein) and cancel its certificate of registry if the Authority is satisfied that it is not in the public interest for the ship to continue to be registered as a Singapore ship.

⁸³ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996 Section 42.

⁸⁴ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996 Section 18.

⁸⁵ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996 Section 20 (1).

เรือสิ้นสุดเพื่อดำเนินการจดทะเบียนเรือเรือนั้น หากมิได้คืนทะเบียนเรือเรือภายในกำหนดเวลาโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร เจ้าของเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์⁸⁶

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่ากระบวนการถอนสัญชาติของเรือจดทะเบียนตามกฎหมายรัฐสภาธรรมรัฐสิงคโปร์นั้น ไม่ว่าสัญชาติเรือจะสิ้นสุดด้วยวิธีใด จะต้องคำนึงถึงภาระจำนองเรือที่ปรากฏอยู่บนทะเบียนเรือเสมอ กล่าวคือ หากเรือนั้นยังมิได้ปลดภาระจำนองเรือออกจากทะเบียนเรือ จะส่งผลให้นายทะเบียนเรือไม่สามารถถอนทะเบียนเรือได้⁸⁷ ส่วนเจ้าของเรือเองจะไม่สามารถยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือได้⁸⁸ และในกรณีโอนกรรมสิทธิ์หรือหุ้นในเรือโดยทางนิติกรรม เจ้าของเรือไม่สามารถจดทะเบียนหลักฐานการซื้อขาย (Bill of Sale) เพื่อแจ้งการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือได้เว้นแต่จะเป็น

⁸⁶ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

17. (3) Where the registry of a ship is closed or deemed to be closed under this Part (except under section 43), the registered owner of the ship at the time of the closure shall deliver up the certificate of registry to the Registrar for cancellation within 60 days of the closure and if he fails, without reasonable cause, to deliver up the certificate of registry within that period, he shall be guilty of an offence and shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000.

⁸⁷ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

43.—(1) The Authority may close the registry of a Singapore ship (except in relation to any unsatisfied mortgages entered therein) and cancel its certificate of registry for any contravention of any of the provisions of this Act or any international convention applicable to Singapore.

⁸⁸ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

42.—(1) The owner of a Singapore ship may make a written application to close its registry if there is no —

(a) unsatisfied mortgage entered in its register;

การโอนกรรมสิทธิ์หรือหุ้นไปให้แก่ผู้รับโอนที่มีคุณสมบัติเป็นเจ้าของเรือสัญชาติสิงคโปร์ได้ และผู้รับจำนองเรือได้มีหนังสือแสดงความยินยอมในการดังกล่าวแล้ว⁸⁹

จากหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือและถอนทะเบียนเรือดังกล่าวมาทั้งหมดข้างต้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือของประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้นมีรายละเอียดหลักเกณฑ์เงื่อนไขการรับจดทะเบียนแตกต่างกันตามคุณสมบัติของเจ้าของเรือในส่วนที่เป็นสัญชาติกับทุนของเจ้าของเรือ โดยคำนึงถึงอายุและขนาดระวางเรือประกอบกัน⁹⁰และหากคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

⁸⁹ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

18. (5) The Registrar shall not make an entry under this section in respect of any ship if there is —

(a) any unsatisfied mortgage entered in its register, unless, where the ship or any share therein is transferred to a person qualified to own a Singapore ship, the mortgagee has given his consent in writing;

⁹⁰ Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996

Conditions for registration of ships

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

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

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

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

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

เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการจดทะเบียนจนถึงขนาดที่ทำให้คุณสมบัตินั้นไม่ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนดก็จะเป็นเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือและสูญเสียสัญชาติเรือสิ่งคืบไปไปในที่สุด ดังนั้น จะเห็นได้ว่าประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์มีวิธีการจดทะเบียนเรือแบบเปิด⁹¹ อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้ความเห็นว่าประเทศดังกล่าวใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบปิดเนื่องจากมีเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือบางประการที่เคร่งครัดมากกว่าหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือแบบเปิด⁹²

1.2.4 ประเทศสาธารณรัฐปานามา

ประเทศสาธารณรัฐปานามาไม่ได้ให้ความสำคัญกับหลักความสัมพันธ์ระหว่างสัญชาติของเจ้าของเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนเรือที่ได้รับการจดทะเบียนและมีสิทธิชักธงเรือปานามาขึ้นไม่จำเป็นต้องถูกถือครองกรรมสิทธิ์โดยคนสัญชาติปานามาเท่านั้น บุคคลผู้มีสัญชาติของผู้อื่นก็สามารถนำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติปานามาได้ นอกจากนี้ ประเทศสาธารณรัฐปานามามีหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือที่ยืดหยุ่นอันเข้าลักษณะการจดทะเบียนเรือแบบเปิด (flag of convenience)⁹³

ในส่วนกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับสัญชาติเรือจดทะเบียนแห่งประเทศสาธารณรัฐปานามา คือ กฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) มีหลักเกณฑ์ที่แบ่งประเภทการใช้งานเรือพาณิชย์ออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่เรือที่ใช้สำหรับการค้าระหว่างประเทศประเภทหนึ่ง กับเรือที่ใช้สำหรับการค้าภายในรัฐอีกประเภทหนึ่ง⁹⁴ เจ้าของเรือสามารถเลือกจด

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

⁹¹ International Transport Worker's Federation: ITF, <www.itfseafarers.org>.

⁹² อาจารย์ งามวงศ์วาน, “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.....,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น.26-27.

⁹³ Alexander J. Marcopoulos, *supra* note 68, p.290-291.

⁹⁴ LAW No. 57 Of 6 August 2008

ทะเบียนเรือประเภทใดประเภทหนึ่งหรือจะจดทะเบียนการใช้งานเรือทั้งสองประเภทก็ได้ และอาจขอเปลี่ยนประเภทการใช้งานเรือในภายหลังก็ได้⁹⁵ นอกจากนี้ เรือทุกลำที่จดทะเบียนเรือภายใต้กฎหมายแห่งรัฐสาธารณรัฐปานามาจะต้องมีใบอนุญาตการเดินเรือ (navigation license) กับใบอนุญาตให้ใช้วิทยุสื่อสาร (radio licenses) ซึ่งรัฐบาลปานามาเป็นผู้ออกให้⁹⁶ ในส่วนเนื้อหาเกี่ยวกับการได้มาซึ่งสัญชาติเรือจดทะเบียนและการสูญเสียสัญชาติเรือ มีดังต่อไปนี้

1.2.4.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีจดทะเบียน

การจดทะเบียนเรือสัญชาติปานามาจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) เมื่อจดทะเบียนเรือแล้วจะมีผลให้เรือลำนั้นได้รับสัญชาติปานามาและมีสิทธิชักธงเรือสัญชาติปานามา นอกจากนี้ เรือสัญชาติปานามาจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในแห่งประเทศสาธารณรัฐปานามาอีกด้วย⁹⁷

Article 2. The Merchant Marine shall be comprised of vessels engaged in foreign trade and vessels engaged in domestic trade...

⁹⁵ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 6. Any vessel registered in the Merchant Marine engaged in foreign trade may request a change to domestic trade or vice versa. The General Directorate of the Merchant Marine may authorize vessels to engage in both types of trade. In any of these cases, vessels shall be subject to any of the additional requirements provided for the type of trade in which they wish to engage. These changes do not require the vessel's deletion from its original registry, therefore, no deletion fees shall be payable.

⁹⁶ Abogados, *Panama Ship Registry Guide&Procedure*, (Panama : ICAZA, GONZALEZ-RUIZ & ALEMAN, 2012), p.9.

⁹⁷ LAW No. 57 Of 6 August 2008

(1) เงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

เนื่องจากรัฐสาธารณรัฐปานามาเป็นรัฐที่มีวิธีการจดทะเบียนเรือแบบชักธงสะดวก (flag of convenience) การได้มาซึ่งสัญชาติเรือปานามาจึงไม่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่เคร่งครัดเท่ารัฐที่มีวิธีการจดทะเบียนเรือแบบที่อาศัยหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) กล่าวคือ บุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลสัญชาติใดๆ และไม่ว่าเจ้าของเรื่อนั้นจะมีถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการอยู่ในรัฐสาธารณรัฐปานามาหรือไม่ ย่อมสามารถนำเรือมาจดทะเบียนที่รัฐสาธารณรัฐปานามาภายใต้กฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) ได้⁹⁸

(2) เงื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ

ในกระบวนการจดทะเบียนเรื่อนั้น กฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่รัฐในการปฏิเสธการจดทะเบียนเรือเป็นเรือสัญชาติปานามาได้หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเรื่อนั้นอาจก่อความเสียหายแก่

Article 1. The registration of a vessel is the legal act whereby the Republic of Panama shall admit a vessel to the National Merchant Marine, enabling it to hoist the national flag, on the application of the owner, and upon his compliance with the provisions of this Law. Any vessel registered with the National Merchant Marine shall comply with Panamanian law regardless of its location. Panama City shall be recognized as the port of registration for any vessel registered in the Merchant Marine of Panama.

⁹⁸ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 3. Any individual or legal entity may, without any special requirement as to nationality or domicile, register one or more vessels owned by it, in the Merchant Marine, upon compliance with the requirements and formalities provided therefore.

ผลประโยชน์ของรัฐปานามาหรือต่อการขนส่งสินค้าทางเรือภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเจ้าหน้าที่จะพิจารณาจากเงื่อนไขดังต่อไปนี้⁹⁹

1. หลักเกณฑ์ทางอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆ โดยเฉพาะอนุสัญญาฯ อันเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกันการเกิดมลพิษจากการเดินเรือ การกระทำความผิดบนเรือ การค้ายาเสพติด การค้ามนุษย์ การฟอกเงิน และกฎระเบียบเกี่ยวกับการประมง

2. สภาพการทำงานของลูกเรือ

⁹⁹ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 5. Notwithstanding the owner's compliance with the requirements mentioned in the preceding article, the General Directorate of the Merchant Marine may refuse to register any vessel in the National Merchant Marine if it considers that said registration would be detrimental to the interests of Panama, or to domestic or foreign shipping, after taking the following considerations into account:

1. Any rules contained in international Conventions, particularly those in relation to maritime safety and security, the prevention of pollution, offenses committed on board vessels, drug trafficking, the trafficking of persons, money laundering, and fishing regulations.
2. The working conditions of any seamen.
3. The vessel's condition, age, previous record and its activities.
4. Any inconvenience caused as a result of political or economic conflict with any other State or groups of States.
5. Any indication that the vessel is being used for illegal activities.
6. On any other grounds provided by the Panama Maritime Authority due to technical or market strategy conditions.

3. สภาพเรือ อายุ บันทึกเดิมของเรือ และกิจกรรมของเรือ
4. ความขัดแย้งกับประเทศอื่นหรือกลุ่มประเทศในทาง
การเมืองหรือเศรษฐกิจ
5. ข้อบ่งชี้ใดๆ ที่สื่อว่าเรื่อนั้นถูกใช้ดำเนินกิจกรรมที่ผิด
กฎหมาย
6. มูลเหตุใดๆ ที่เจ้าหน้าที่รัฐกำหนดในส่วนที่เกี่ยวกับเทคนิค
หรือเงื่อนไขด้านกลยุทธ์ทางการตลาด

ในส่วนเอกสารที่ใช้สำหรับการจดทะเบียนเรื่อนั้น เรือทุกลำซึ่งขอจดทะเบียนเรือสัญชาติปานามาจะต้องยื่นเอกสารใบรับรองทางเทคนิคและความปลอดภัยของเรือต่อเจ้าหน้าที่¹⁰⁰ และสำหรับเรือที่ใช้ในการค้าภายในรัฐจะต้องมีใบรับรองความปลอดภัยซึ่งออกให้โดยหน่วยงานรัฐที่มีอำนาจ¹⁰¹ นอกจากนี้ ความปลอดภัยสำหรับการเดินทะเล (Seaworthiness) ของเรือยัง

¹⁰⁰ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 27. The following documents must be submitted in order to obtain a permanent certificate of registration:

4. Technical and safety certificates and documents requested by the General Directorate of the Merchant Marine in accordance with the vessel's type of operation, its cargo, and any other pertinent considerations.

¹⁰¹ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 22. Any vessel engaged in domestic trade shall possess the applicable maritime safety certificates issued by the General Directorate of the Merchant Marine or by a Recognized Organization, as authorized for such purpose by the Panama Maritime Authority

เป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับการได้รับใบรับรองการเดินเรือ (Navigation license) กับใบอนุญาตให้ใช้วิทยุสื่อสาร (Radio license) อีกด้วย¹⁰²

(3) เงื่อนไขทางด้านเอกสารที่ใช้จดทะเบียนเรือ

ในขั้นตอนการยื่นขอจดทะเบียนเรือสัญชาติปานามา นั้น ผู้ร้องขอจะต้องยื่นเอกสารต่อเจ้าหน้าที่ตามประเภทการใช้งานเรือดังนี้¹⁰³

¹⁰² LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 15 paragraph 3 and Article 21. Once the application for registration is accepted and all corresponding fees, rates and taxes are paid, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue a certificate containing any of the particulars of the vessel deemed appropriate by the General Directorate of the Merchant Marine as evidence of the vessel's enrollment in Panama's Merchant Marine. Likewise, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue the corresponding Certificate of Registration and Radio License if the vessel is seaworthy.

¹⁰³ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 15. The following documents shall be submitted with any application for registration of a vessel engaged in foreign trade in the Merchant Marine:

1. Original copy of the instrument issued by the owner, appointing the resident agent, to be authenticated if issued abroad.
2. Prima facie evidence of the vessel's ownership or of the intention to acquire said ownership.
3. Proof of payment of any corresponding taxes, rates and fees.
4. Any additional document required by the General Directorate of the Merchant Marine.

1. สำหรับเรือที่ใช้ในการค้าระหว่างประเทศจะต้องยื่นเอกสาร
ดังต่อไปนี้

(1) ต้นฉบับเอกสารที่ออกโดยเจ้าของเรือที่อยู่ต่างประเทศ
แต่งตั้งตัวแทนผู้มีอำนาจซึ่งมีถิ่นที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐปานามา

(2) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์เรือหรือหลักฐานที่แสดงว่ากำลังจะ
ได้รับกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าว

(3) หลักฐานการชำระภาษี, และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง

The General Directorate of the Merchant Marine may exempt any of the parties, at their request, from having to submit any of the abovementioned documents required at the time the application for registration is submitted, granting them a term of thirty days within which they shall have to be submitted.

Once the application for registration is accepted and all corresponding fees, rates and taxes are paid, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue a certificate of registration containing any of the vessel's particulars deemed appropriate by the General Directorate of the Merchant Marine, as evidence of the vessel's enrollment in Panama's Merchant Marine. Likewise, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue the corresponding navigation license and radio license if the vessel is seaworthy.

The General Directorate of the Merchant Marine shall regulate the procedures, formalities and the issue of the certificate of registration.

Any documentation issued by the General Directorate of the Merchant Marine, or on its behalf, to be carried on board ships engaged in foreign trade, shall be printed in Spanish and English.

(4) เอกสารอื่นๆ ตามที่กรมการพาณิชย์นาวี (General Directorate of the Merchant Marine) เรียก

เมื่อกรมการพาณิชย์นาวีอนุมัติคำร้องขอจดทะเบียนเรือแล้ว จะดำเนินการออกทะเบียนเรือ (Certificate of registration) และใบอนุญาตการเดินเรือ (Navigation license) รวมทั้งใบอนุญาตให้ใช้วิทยุสื่อสาร (Radio license) ให้แก่เจ้าของเรือหากเห็นว่าเรือลำนั้น ปลอดภัยต่อการเดินทะเล

2. สำหรับเรือที่ใช้ในการขนส่งภายในประเทศจะต้องยื่น เอกสารดังต่อไปนี้¹⁰⁴

¹⁰⁴ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 20. The following documents shall be submitted with the application for registration in the Merchant Marine of a vessel engaged in foreign trade:

1. Tonnage Certificate and Valuation Certificate.
2. Prima facie evidence of the vessel's ownership or of the intention to acquire said ownership.
3. Original or authenticated copy of the Builders' Certificate or evidence of deletion from the previous ship register, to be duly authenticated if issued abroad. The General Directorate of the Merchant Marine may exempt any of the parties, at their request, from having to present either of these documents on the date that the application for registration is submitted, granting them a period of thirty days within which they shall have to be submitted.
4. Proof of payment of any import duties or proof that the appropriate bond has been deposited with the General Directorate of Customs, or any document confirming that the vessel is exempt from paying import duties, as applicable.

(1) ใบรับรองระวางเรือ (Tonnage Certificate) และใบรับรองการประเมินราคา (Valuation Certificate)

(2) หลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์เรือหรือหลักฐานที่แสดงว่ากำลังจะได้รับกรรมสิทธิ์เรือลำดังกล่าว

(3) ต้นฉบับหรือสำเนาเอกสารที่ผ่านการรับรองของใบรับรองจากผู้ต่อเรือ หรือหลักฐานการจดทะเบียนเรือเดิม

(4) หลักฐานการชำระภาษีนำเข้า

(5) เรือที่มีได้ใช้ในทางการค้า ให้ยื่นคำแถลงยืนยันว่าเรือลำดังกล่าวจะไม่ใช้ทำการค้า

เมื่อกรมการพาณิชย์นำวีโอนุมัติคำร้องขอจดทะเบียนเรือแล้ว จะดำเนินการออกทะเบียนเรือ (Certificate of registration) และใบอนุญาตการเดินเรือ (Navigation license) รวมทั้งใบอนุญาตให้ใช้วิทยุสื่อสาร (Radio license) ให้แก่เจ้าของเรือหากเห็นว่าเรือลำนั้นปลอดภัยต่อการเดินทะเล¹⁰⁵

5. Vessels engaged in activities of a non-commercial nature shall submit an original copy of the Sworn Statement of Private Use stating that the vessel will not be used for commercial purposes, to be duly authenticated if issued abroad.

6. Any other document requested by the General Directorate of the Merchant Marine.

¹⁰⁵ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 21. Once the application for registration is accepted and all corresponding fees, rates and taxes are paid, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue a certificate containing any of the particulars of the vessel deemed appropriate by the

1.2.4.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

(1) โดยความสมัครใจ

กฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) กำหนดให้กรมการพาณิชย์นาวี (General Directorate of the Merchant Marine) ดำเนินการถอนทะเบียนเรือเมื่อมีคำขอถอนทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือ โดยมีเงื่อนไขดังนี้¹⁰⁶

General Directorate of the Merchant Marine as evidence of the vessel's enrollment in Panama's Merchant Marine. Likewise, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue the corresponding Certificate of Registration and Radio License if the vessel is seaworthy.

¹⁰⁶ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 46. At the request of the owner, the General Directorate of the Merchant Marine shall delete any vessel from the Merchant Marine provided that :

1. The vessel is tax-cleared.
2. The vessel is free of encumbrances.
3. Deletion fees have been paid.
4. There is evidence of the applicant's name on the title deed. A duly authenticated original copy of the document shall be submitted if the document has been issued abroad.

1. ภาษีเกี่ยวกับเรือนั้นจะต้องได้รับการชำระแล้ว
2. เรือนั้นต้องปลอดภาระติดพัน
3. ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือได้รับการชำระแล้ว
4. เอกสารสิทธิในเรือปรากฏชื่อของผู้ร้องขอจดทะเบียนเรือ
5. มีหลักฐานการจดทะเบียนเรือครั้งก่อนหน้า หรือมีใบรับรองจากผู้สร้างเรือแล้วแต่กรณี

ทั้งนี้ ผู้ร้องขอจดทะเบียนเรือไม่ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขตามข้อ 4. กับข้อ 5. หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าข้อมูลดังกล่าวได้รับการบันทึกไว้แล้ว ณ กรมการพาณิชย์นาวี (General Directorate of the Merchant Marine)

(2) โดยเหตุอันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ

กฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) มิได้กำหนดให้การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือเป็นเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติเรือไว้แต่อย่างใด

(3) โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย

5. There is evidence of deletion from the previous ship register or Builders' Certificate, as the case may be. If these documents have been issued abroad, then copies duly authenticated abroad shall be submitted.

The requirements listed in paragraphs 4 and 5 shall not apply if this information is already recorded at the General Directorate of the Merchant Marine.

ในหมวดที่ 3 แห่งบทที่ 2 ว่าด้วยหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือของกฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) ได้กำหนดเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือจากการกระทำผิดกฎหมายไว้ในเรื่องดังต่อไปนี้¹⁰⁷

1. เมื่อปรากฏเหตุการณ์อันเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายแห่งรัฐสาธารณรัฐปานามาอย่างร้ายแรงในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ การป้องกันการเกิดมลพิษจากการเดินเรือ หรือการฝ่าฝืนอนุสัญญาระหว่างประเทศใดๆ ที่ประเทศสาธารณรัฐปานามาได้ให้สัตยาบันไว้

2. เมื่อปรากฏว่าได้มีการใช้เรือกระทำความผิดกฎหมายต่างๆ เช่น การลักลอบนำเข้าสินค้า การกระทำความผิดเป็นโจรสลัด เป็นต้น

3. เมื่อปรากฏว่ามีการยื่นเอกสารปลอมหรือมีการเปลี่ยนแปลงเอกสาร

(4) โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด ได้แก่¹⁰⁸

¹⁰⁷ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 49. The following are grounds for the ex-officio deletion of a vessel from the register:

.....

2. Any serious violation of Panama's current laws, of any maritime safety, pollution prevention, or maritime security regulations, or of any international convention ratified by the Republic of Panama.

.....

4. If the vessel is used for smuggling, for illegal or clandestine trade or piracy, or to commit any other offense.

5. If any forged or altered documents are submitted.

1. กรณีที่ใบอนุญาตการเดินเรือ (navigation license) หมดอายุโดยมิได้รับการต่ออายุใหม่ภายในระยะเวลา 5 ปีนับตั้งแต่วันหมดอายุ
2. เมื่อเรือถูกทิ้งร้าง
3. เมื่อมีการนำเรื่อนั้นไปจดทะเบียนที่รัฐอื่น เว้นแต่เป็นการจดทะเบียนชาร์เตอร์เรือเปล่าตามที่กฎหมายฉบับนี้กำหนด
4. เมื่อเรื่อนั้นสูญหายสิ้นเชิง

¹⁰⁸ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 49. The following are grounds for the ex-officio deletion of a vessel from the register:

.....

3. The expiration of the provisional navigation license or of the statutory navigation license without having secured a renewal within the five year period, beginning on the date of its expiration, unless reasons are provided in support of the failure to submit the application to renew within the appropriate time.

.....

6. Abandonment of the vessel.

7. The vessel's registration at another registry, save for its registration in a special bareboat charter register, in accordance with the formalities prescribed by this law.

8. Due to the total loss of the vessel.

9. Due to a high rate of detentions for serious or repeated defects which are detrimental to maritime safety.

10. Any other cases in accordance with the law or international law.

5. เมื่อเรื่อนั้นถูกกักบ่อยครั้งด้วยเหตุจากความบกพร่องอย่างร้ายแรงในเรื่องความปลอดภัยของการเดินเรือ

6. เมื่อมีเหตุการณ์อื่นใดตามที่กฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศกำหนด

นอกจากเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว หากเกิดกรณีที่มีคำสั่งศาลให้ขายเรื่อนั้น ทะเบียนเรือแห่งรัฐสาธารณรัฐปานามาจะถูกถอนโดยอัตโนมัติทันทีนับตั้งแต่วันที่ศาลมีคำสั่งขายเรือดังกล่าว¹⁰⁹

(5) โดยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือ

ในหมวดที่ 3 แห่งบทที่ 2 ว่าด้วยหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือของกฎหมายฉบับที่ 57 ของวันที่ 6 สิงหาคม 2008 (LAW No. 57 Of 6 August 2008) ได้กำหนดหลักเกณฑ์ให้การกระทำใดๆ ซึ่งขัดต่อผลประโยชน์ของชาติเป็นหนึ่งในเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือ¹¹⁰ซึ่งแม้บทบัญญัติดังกล่าวจะมีได้กำหนดให้เป็นอำนาจของเจ้าหน้าที่รัฐในการใช้ดุลยพินิจโดยตรง แต่โดยที่การกระทำใดเป็นการขัดต่อผลประโยชน์ของชาติหรือไม่นั้นต้องอาศัยการพิจารณาวิเคราะห์ข้อเท็จจริงแห่งการกระทำแต่ละเหตุการณ์เป็นกรณีไป ซึ่งไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนตายตัวขึ้นอยู่กับกรณีความของแต่ละบุคคลโดยเฉพาะ ดังนั้นเหตุดังกล่าวจึงเป็นกรณีที่ต้องอาศัยดุลยพินิจของนายทะเบียนเรือในการถอนทะเบียนเรื่อนั่นเอง

¹⁰⁹ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 53. A court-ordered sale of a vessel automatically extinguishes its registration in the Merchant Marine from the date of the court-ordered sale.

¹¹⁰ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 49. The following are grounds for the ex-officio deletion of a vessel from the register:

1. Any type of action which is contrary to national interests.

1.2.4.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการถอนทะเบียนเรือ

การสูญเสียสัญชาติเรือจดทะเบียนแห่งรัฐสาธารณรัฐปานามาไม่ว่าจะเกิดขึ้นโดยความสมัครใจของเจ้าของเรือหรือเกิดจากการกระทำของเจ้าหน้าที่รัฐ กรมการพาณิชย์นาวีจะต้องออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือ (certificate of deletion) ให้แก่เจ้าของเรือเพื่อใช้สำหรับจดทะเบียนไว้ ณ สำนักทะเบียนของรัฐ¹¹¹

สำหรับกรณีที่เจ้าของเรือขอถอนทะเบียนเรือด้วยความสมัครใจนั้น จะต้องได้รับหนังสือแสดงความยินยอมจากนายทะเบียนเรือปานามาให้ถอนทะเบียนเรือ¹¹²

สำหรับกรณีการถอนทะเบียนเรือ นั้น หากเรือติดภาระจำนอง จะต้องแจ้งกระบวนการถอนทะเบียนเรือ นั้นให้แก่ผู้รับจำนองเรือทราบเพื่อให้ผู้รับจำนองเรือยืนยันสิทธิของตน

113

¹¹¹ LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 45. The General Directorate of the Merchant Marine shall, at the request of any of the parties or on its own motion, delete any vessels registered in the Merchant Marine, in accordance with the law. Upon the vessel's deletion from the Panamanian Register, the General Directorate of the Merchant Marine shall issue a certificate of deletion to be registered at the Public Registry, and it will send the appropriate notices to the International Maritime Organization and to any other entity as prescribed by the law.

¹¹² LAW No. 57 Of 6 August 2008

Article 57 The General Directorate of the Merchant Marine shall, at the request of any of the parties and as the first step in securing the vessel's deletion, issue the vessel with a certificate of consent to deletion from the Panamanian register.

¹¹³ LAW No. 57 Of 6 August 2008

จากการศึกษาหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือและการถอนทะเบียนเรือตามกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ทั้ง 4 ประเทศที่มีหลักการและแนวความคิดการจดทะเบียนเรือที่ต่างกั้กันดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าประเทศเหล่านั้นจะกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขการรับจดทะเบียนเรือภายใต้แนวความคิดและหลักการที่แตกต่างกันตามนโยบายภายในประเทศของตน และในส่วนหลักเกณฑ์สูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนของแต่ละประเทศก็มีรายละเอียดที่แตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ประเทศสหราชอาณาจักรซึ่งใช้แนวความคิดการจดทะเบียนเรือแบบปิดนั้นจะกำหนดให้เรือต้องถูกถอนทะเบียนหากปรากฏในภายหลังว่าเจ้าของเรือมิได้มีสัญชาติอังกฤษอีกต่อไปหรือกรรมสิทธิ์ในเรือลำดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังบุคคลผู้ไม่มีสัญชาติอังกฤษ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้จะไม่มีอยู่ในกฎหมายของประเทศสาธารณรัฐปานามาซึ่งยึดถือแนวความคิดการจดทะเบียนเรือแบบเปิดที่มีได้ให้ความสำคัญกับสัญชาติของเจ้าของเรือ อย่างไรก็ตามทั้งสี่ประเทศข้างต้นยังคงมีหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือบางประการที่คล้ายกัน ได้แก่

1. การให้สิทธิแก่เจ้าของเรือในการร้องขอถอนทะเบียนเรือด้วยความสมัครใจ
2. การกำหนดอายุการใช้งานของทะเบียนเรือ โดยการจดทะเบียนเรือนั้นจะสิ้นสุดลงเมื่อครบกำหนดระยะเวลาตามกฎหมายและมิได้รับการต่ออายุทะเบียนเรือใหม่
3. การกำหนดให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนทะเบียนหากเรือนั้นสูญหาย เกิดเพลิงไหม้ อับปาง ถูกขโมยยึด หรือถูกทำลาย

Article 51 The vessel's mortgagee, his legal representative or attorney-in-fact shall be notified that the General Directorate of the Merchant Marine has begun the process of deleting the mortgaged vessel from the register, so that he may assert his rights within thirty business days, beginning on the date of notification. Written notification shall be sent by mail, fax, email message, or any other electronic medium to the physical address, post office box or email address, recorded in the mortgage agreement registered at the Public Registry and, in the absence thereof, to any address which the General Directorate of the Merchant Marine is able to ascertain by its own means.

4. การกำหนดให้อำนาจแก่นายทะเบียนเรือในการใช้ดุลยพินิจถอนทะเบียนเรือได้ในกรณีที่เห็นว่าสภาพแห่งเรือนั้นไม่ปลอดภัยเหมาะสมต่อการเดินทะเล หรือการรับจดทะเบียนเรือลำนั้นจะก่อผลกระทบในทางลบต่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ

5. เมื่อเรือถูกถอนทะเบียน เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องคืนทะเบียนเรือแก่นายทะเบียนเรือเพื่อทำการถอนทะเบียนเรือและจะต้องทำลายเครื่องหมายบนตัวเรือที่บ่งบอกถึงสัญชาติของเรือนั้นเสีย โดยนายทะเบียนเรือจะออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือให้แก่เจ้าของเรือและแจ้งการถอนทะเบียนเรือนั้นไว้ในระบบ นอกจากนี้ หากเรือลำดังกล่าวยังคงติดภาระจำนองอยู่ ก็จะต้องแจ้งให้ผู้รับจำนองเรือทราบถึงการถอนทะเบียนเรือนั้นด้วย

จะเห็นได้ว่า ทะเบียนเรือมีบทบาทที่สำคัญสำหรับเรือเดินทะเลเพราะเป็นบ่อเกิดของสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายระหว่างรัฐกับเจ้าของเรือเมื่อความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเจ้าของเรือเกิดขึ้นด้วยการจดทะเบียนเรือและด้วยเหตุที่เรือจดทะเบียนนั้นมีทะเบียนเรือเป็นหลักฐานแสดงสัญชาติของเรือ เมื่อความสัมพันธ์ดังกล่าวยุติลง จึงจำเป็นต้องดำเนินการถอนทะเบียนเรือเพื่อเป็นหลักฐานว่าเรือลำนั้นมิได้อยู่ภายใต้อำนาจบังคับทางกฎหมายของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือเดิมอีกต่อไป

2. พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่บัญญัติเนื้อหาเกี่ยวกับการใช้อำนาจรัฐควบคุมดูแลเรือสัญชาติไทยในเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือไทยรวมถึงสิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือสัญชาติไทย¹¹⁴ กฎหมายฉบับดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการได้มาซึ่งสัญชาติไทยและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้นดังต่อไปนี้

¹¹⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 29*, น.56-57.

2.1 หลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือด้วยวิธีการจดทะเบียน

เรือซึ่งได้รับการจดทะเบียนเรือภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้น จะได้มาซึ่งสัญชาติไทยและมีสิทธิชักธงไทย¹¹⁵ โดยวิธีการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือภายใต้อำนาจแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้นมี 2 วิธี ได้แก่ วิธีการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือและวิธีการได้มาซึ่งสัญชาติด้วยผลทางกฎหมายโดยมีต้องจดทะเบียนเรือ¹¹⁶สำหรับการได้มาซึ่งสัญชาติเรือด้วยวิธีการจดทะเบียนเรื่อนั้นกฎหมายฉบับดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขของการขอจดทะเบียนเรือไว้หลายประการซึ่งผู้เขียนจะขอจำแนกองค์ประกอบของหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนออกเป็นข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

2.1.1 วัตถุประสงค์ของการใช้งานเรือและประเภทของเรือ

บทบัญญัติอันเกี่ยวข้องกับกระบวนการจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จะมีหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้งานเรือเป็นสำคัญ รวมทั้งประเภทและขนาดของเรือที่จะขอรับการจดทะเบียนเรือซึ่งแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

2.1.1.1 เรือซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทย จะได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือไทยเฉพาะเมื่อเป็นเรือประเภทและขนาดดังต่อไปนี้¹¹⁷

¹¹⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 51 เรือไทยเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติไทยได้

ถ้าเรือลำใดซึ่งมิใช่เรือไทยใช้ธงชาติไทยเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเรือไทยต้องถือว่าหรือลำนั้นฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

¹¹⁶ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เจริญรอดที่ 29*, น.170.

¹¹⁷ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 8 เรือดังจะกล่าวต่อไปนี้เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป

- (1) เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
- (2) เรือทะเลที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
- (3) เรือลำน้ำที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

2.1.1.2 เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมง จะได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือไทยเฉพาะเมื่อเป็นเรือประเภทและขนาดดังต่อไปนี้¹¹⁸

- (1) เรือกลทุกขนาด
- (2) เรือที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

2.1.1.3 เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ

เรือที่มีวัตถุประสงค์ดังกล่าวกฎหมายมิได้กำหนดประเภทและขนาดของเรือที่จะขอรับการจดทะเบียนไว้แต่อย่างใด อีกทั้งไม่มีบทบัญญัติใดๆ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าเรือที่มีวัตถุประสงค์ดังกล่าวสามารถขอรับจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้หรือไม่ดังเช่นกรณีของเรือที่มีวัตถุประสงค์ทำการค้าในน่านน้ำไทยและทำการประมงตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 แต่อาจสังเกตได้จากมาตรา 7 ทวิแห่ง

-
2. เรือทะเลที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
 3. เรือลำน้ำที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

¹¹⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 8 เรือดังกล่าวต่อไปนี้เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทยสำหรับการประมง

1. เรือกลทุกขนาด
2. เรือที่มีไซเรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวซึ่งบัญญัติเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะโดยมีเนื้อหาว่า “ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ.....” แสดงให้เห็นว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มีเจตนารมณ์จะให้เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะได้รับการจดทะเบียนเช่นกัน¹¹⁹

2.1.2 เจื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดรายละเอียดของหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนเรือในส่วนที่เกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือนั้นจะแตกต่างกันไปซึ่งขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์การใช้งานเรือเป็นสำคัญดังที่ปรากฏรายละเอียดต่อไปนี้

2.1.2.1 สัญชาติของเจ้าของเรือ

(1) เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

เจ้าของเรือซึ่งประสงค์จะจดทะเบียนเรือสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยจะต้องมีคุณสมบัติด้านสัญชาติที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้¹²⁰

¹¹⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 29, น.172.

¹²⁰ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

(4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้

1. กรณีที่เป็นบุคคลธรรมดา จะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย
2. กรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
3. กรณีที่เป็นรัฐวิสาหกิจจะต้องจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
4. กรณีคุณสมบัติของเจ้าของเรือซึ่งนิติบุคคล จะต้องได้รับการจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งตามกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกำหนดให้ต้องมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น และต้องปรากฏว่าอำนาจในการควบคุมบริหารนิติบุคคลทั้งหมดเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยหรือในกรณีที่มีหุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการผู้จัดการจำนวนหลายคนต้องปรากฏว่าอำนาจส่วนข้างมากในการบริหารกิจการนั้นเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทย ในส่วนทุนของนิติบุคคลนั้นจะต้องถือครองโดยบุคคลผู้มีสัญชาติไทยในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบของทุนทั้งหมด และสำหรับกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด จะต้องไม่มีข้อบังคับที่อนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ โดยมี

(ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

วัตถุประสงค์เพื่อการควบคุมตรวจสอบสัดส่วนเจ้าของทุนที่เป็นคนต่างชาติมิให้อัตราส่วนที่มากเกินไปหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดนั่นเองซึ่งรายละเอียดคุณสมบัติของนิติบุคคลแต่ละประเภทมีดังต่อไปนี้

ก. ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

ข. ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ค. บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

ง. บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

(2) เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมง

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือซึ่งประสงค์จะใช้เรือสำหรับการประมงไว้แต่อย่างใด

(3) เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ

เจ้าของเรือซึ่งประสงค์จะใช้เรือสำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ใช่เรือทำการค้าในน่านน้ำไทยนั้นจะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตาม

กฎหมายไทยโดยต้องมีที่ตั้งสำนักงานใหญ่อยู่ในราชอาณาจักรไทย มีกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมีคุณสมบัติข้อใดข้อหนึ่ง ดังต่อไปนี้¹²¹

1. ในกรณีที่บริษัทจำกัด จะต้องถือหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

2. ในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัด จะต้องถือหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

จะเห็นว่าเงื่อนไขการจดทะเบียนของเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะนั้นมีข้อแตกต่างจากเงื่อนไขการจดทะเบียนของเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยในข้อที่ว่า เรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะนั้น มิได้มีบัญญัติแห่งกฎหมายมาตราใดที่กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับประเภทและขนาดของเรือซึ่งจะทำการจดทะเบียนไว้ดังเช่นที่กำหนดไว้ในกรณีของเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยกับเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงตามมาตรา 8 แห่ง

¹²¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ทวิ ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะและไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดที่ถือหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่ถือหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งทำให้เกิดประเด็นปัญหาทางข้อกฎหมายว่าเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะจะสามารถจดทะเบียนเรือได้หรือไม่เพราะไม่มีกฎหมายอนุญาตให้จดทะเบียนไว้โดยตรง และในส่วนของคุณสมบัติของเจ้าของเรือนั้นก็จำกัดเฉพาะนิติบุคคลที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเท่านั้น ไม่รวมถึงบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ ด้วยเหตุที่รัฐบาลไทยต้องการส่งเสริมให้มีกองเรือพาณิชย์ไทยสำหรับการค้าระหว่างประเทศจำนวนเพิ่มขึ้น จึงลดสัดส่วนจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมีสัญชาติไทยลงจากกรณีเดิมที่การจดทะเบียนเรือสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยต้องมีผู้ถือหุ้นเป็นคนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเหลือเพียงร้อยละห้าสิบเอ็ดสำหรับการจดทะเบียนเรือที่มีวัตถุประสงค์ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการต่างชาติให้นำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยเพิ่มมากขึ้น

2.1.2.2 ถิ่นที่อยู่หรือสถานประกอบการของเจ้าของเรือ

ในกรณีของเจ้าของเรือซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาผู้มีสัญชาติไทยนั้นไม่จำเป็นต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย กล่าวคือ แม้เจ้าของเรือจะอาศัยอยู่ในต่างประเทศก็สามารถขอจดทะเบียนเรือไทยได้ แต่ในกรณีของเจ้าของเรือซึ่งเป็นนิติบุคคลนั้นแม้พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จะมิได้บัญญัติให้ต้องมีสถานประกอบการหลักตั้งอยู่ในประเทศไทย แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 7 และมาตรา 7 ทวิ ที่กำหนดให้นิติบุคคลต้องจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยนั้น จะเห็นได้ว่า โดยสภาพแล้วตามกฎหมายไทยว่าด้วยหุ้นส่วนบริษัท นิติบุคคลไทยจะต้องมีสถานประกอบการหลักตั้งอยู่ในราชอาณาจักรตั้งแต่ตอนจดทะเบียนจัดตั้งนิติบุคคล

จากหลักเกณฑ์เงื่อนไขการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ดังกล่าวข้างต้น สามารถสรุปความได้ว่ากฎหมายไทยเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือซึ่งจะทำให้เรือได้รับสัญชาติไทยนั้นพิจารณาหลักการให้สัญชาติไทยแก่เรือโดยคำนึงถึงหลักเกณฑ์ในเรื่องต่อไปนี้ประกอบกัน ได้แก่ (1) วัตถุประสงค์ของการใช้เรือและประเภทเรือ (2) สัดส่วนการถือครองกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือผู้มีสัญชาติไทย (3) สัญชาติของบุคคลที่มีอำนาจควบคุมบริหารกิจการของเจ้าของเรือที่เป็นนิติบุคคล และ (4) ถิ่นที่อยู่ของเจ้าของเรือที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งจะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยว่าด้วยการรับจดทะเบียนเรือนั้นให้ความสำคัญกับสัญชาติของผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือในฐานะที่

เป็นจุดเกี่ยวโยงสำหรับการพิจารณาอนุมัติการจดทะเบียนเรือไทย กล่าวคือ หากผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไม่ว่าจะประสงค์ใช้เรือสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยหรือการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศก็ตาม ขาดคุณสมบัติตามที่กฎหมายมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ กำหนดแล้ว ย่อมไม่สามารถจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยได้ นอกจากนี้ พระราชบัญญัติเรือไทยยังห้ามมิให้มีการถือกรรมสิทธิ์เรือไทยแทนคนต่างด้าวไว้ด้วย¹²²

¹²² พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ตริ ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว
- (2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7
- (3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิแล้วแต่กรณี

มาตรา 7 จัตวา ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตาม 7 ทวิแทนคนต่างด้าว
- (2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ

จึงกล่าวได้ว่า ประเทศไทยมีหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือที่ค่อนข้างเคร่งครัดอันเข้าลักษณะของการจดทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ในการรับจดทะเบียนเรือนั่นเอง

2.1.3 เจื่อนไขเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยของเรือ

ในการยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้น เรือลำที่จะจดทะเบียนจะต้องผ่านการตรวจเรือจากพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีอย่างถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย¹²³ โดยเจ้าของเรือจะต้องส่งมอบใบสำคัญแสดงการตรวจเรือให้นายทะเบียนเรือเก็บรักษาไว้¹²⁴

2.1.4 เจื่อนไขทางด้านเอกสารการจดทะเบียนเรือ

นอกจากใบสำคัญแสดงการตรวจเรือแล้ว เอกสารสำคัญที่จะต้องส่งมอบให้นายทะเบียนเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือไทยนั้น ได้แก่ คำแสดงกรรมสิทธิ์และคำรับรองว่าเจื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7¹²⁵ เพื่อแสดงว่ากรรมสิทธิ์ในเรือเป็นของบุคคลผู้มีคุณสมบัติที่จะ

¹²³ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยผู้ขอต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ได้ออกให้ตามมาตรา 12

มาตรา 12 เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

¹²⁴ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 13 ในการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้นายทะเบียนเรือเก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไว้

¹²⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยผู้ขอต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. ยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*

ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามที่กฎหมายกำหนดอย่างแท้จริง เช่น สำเนาบัตรประชาชน หนังสือรับรองการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น เป็นต้นและผู้ขอจดทะเบียนเรือ จะต้องแจ้งชื่อผู้ควบคุมเรือ¹²⁶ โดยข้อมูลชื่อที่อยู่ของเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือกับชื่อของผู้ควบคุมเรือจะแสดงเป็นหลักฐานอยู่ในสมุดทะเบียนเรือไทย และหากเจ้าของเรือเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด จะต้องมีการมีชื่อ และที่อยู่ของผู้จัดการห้างหุ้นส่วนหรือกรรมการผู้จัดการบริษัทปรากฏในสมุดทะเบียนเรือด้วย¹²⁷

2. ทำคำรับรองว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7 และนำพยานหลักฐาน มาพิสูจน์คำรับรองนั้นถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดต้องนำใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนของ ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นมาแสดง

3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ได้ ออกให้ตามมาตรา 12

4. ยื่นรายการแสดงวันเดือนปีและตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จเท่าที่จะแสดงได้

5. ถ้าเรือนั้นเดิมเป็นของคนต่างด้าวให้แจ้งชื่อเรือซึ่งใช้อยู่เดิมนั้นด้วย

6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ

¹²⁶ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยผู้ขอต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ

¹²⁷ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 14 สมุดทะเบียนเรือไทยให้ทำตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* และให้มี รายการดังต่อไปนี้ด้วย

1. ชื่อเรือชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียนและชื่อผู้ควบคุมเรือ

2. ประเภทของเรือชื่ออยู่และชื่อเจ้าของอยู่ที่ต่อเรือนั้น

3. รายการตรวจเรือ

4. รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง

5. ชื่อที่อยู่และอาชีพการงานของผู้ที่ลงทะเบียนเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์

เมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว นายทะเบียนเรือจะออกใบทะเบียนเรือให้แก่ผู้จดทะเบียนเรือเพื่อเป็นหลักฐานแสดงการจดทะเบียนเรือ¹²⁸ โดยผู้ควบคุมเรือมีหน้าที่ต้องเก็บรักษาใบทะเบียนเรือไว้ในเรือเป็นเอกสารประจำเรือเสมอตลอดระยะเวลาที่ยังคงใช้ เรื่อนั้นและต้องนำมาแสดงเมื่อเจ้าพนักงานขอตรวจ¹²⁹ และหากภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้ว กรรมสิทธิ์ในเรือเปลี่ยนแปลงไป เจ้าของเรือจะต้องส่งมอบใบทะเบียนเรือพร้อมทั้งคำรับรองสัญชาติของเจ้าของเรือให้แก่ นายทะเบียนเรือ¹³⁰ โดยนายทะเบียนเรือจะต้องบันทึกการนั้นไว้ในทะเบียนเรือเป็น

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดให้มีชื่อและที่อยู่ของผู้จัดการหรือกรรมการด้วย

¹²⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 16 เมื่อได้จดทะเบียนเรือแล้วให้นายทะเบียนเรือออกใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ให้แก่ผู้จดทะเบียนใบสำคัญนี้ให้เรียกว่า “ใบทะเบียน”

¹²⁹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 17 ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรื่อนั้นใบทะเบียนให้ใช้เป็นเอกสารประจำเรือและผู้ควบคุมเรือต้องรักษาไว้ในเรือเสมอผู้ใดจะเอาไปเสียจากเรือไม่ได้นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นและเมื่อเจ้าพนักงานขอตรวจผู้ควบคุมเรือต้องนำออกแสดงทันที

¹³⁰ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 29 เมื่อกรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของผู้ใดโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้ผู้นั้นส่งใบทะเบียนพร้อมทั้งคำรับรองและพยานหลักฐานเกี่ยวกับสัญชาติของตนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 32 เมื่อหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นใดโดยนิติกรรมหรือโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้หุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการผู้จัดการบริษัทแล้วแต่กรณีแจ้งความต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นภายในสามสิบวัน

หลักฐานไว้ทุกครั้ง¹³¹ หากสัญญาของเจ้าของเรือเปลี่ยนแปลงไปจนขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามที่กฎหมายกำหนดก็จะเป็นเหตุให้เรือถูกถอนทะเบียนและสูญเสียสัญชาติไทยในที่สุด

2.2 หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียน

เมื่อพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มีหลักเกณฑ์ที่ให้สัญชาติไทยแก่เรือด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือแล้ว สัญชาติไทยที่ได้มาด้วยการจดทะเบียนนั้นจะสิ้นสุดด้วยเหตุตามที่กฎหมายในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนด ซึ่งแบ่งประเภทได้ดังต่อไปนี้

2.2.1 โดยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ

เนื่องจากประเทศไทยมีนโยบายที่จะเสริมสร้างกองเรือไทยโดยสงวนกิจการเรือพาณิชย์ไว้ให้เป็นของคนสัญชาติไทย รัฐจึงใช้อำนาจควบคุมกิจการของเรือไทยอย่างใกล้ชิดดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการรับจดทะเบียนเรือที่เคร่งครัดในเรื่องสัญชาติของเจ้าของเรือผู้มียุทธกรรมสิทธิ์ในเรือสัญชาติไทยโดยกำหนดห้ามมิให้บุคคลอื่นผู้ที่ไม่มีความสมบัติตามกฎหมายกำหนดเช่าหรือรับ

นับแต่วันที่ดินทราบว่าจะได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นนั้นพร้อมทั้งยื่นรายงานเกี่ยวกับสัญชาติของบุคคลที่ได้มาเป็นเจ้าของหุ่นนั้นด้วย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

¹³¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 21 ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเป็นผู้หมายเหตุไว้ในใบทะเบียน

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือนอกเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์หรือที่เรือแรกถึงแล้วแต่กรณีเป็นผู้หมายเหตุในใบทะเบียนแต่จะต้องแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบและได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนเรือนั้นก่อน

เอาเรื่อนั้นไปทำการค้าในน่านน้ำไทย¹³² และหากเรือลำดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังบุคคลผู้ไม่มีคุณสมบัติเพียงพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ จะมีผลให้เรือถูกถอนทะเบียนเรือและสูญเสียสัญชาติไทยไปในที่สุด ซึ่งหลักการถอนทะเบียนเรือโดยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์เรื่อนั้นแบ่งออกเป็น การโอนกรรมสิทธิ์เรือโดยนิติกรรมและกรรมสิทธิ์เรื่อนั้นตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรม ซึ่งผู้เขียนจะขอแยกอธิบายดังต่อไปนี้

2.2.1.1 กรณีมีการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยโดยนิติกรรมไปยังบุคคลที่ไม่มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ หากการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไปยังผู้รับโอนที่ไม่ต้องด้วยคุณลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยสำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือเป็นผู้มีอำนาจเรียกคืนทะเบียนเรือและทำการถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย¹³³

¹³² พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 48 ห้ามมิให้บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เข้าหรือรับเอาไปโดยประการอื่น ซึ่งเรือไทยมีขนาดตามมาตรา 8 สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้และเอาไปทำการค้าในน่านน้ำไทย

¹³³ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตรา ก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

2.2.1.2 กรณีที่กรรมสิทธิ์เรือไทยตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่มีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 7 ด้วยเหตุใดๆ นอกเหนือจากด้วยเหตุทางนิติกรรม และเจ้าของเรือผู้ได้กรรมสิทธิ์มานั้นไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นเป็นเรือไทยต่อไป เจ้าของเรือสามารถยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกเป็นของตน หรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7¹³⁴ แต่หากพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ โดยที่เจ้าของเรือหรือกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีมิได้ดำเนินการอย่างใดๆ และไม่มีคำสั่งจากศาลให้ขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 กรณีดังกล่าว พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ให้อำนาจแก่นายทะเบียนเรือในการถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย¹³⁵

¹³⁴ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ก็ดีหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆ ก็ดีถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณีแต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วดুকกัน

¹³⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 31 วรรคสอง ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา

2.2.2 โดยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือ

เนื่องจากคุณสมบัติของเจ้าของเรือเป็นเงื่อนไขที่สำคัญประการหนึ่งในการที่รัฐใช้พิจารณาจดทะเบียนเรือไทย เพราะสัญชาติไทยของเจ้าของเรือจะเป็นสิ่งเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางกฎหมายกับรัฐไทยโดยจะทำให้รัฐสามารถใช้อำนาจควบคุมดูแลกิจการเรือพาณิชย์สัญชาติไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น มาตรา 31 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481¹³⁶ จึงกำหนดว่าหากภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้วคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมจนขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ไม่ว่าเหตุใดๆ เจ้าของเรือจะต้องจัดการโอนกรรมสิทธิ์เรื่อนั้นไปยังบุคคลอื่นผู้ที่มีคุณสมบัติเพียงพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือในกรณีที่ไม่ประสงค์จะให้เรือถือสัญชาติไทยต่อไปภายในเวลา 90 วันนับแต่วันที่ตนขาดคุณสมบัติ นอกจากนี้ กฎหมายยังวางหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนไว้สำหรับกรณีการขาดคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภท ดังต่อไปนี้

2.2.2.1 กรณีเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทจำกัด

(1) หากภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้ว จำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 7 กล่าวคือ มีการโอนหุ้นไปให้แก่คนต่างด้าวจนทำให้สัดส่วนหุ้นที่ถือครอง

7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

มาตรา 31 วรรคสาม ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

¹³⁶ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 136.

โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นคนสัญชาติไทยลดลงจนกระทั่งหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนของบริษัทจำกัดนั้นมีน้อยกว่า ร้อยละเจ็ดสิบ กรณีดังกล่าวพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดให้มีการขายทอดตลาดหุ้น ซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นให้แก่บุคคลที่มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 แต่ถ้าภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงประกาศขายทอดตลาดหุ้นครั้งแรก ไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนที่จะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือเสีย¹³⁷

¹³⁷ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

(2) กรณีคุณสมบัติด้านสัญชาติของจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยขาดลักษณะที่กำหนดไว้ตามมาตรา 7 ได้เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการจดทะเบียนเรือแล้ว เนื่องจากเงื่อนไขประการหนึ่งของบทบัญญัติมาตรา 7 (4)(ค) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดให้เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือสำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยที่เป็นบริษัทจำกัดจะต้องมีจำนวนกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของกรรมการทั้งหมดเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทย ดังนั้น หากเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้สัญชาติของจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยขาดลักษณะที่กำหนดไว้ตามมาตรา 7 กรรมการผู้จัดการของบริษัทนั้นต้องแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือให้ทราบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์ และถ้ายังมิได้มีการจัดจำนวนกรรมการให้ถูกต้องตามมาตรา 7 ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้ง ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย¹³⁸

2.2.2.2 กรณีเจ้าของเรือซึ่งเป็นห้างหุ้นส่วน

หากผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าน่าจะหมายถึงกรณีที่ว่าบุคคลธรรมดาผู้เป็นหุ้นส่วนคนใดคนหนึ่งหรือหลายคนนั้นสูญเสียสัญชาติไทยในภายหลังจากที่ได้จดทะเบียนเรือแล้วหากไม่มีการโอนหุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนที่ขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ใช้สำหรับทำการค้าใน

¹³⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

น่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นก็มีอำนาจถอนทะเบียนเรือนั้น¹³⁹

2.2.3 โดยเหตุแห่งการฝ่าฝืนข้อบังคับของกฎหมาย

ได้แก่ กรณีบุคคลผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนได้รู้เห็นยินยอมในการฝ่าฝืนข้อห้ามการถือกรรมสิทธิ์เรือไทยแทนคนต่างด้าว เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดข้อห้ามกระทำการถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยแทนคนต่างด้าวหรือเป็นหุ้นส่วนของนิติบุคคลเจ้าของเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยแทนคนต่างด้าวไว้ 2 กรณีดังต่อไปนี้

2.2.3.1 กรณีเรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทย

กฎหมายกำหนดห้ามบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการต่อไปนี้¹⁴⁰

¹³⁹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

¹⁴⁰ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ตรี ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว
- (2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7
- (3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจะทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่าง
 ตัว

(2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างตัวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือ
 กรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7

(3) ถือหุ้นแทนคนต่างตัวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือ
 กรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

การฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวข้างต้นจะมีผลให้นายทะเบียนเรือประจำ
 เมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือจดทะเบียนเรื่อนั้นเสียโดยไม่คำนึงว่าเจ้าของเรื่อนั้นจะรู้เห็นหรือยินยอม
 ด้วยหรือไม่ก็ตาม¹⁴¹

อย่างไรก็ดี ในกรณีของการถือหุ้นในนิติบุคคลเจ้าของเรือจดทะเบียน
 มาตรา 7 แทนคนต่างตัวนั้น หากปรากฏว่านิติบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยใน
 การนั้น เรือจะไม่ถูกถอนทะเบียนทันที เพราะในกรณีเจ้าของเรือที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน
 จำกัดนั้นยังมีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กฎหมาย
 กำหนดให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการดำเนินการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งถูกถือครอง
 แทนคนต่างตัวไปยังบุคคลผู้มีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7
 ทวิ แต่หากนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของเรื่อนั้นไม่มีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างตัว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถ
 ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ แล้วแต่กรณี

¹⁴¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 57 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตริ (1) หรือมาตรา 7 จัตวา (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืน
 มาตรา 7 ตริ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือ
 ไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้น
 เสีย

ตามมาตรา 7 และมาตรา 7 ทวิ อีกต่อไปกฎหมายกำหนดให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการดำเนินการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งถูกถือครองแทนคนต่างด้าวไปยังบุคคลผู้มีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7¹⁴²

2.2.3.2 กรณีของบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่จดทะเบียนสำหรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะตามมาตรา 7 ทวิ ห้ามกระทำการต่อไปนี้¹⁴³

¹⁴² พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 35 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไปหากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ ให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ ให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วแต่กรณี

¹⁴³ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 จัตวา ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตาม 7 ทวิ แทนคนต่างด้าว
- (2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ แทนคนต่างด้าว

(2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

การฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวข้างต้นโดยที่เจ้าของเรือซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นรู้เห็นหรือยินยอมด้วย ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย¹⁴⁴

อย่างไรก็ดี ในกรณีของการถือหุ้นในนิติบุคคลเจ้าของเรือจดทะเบียนตามมาตรา 7 ทวิ แทนคนต่างด้าวนั้น หากปรากฏว่านิติบุคคลที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเจ้าของเรือมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยในการนั้น เรือจะไม่ถูกถอนทะเบียนทันที เพราะหากบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเจ้าของเรือนั้นยังมีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กฎหมายกำหนดให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการดำเนินการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งถูกถือครองแทนคนต่างด้าวไปยังบุคคลผู้ที่มีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ เสียก่อน ซึ่งหากไม่มีผู้อื่นซื้อหุ้นจนครบจำนวนที่จะทำให้บริษัทมีลักษณะจะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ นายทะเบียนเรือจะดำเนินการถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย¹⁴⁵

¹⁴⁴ มาตรา 57 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 143.

¹⁴⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 35 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไปให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

2.2.4 โดยเหตุการณ์บางประการที่กฎหมายกำหนด

ได้แก่ กรณีมีเหตุการณ์ต่อไปนี้เหตุใดเหตุหนึ่งเกิดขึ้นแก่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว กฎหมายกำหนดให้การจดทะเบียนเรือไทยสิ้นสุดลง ได้แก่ กรณีเรือสูญหาย ถูกข้าศึกคร่าห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ อับปาง ถูกทำลาย หรือถูกละทิ้ง¹⁴⁶

2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มีบทบัญญัติซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือต้องคืนทะเบียนเรือเรือแก่นายทะเบียนเรือเพื่อดำเนินการจดทะเบียนเรือสำหรับกรณีที่เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยถูกลอยทะเบียนเรือเนื่องจากเหตุที่เรือนั้นได้รับการโอนกรรมสิทธิ์โดยทางนิติกรรมไปยังบุคคลผู้ไม่มีคุณสมบัติจะเป็นเจ้าของเรือไทยได้ รวมถึงกรณีเรือสูญหายถูกข้าศึกคร่าห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ อับปางถูกทำลาย หรือถูกละทิ้งด้วย¹⁴⁷

จากหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่ากฎหมายทะเบียนเรือไทยมีความคล้ายคลึงกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักรในเรื่องของหลักการรับจดทะเบียนเรือแบบปิดที่คำนึงถึงความเกี่ยวข้องอันแท้จริง (genuine link) ระหว่าง

¹⁴⁶ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 22 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป ถูกข้าศึกคร่าห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ อับปางทำลาย หรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์และให้นายทะเบียนเรือนั้นบันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน

มาตรา 45 การจดทะเบียนเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุต่างๆ ดังระบุไว้ในมาตรา 22

¹⁴⁷ ดูมาตรา 22 และ มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

เจ้าของเรือกับรัฐผู้รับจดทะเบียนเรือเป็นสำคัญ โดยเจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยในช่วงยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือและภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้วสัญชาติไทยนั้นจะต้องคงอยู่ตลอดระยะเวลาของการจดทะเบียนเรือ หากปรากฏข้อเท็จจริงขึ้นในภายหลังว่าเจ้าของเรือขาดคุณสมบัติเช่นนั้นแล้ว ย่อมจะมีผลให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจถอนทะเบียนของเรือนั้นซึ่งจะทำให้เรือสูญเสียสัญชาติไทยและไม่มีสิทธิชักธงสัญชาติไทยอีกต่อไป

กล่าวโดยสรุปได้ว่า เหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติเรืออันมีผลให้เรือถูกถอนทะเบียนเรือตามกฎหมายไทยนั้นมีหลายประการซึ่งโดยส่วนมากแล้วจะเป็นเหตุอันเกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือและการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ และเมื่อทะเบียนเรือถูกถอนย่อมเป็นเหตุให้สัญชาติเรือสิ้นสุดไปด้วย เพราะกฎหมายไทยให้สัญชาติแก่เรือวิธีการจดทะเบียนเรือ ดังนั้นการสูญเสียสัญชาติเรือจึงต้องเกิดจากการถอนทะเบียนเรือเช่นเดียวกันจึงอาจกล่าวได้ว่า กฎหมายไทยให้อำนาจอรัฐในการควบคุมดูแลเรือสัญชาติไทยอย่างเข้มงวด ไม่ประสงค์จะให้คนต่างด้าวมีบทบาทในกิจการเรือไทยมากเกินไปบุคคลผู้มีสัญชาติไทย ซึ่งก็คือการสงวนกิจการเรือไทยไว้ให้เป็นของคนไทยนั่นเอง

บทที่ 4

วิเคราะห์หลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

การจดทะเบียนเรือภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นวิธีการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือวิธีหนึ่งนอกเหนือไปจากการได้มาซึ่งสัญชาติไทยโดยผลทางกฎหมาย โดยหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวจะมีหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เรืออันได้แก่ การจดทะเบียนเรือสำหรับการค้าในน่านน้ำไทย¹ การจดทะเบียนเรือสำหรับการ

¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
 - (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

ประมง² และการจดทะเบียนเรือสำหรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ³ ประกอบกับประเภทเรือและขนาดของเรือตามความในมาตรา 8 และมาตราอื่นที่เกี่ยวข้องในพระราชบัญญัติเรือไทย

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

มาตรา 8 เรือดังจะกล่าวต่อไปนี้เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีเรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
3. เรือลำน้ำที่มีเรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

² พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 8

³ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ทวิ ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะและไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

พutschกราช 2481 นอกจากนี้ กฎหมายฉบับนี้ยังกำหนดเงื่อนไขในการพิจารณาจับจดทะเบียนเรือเป็นเรือสัญชาติไทยในเรื่องอื่นๆ อีก เช่น คุณสมบัติในเรื่องสัญชาติของเจ้าของเรือที่จะสามารถจดทะเบียนเรือไทยว่าต้องเป็นบุคคลซึ่งมีสัญชาติไทยซึ่งคุณสมบัติของเจ้าของเรือถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งที่นายทะเบียนเรือจะต้องใช้พิจารณาประกอบการจับจดทะเบียนเรือ นอกจากนี้ เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะต้องมีคนประจำเรือซึ่งมีสัญชาติไทยในจำนวนที่กฎหมายกำหนด⁴ เป็นต้น เงื่อนไขตามที่กล่าวเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยใช้วิธีการจดทะเบียนเรือแบบปิดซึ่งยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ระหว่างเรือกับรัฐผู้ให้สัญชาติเรือในการจับจดทะเบียนเรือ ซึ่งเมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนแล้วก็จะส่งผลให้เรือได้รับสัญชาติไทย⁵ และมีสิทธิชักธงเรือไทย⁶

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

⁴ พระราชบัญญัติเรือไทย พutschกราช 2481

มาตรา 50 คนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ซึ่งสามารถทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ทุกคนต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย

สำหรับคนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ทวิ เพื่อใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะต้องมีอัตราส่วนของบุคคลที่มีสัญชาติไทยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พutschกราช 2481

มาตรา 8 เรือดังจะกล่าวต่อไปนี้เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย

สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีไ้เรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
3. เรือลำน้ำที่มีไ้เรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

สำหรับการประมง

1. เรือกลทุกขนาด
2. เรือที่มีไ้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ อันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนแล้ว จะเห็นว่าโดยหลักแล้วเมื่อมีเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือเกิดขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด นายทะเบียนเรือจะดำเนินการถอนทะเบียนเรือแล้วจึงมีผลให้เรื่อนั้นสูญเสียสัญชาติไทยเว้นแต่กรณีที่เกิดเหตุกับตัวเรือ ได้แก่ เรือสูญหาย ถูกข้าศึกคร่าห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ อับปาง ทำลายหรือถูกละทิ้งซึ่งมีผลให้การจดทะเบียนเรือ สิ้นผลไปทันทีโดยไม่ต้องดำเนินการเพิกถอนทะเบียนเรือก่อนทั้งนี้ หลักเกณฑ์อันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติเรือควรที่จะต้องมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติเรือที่ใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) อย่างไรก็ตามผู้เขียนพบว่าบทบัญญัติในเรื่องการสูญเสียสัญชาติเรือไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นยังขาดความชัดเจนในบางเรื่องเนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้รับการประกาศใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานานโดยได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมบ่อยครั้ง ทำให้ขาดหลักเกณฑ์บางเรื่องที่มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน นอกจากนี้บางมาตราไม่มีความสอดคล้องกับบทบัญญัติเรื่องหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือ และยังคงมีประเด็นข้อกฎหมายบางประการที่ไม่ชัดเจน และไม่ครอบคลุมหรือสอดคล้องกับบทบัญญัติอื่นๆ ของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในประเด็นต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายบางประการ

เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้รับการประกาศใช้ในประเทศไทยมาเป็นระยะเวลานาน และแม้จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งกฎหมายมาหลายครั้ง แต่ปรากฏว่าบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมบ่อยครั้ง ทำให้ขาดหลักเกณฑ์บางเรื่องซึ่งส่งผลให้ไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและไม่ครอบคลุมสอดคล้องกับบทบัญญัติเรื่องการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนที่ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมไปแล้วหลายครั้ง ซึ่ง

⁶ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481
มาตรา 51 เรือไทยเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติไทยได้

ถ้าเรือลำใดซึ่งมิใช่เรือไทย ใช้ธงชาติไทยเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเรือไทย ต้องถือว่าเรือลำนั้นฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้

ประเด็นปัญหาความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติเรือจดทะเบียนนั้น มีดังต่อไปนี้

1.1 ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์อื่นนอกจากทำการค้าในน่านน้ำไทย

1.1.1 กรณีเรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะตามมาตรา 7 ทวิ

เนื่องจากระบบการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยเป็นระบบปิดซึ่งยึดหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง หรือ Genuine Link ที่ให้ความสำคัญกับคุณสมบัติด้านสัญชาติของเจ้าของเรือเป็นหลักสำคัญในการใช้อำนาจควบคุมดูแลกองเรือพาณิชย์ไทยกล่าวคือ เรือที่ได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จะต้องถูกถือครองกรรมสิทธิ์โดยเจ้าของเรือผู้มีสัญชาติไทยทั้งก่อนและหลังการจดทะเบียนเรือ โดยจะเห็นได้ว่าเดิมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7⁷ ให้สิทธิจดทะเบียนเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยเฉพาะแก่บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยหรือหากเป็นนิติบุคคลจะต้องปรากฏว่าอำนาจในการควบคุมบริหารเรือเป็นของคนไทยและมีทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของคนไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 7 ทวิ⁸ เพื่อส่งเสริมการลงทุนของชาวต่างชาติในกิจการกองเรือพาณิชย์ของไทยมากขึ้นโดยลดสัดส่วนการถือครองกรรมสิทธิ์เรือโดยคนไทยลงเหลือเพียงร้อยละห้าสิบเอ็ดและอนุญาตให้คนต่างชาติเข้ามาถือครองหุ้นในบริษัทได้มากกว่าเดิมถึงร้อยละสี่สิบเก้าสำหรับเรือที่มีวัตถุประสงค์ใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะแต่มีข้อสังเกตว่า บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนมิได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์ใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะให้สอดคล้องกันกับบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือตามมาตรา 7 ทวิ แต่อย่างใด ซึ่งจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 แบ่งแยก

⁷อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1

⁸อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 3

บทบัญญัติหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์การใช้งานเรือโดยเฉพาะโดยบัญญัติไว้แยกกันแต่ละมาตราอันได้แก่มาตรา 7 มาตรา 7 ทวิ และมาตรา 8 แต่ปรากฏว่าบทบัญญัติในเรื่องการจดทะเบียนเรือไทยจะกำหนดเฉพาะกรณีเรือจดทะเบียนที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 7 เท่านั้น แต่ไม่ได้กล่าวถึงเรือจดทะเบียนที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศตามมาตรา 7 ทวิด้วย คงมีเพียงบทบัญญัติเรื่องการจดทะเบียนเรือจากเหตุที่มีการถือกรรมสิทธิ์แทนคนต่างด้าวเท่านั้นที่กำหนดครอบคลุมถึงเรือจดทะเบียนตามมาตรา 7 ทวิ ทำให้เกิดปัญหาจากความไม่ชัดเจนขึ้นว่าการจดทะเบียนเรือที่มีวัตถุประสงค์ประกอบใช้การขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะนั้นเกิดขึ้นในกรณีใดบ้าง และบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยสามารถนำมาปรับใช้กับกรณีเรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะได้หรือไม่

1.1.2 กรณีเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับทำการประมงตามมาตรา 8⁹

โดยที่มาตรา 8 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดให้เรือซึ่งใช้สำหรับการประมงเป็นเรือสัญชาติไทยเมื่อได้รับการจดทะเบียนแล้ว แต่ไม่ปรากฏว่ากฎหมายฉบับดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องคุณสมบัติของเจ้าของเรือไว้ดังเช่นเรือจดทะเบียนตามวัตถุประสงค์ประเภทอื่น คงมีเพียงการกำหนดประเภทและขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนสำหรับการประมงได้ตามมาตรา 8 เท่านั้น นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติเรือจดทะเบียนแล้วพบว่ากฎหมายกล่าวถึงเฉพาะการสูญเสียสัญชาติของเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยเป็นส่วนใหญ่ โดยมีได้กำหนดให้ครอบคลุมถึงเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงแต่อย่างใด ทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติว่าเรือซึ่งจดทะเบียนสำหรับการประมงนั้นจะสูญเสียสัญชาติไทยจากกรณีใดบ้าง และบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยสามารถนำมาปรับใช้กับกรณีเรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงได้หรือไม่

⁹อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1

1.2 ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนจากเหตุแห่งความบกพร่องของคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภท

เนื่องจากประเทศไทยมีนโยบายรับจดทะเบียนเรือแบบปิดโดยใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ซึ่งให้ความสำคัญกับสัญชาติของเจ้าของเรือเป็นปัจจัยหลักในการพิจารณาจดทะเบียนเรือ โดยเจ้าของเรือจะต้องเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทยตามสัดส่วนที่พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนด ซึ่งกฎหมายฉบับดังกล่าวจะบัญญัติคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่สามารถยื่นขอจดทะเบียนเรือไทยไว้หลายประเภทโดยมีเงื่อนไขรายละเอียดแตกต่างกัน และกฎหมายฉบับดังกล่าวมีกฎเกณฑ์ที่บังคับถอนทะเบียนเรือไทยอันเป็นเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนสำหรับกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือภายหลังจากการจดทะเบียนเรือและการเปลี่ยนแปลงนั้นทำให้เจ้าของเรือขาดคุณสมบัติอันจะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง¹⁰ มาตรา 33¹¹

¹⁰ ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องการด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ก็ดีหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆก็ดีถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณีแต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วดจกัน

¹¹ ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

มาตรา 34¹² และมาตรา 35¹³ แต่ปรากฏว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายดังกล่าวไม่ครอบคลุมคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภทส่งผลให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนของคุณสมบัติเจ้าของเรือในเรื่องต่อไปนี้

¹² ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

¹³ ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

1.2.1 กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทบุคคลธรรมดา

เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7 (1)¹⁴ บัญญัติให้บุคคลธรรมดาเจ้าของเรือซึ่งจะจดทะเบียนเป็นเรือไทยสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยต้องถือสัญชาติไทย แต่บทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทยไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า หากภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้ว เกิดการเปลี่ยนแปลงสัญชาติของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรืออันส่งผลให้บุคคลนั้นสูญเสียสัญชาติไทย ซึ่งเป็นกรณีที่เจ้าของเรือขาดคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ต่อไป จะมีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติไทยไปด้วยหรือไม่

1.2.2 กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทห้างหุ้นส่วน

เนื่องจากเจ้าของเรือประเภทห้างหุ้นส่วนเป็นผู้มีสิทธิจดทะเบียนเรือไทยที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย ซึ่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7¹⁵ แบ่งประเภทเจ้าของเรือซึ่งเป็นห้างหุ้นส่วนออกเป็น 3 ประเภทตามหลักการที่กำหนดในบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันได้แก่ (1) ห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียน (2) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนและ (3) ห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งห้างหุ้นส่วนแต่ละประเภทพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จะกำหนดเงื่อนไขคุณสมบัติเจ้าของเรือที่จะจดทะเบียนเรือแตกต่างกันแต่คุณสมบัติที่มีอยู่ร่วมกันของห้างหุ้นส่วนทุกประเภทที่จะสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 ได้แก่ ตัวบุคคลผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น¹⁶ และจะต้องมีสัญชาติไทยทุกคนเว้นแต่กรณีของห้างหุ้นส่วน

¹⁴ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1

¹⁵ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1

¹⁶ อย่างไรก็ตามก็ดี หลักเกณฑ์ข้อนี้แตกต่างจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ไม่ได้กำหนดบังคับให้เฉพาะแต่บุคคลธรรมดาเท่านั้นที่จะเข้าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนทุกประเภท ดังนั้นโดยทั่วไปแล้วบุคคลธรรมดากับนิติบุคคลสามารถร่วมหุ้นกันจัดตั้งห้างหุ้นส่วนได้

ดู โสภณ รัตนการ, คำอธิบาย หุ้นส่วนและบริษัท, พิมพ์ครั้งที่ 11 (มิถุนายน 2551 : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ), น.19.

จำกัดที่กฎหมายกำหนดให้เฉพาะแต่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดเท่านั้นที่จะต้องมีส่วนชดเชยหนี้สินของห้างหุ้นส่วนจำกัดไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบจะต้องเป็นของบุคคลสัญชาติไทยด้วย นอกจากนี้ ห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลดังเช่นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนกับห้างหุ้นส่วนจำกัดจะต้องจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายไทยซึ่งกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนหุ้นส่วนและบริษัทนั้นกำหนดให้ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนนั้นจะต้องตั้งอยู่ในประเทศไทยด้วย ดังนั้น องค์ประกอบด้านคุณสมบัติของห้างหุ้นส่วนทุกประเภทที่เป็นเจ้าของเรือจึงมีดังต่อไปนี้

(1) ผู้เป็นหุ้นส่วนทุกคนจะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้¹⁷

- เป็นบุคคลธรรมดา และ
- มีสัญชาติไทย

(2) ทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือจะต้องเป็นของบุคคลสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบ

(3) หากห้างหุ้นส่วนนั้นมีสภาพเป็นนิติบุคคล จะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยเท่านั้น

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์อันเกี่ยวข้องกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทห้างหุ้นส่วนซึ่งสามารถจดทะเบียนเรือไทยได้ดังกล่าวข้างต้นประกอบกับการพิจารณาบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนแล้ว จะพบว่ามาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481¹⁸ ที่มีหลักเกณฑ์อันเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรืออันเป็นเหตุให้สูญเสียสัญชาติไทย

¹⁷ ยกเว้นกรณีห้างหุ้นส่วนจำกัดที่กฎหมายกำหนดให้เฉพาะแต่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดเท่านั้นที่ต้องเป็นบุคคลธรรมดาผู้มีสัญชาติไทย

¹⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481
มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอน

ของเรือจดทะเบียนอันมีเจ้าของประเภทห้างหุ้นส่วนโดยบทบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือไว้ในสำหรับกรณีผู้เป็นหุ้นส่วนขาดคุณสมบัติตามมาตรา 7¹⁹ ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ ซึ่งหมายความว่าเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะถูกถอนทะเบียนเรือตามมาตรา 33 หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้เป็นหุ้นส่วนคนใดคนหนึ่งของห้างหุ้นส่วนสูญเสียสัญชาติไทยและ/หรือหุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นได้ออนไปเป็นของนิติบุคคลอื่นเช่น ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด เป็นต้น และแม้ว่านิติบุคคลผู้รับโอนหุ้นไปนั้นจะมีสัญชาติไทยก็ไม่ทำให้ห้างหุ้นส่วนนั้นมีลักษณะต้องตามที่กฎหมายมาตรา 7 กำหนดไว้

แต่ผู้เขียนพบว่าบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการถอนทะเบียนเรือในส่วนคุณสมบัติของเจ้าของเรือตามมาตรา 33 ข้างต้นนั้นบัญญัติเพียงการถอนทะเบียนเรือจากเหตุแห่งการขาดคุณสมบัติของผู้เป็นหุ้นส่วนเท่านั้นมิได้บัญญัติครอบคลุมถึงกรณีการขาดคุณสมบัติอันเป็นองค์ประกอบอื่นๆ ของห้างหุ้นส่วนด้วย เช่น มาตรา 33 มิได้บัญญัติครอบคลุมหลักเกณฑ์เรื่องสัดส่วนทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ถือครองโดยบุคคลสัญชาติไทย ทำให้เกิดประเด็นปัญหาว่าหากทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นตกเป็นของคนต่างด้าวมากเกินไปกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดแล้วจะเป็นเหตุให้เรือต้องถูกถอนทะเบียนด้วยหรือไม่

นอกจากประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้นแล้ว บทบัญญัติมาตรา 33 ซึ่งกำหนดให้อำนาจนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือเสียหากปรากฏข้อเท็จจริงว่า "ผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วน" ซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยนั้นขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 ซึ่งผู้เขียนมีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติมาตราดังกล่าวนั้นมิได้กำหนดเจาะจงว่าเป็นห้างหุ้นส่วนประเภทใด ดังนั้นมาตราดังกล่าวจึงใช้บังคับได้กับห้างหุ้นส่วนทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน หรือห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งทำให้เกิดประเด็นปัญหา

ทะเบียนเรือนั้นเสียวันแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้ออนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

¹⁹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1

ทางกฎหมายสำหรับกรณีของห้างหุ้นส่วนจำกัดที่มีบุคคลผู้เป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดประเภทหนึ่ง กับผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดความรับผิดอีกประเภทหนึ่ง โดยมาตรา 7 (4) (ข) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481²⁰ กำหนดให้เฉพาะคุณสมบัติของผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมด เท่านั้นที่ต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยจึงจะสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ ซึ่งหากพิจารณาปรับใช้มาตรา 33 กับกรณีตามมาตรา 7 ก็จะทำให้เกิดความขัดแย้งกับบัญญัติแห่งกฎหมายทั้งสองมาตราเพราะเท่ากับว่า หากผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดขาดคุณสมบัติตามมาตรา 7 ก็ สามารถเป็นเหตุแห่งการที่เรือนั้นต้องถูกถอนทะเบียนเรือได้ตามมาตรา 33 ทั้งๆ ที่คุณสมบัติของผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดนั้นมิได้เป็นสาระสำคัญของคุณสมบัติเจ้าของเรือประเภทห้างหุ้นส่วน จำกัดตามมาตรา 7 แต่อย่างใด

1.2.3 กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทบริษัทจำกัด

เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 อนุญาตให้บริษัท จำกัดถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยสำหรับวัตถุประสงค์ทำการค้าในน่านน้ำไทย²¹ และ ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะได้²² โดยกำหนดหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือ สัญชาติไทยสำหรับเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทจำกัดไว้ให้ต้องมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขครบ 4 ประการ ได้แก่

- (1) บริษัทจำกัดจะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยเท่านั้น
- (2) เงื่อนไขเรื่องชนิดใบหุ้นบริษัทจำกัดจะต้องไม่มีข้อบังคับที่อนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
- (3) เงื่อนไขเรื่องสัญชาติของกรรมการ โดยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของบริษัทจำกัดจะต้องมีสัญชาติไทย และ

²⁰ *เรื่องเดียวกัน*

²¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7, *อ้างแล้ว* เจริญธรรมที่ 1.

²² พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7 ทวิ, *อ้างแล้ว* เจริญธรรมที่ 3.

(4) เจือนไขเรื่องจำนวนทุนบริษัทจำกัดซึ่งประสงค์จะจดทะเบียนเรือสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยจะต้องมีหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลสัญชาติไทย ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวจะลดลงเหลือเพียงร้อยละห้าสิบเอ็ดสำหรับกรณีบริษัทจำกัดซึ่งประสงค์จะจดทะเบียนเรือสำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ

เมื่อพิจารณาในส่วนบทบัญญัติที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือด้วยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทบริษัทจำกัดจะพบว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ให้อำนาจนายทะเบียนเรือดำเนินการจดทะเบียนเรือไทยได้ในสองกรณี ได้แก่ (1) กรณีที่จำนวนหุ้นที่ถือครองโดยผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยถูกโอนไปยังคนต่างด้าวจนทำให้สัดส่วนของหุ้นที่เป็นของคนสัญชาติไทยลดลงจนต่ำกว่าร้อยละเจ็ดสิบของทุนจดทะเบียนบริษัทและไม่สามารถขายทอดตลาดหุ้นในส่วนที่โอนให้แก่คนต่างด้าวนั้นให้แก่บุคคลผู้มีคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด²³ และ (2) กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการในบริษัทจำกัด

²³ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

ภายหลังจากจดทะเบียนเรือและการเปลี่ยนแปลงนั้นเป็นเหตุให้จำนวนกรรมกรส่วนข้างมากของบริษัทไม่ใช่คนสัญชาติไทย โดยมีได้มีการแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมายมาตรา 7²⁴

อย่างไรก็ดี บทบัญญัติเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนในส่วนของบริษัทจำกัดนั้นมิได้กำหนดครอบคลุมถึงกรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติด้านอื่นๆ ของเจ้าของเรือจดทะเบียนประเภทบริษัทจำกัดด้วย กล่าวคือ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้กล่าวถึงการถอนทะเบียนเรือด้วยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงข้อบังคับบริษัทเรื่องชนิดของใบหุ้นไว้แต่อย่างใด ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนขึ้นว่าหากภายหลังจากการจดทะเบียนเรือแล้วบริษัทจำกัดได้มีการทำผิดเงื่อนไขชนิดของใบหุ้นด้วยการเปลี่ยนแปลงข้อบังคับบริษัทโดยอนุญาตให้มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือได้แล้วจะมีผลให้เรื่อนั้นสูญเสียสัญชาติไทยหรือไม่ ซึ่งความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์ดังกล่าวทำให้รัฐไม่สามารถควบคุมกรรมสิทธิ์ของเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้เป็นของคนไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

²⁴ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมกรส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมกรถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

1.2.4 กรณีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือประเภทบริษัทมหาชน จำกัด

เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 อนุญาตให้บริษัทมหาชนจำกัดถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยสำหรับวัตถุประสงค์ทำการค้าในน่านน้ำไทย²⁵ และประกอบกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะได้²⁶ โดยกำหนดหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือสัญชาติไทยสำหรับเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทมหาชนจำกัดไว้ให้ต้องมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขครบ 3 ประการดังต่อไปนี้

(1) บริษัทมหาชนจำกัดจะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยเท่านั้น

(2) เงื่อนไขเรื่องสัญชาติของกรรมการ โดยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของบริษัทมหาชนจำกัดจะต้องมีสัญชาติไทย และ

(3) เงื่อนไขเรื่องจำนวนทุนบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งประสงค์จะจดทะเบียนเรือสำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยจะต้องมีหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลสัญชาติไทย ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวจะลดลงเหลือเพียงร้อยละห้าสิบเอ็ดสำหรับกรณีบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งประสงค์จะจดทะเบียนเรือสำหรับประกอบกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และ

อย่างไรก็ดี บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนที่มีเจ้าของเป็นบริษัทมหาชนจำกัดนั้นมีปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มีปรากฏหลักเกณฑ์อยู่เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ได้แก่ หลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือจากเหตุแห่งการโอนกรรมสิทธิ์เรือไปยังบุคคลผู้ไม่มีคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 ได้²⁷ และกรณีการถือ

²⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 1.

²⁶ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7 ทวิ, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 3.

²⁷ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตรา ก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตรา ก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ก็ดีหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆ ก็ดีถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณีแต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วดั่งกัน

ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรือนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรือนั้นเป็นของบุคคล

กรรมสิทธิ์เรือแทนคนต่างด้าว²⁸แต่ไม่ปรากฏหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความบกพร่องของคุณสมบัติเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือประเภทบริษัทมหาชนจำกัด โดยบทบัญญัติในเรื่องจำนวนหุ้นและจำนวนกรรมการตามมาตรา 34 กับ มาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดเฉพาะกรณีของเจ้าของเรือประเภทบริษัทจำกัดโดยมิได้ครอบคลุมถึงบริษัทจำกัดมหาชนไว้ด้วย ความไม่ชัดเจนเหล่านี้ทำให้เกิดปัญหาว่าการขาดคุณสมบัติของบริษัทมหาชนจำกัดกรณีใดบ้างที่จะเป็นเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน

ผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

²⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 35 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไปหากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วแต่กรณี

(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไปให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 57 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทรี (1) หรือมาตรา 7 จัตวา (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่าในมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้บัญญัติไว้เป็นหลักการทั่วไปว่าหากบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือขาดคุณสมบัติที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือภายหลังจากที่จดทะเบียนเรือไทยแล้วไม่ว่าด้วยเหตุใดให้จัดการโอนกรรมสิทธิ์เรือไปให้แก่บุคคลผู้มีคุณสมบัติหรือยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือเสียหากไม่ประสงค์จะให้เรือจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทยอีกต่อไป แต่แม้บทบัญญัติมาตรา 31 จะบัญญัติไว้เป็นหลักการทั่วไปที่ปรับใช้กับการขาดคุณสมบัติของเจ้าของเรือทุกประเภท แต่บทบัญญัตินี้ดังกล่าวจำกัดขอบเขตเฉพาะกรณีเจ้าของเรือที่มีวัตถุประสงค์ใช้สำหรับทำการค้าในน่านน้ำไทยเท่านั้น อีกทั้งมาตรการที่ใช้บังคับกับการขาดคุณสมบัติของเจ้าของเรือยังคงค่อนข้างเคร่งครัด เพราะเป็นการบังคับให้ต้องโอนกรรมสิทธิ์เรือหรือถอนทะเบียนเรือโดยมิได้คำนึงถึงองค์ประกอบด้านต่างๆ อันเป็นลักษณะของเจ้าของเรือแต่ละประเภท เช่น องค์ประกอบเรื่องทุน กรรมการ และข้อบังคับของบริษัทเกี่ยวกับชนิดใบหุ้น เป็นต้น ซึ่งหากนำมาตรา 31 มาปรับใช้กับเจ้าของเรือทุกประเภทในทุกกรณี มาตรการบังคับของบทบัญญัตินี้ดังกล่าวอาจเข้มงวดเกินไปสำหรับในกรณีที่คุณสมบัติที่บกพร่องนั้นไม่เป็นสาระสำคัญถึงขนาดจะทำให้เรือต้องสูญเสียสัญชาติไทย ดังเช่น กรณีที่เจ้าของเรือประเภทบริษัทจำกัดเปลี่ยนแปลงข้อบังคับของบริษัทในเรื่องชนิดใบหุ้นให้สามารถออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือได้ เป็นต้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า ควรแก้ไขบทบัญญัติในเรื่องการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนอันเนื่องมาจากเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของเจ้าของเรือให้มีความยืดหยุ่นมากกว่าเดิมโดยกำหนดแยกบทบัญญัติสำหรับคุณสมบัติแต่ละประเภทไว้เป็นการเฉพาะ

1.3 ความไม่ชัดเจนของเวลาที่มีผลให้เรือจดทะเบียนสูญเสียสัญชาติไทย

เนื่องจากบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้นยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนเรื่องช่วงเวลาที่มีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติไทย ทำให้เกิดประเด็นปัญหาว่าหากเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือตามที่กฎหมายกำหนดเกิดขึ้นแล้วจะมีผลให้เรื่อนั้นสูญเสียสัญชาติไทยทันทีหรือไม่ หรือจะถือว่าสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนสิ้นสุดลงเมื่อนายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือ

นอกจากนี้เนื้อความในบทบัญญัติมาตรา 45 วรรคแรกซึ่งบัญญัติว่า “การจดทะเบียนเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุต่างๆดังระบุไว้ในมาตรา 22” ยังสร้างความไม่ชัดเจนขึ้นว่าการสิ้นสุดการจดทะเบียนเรื่อนั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับการสูญเสียสัญชาติไทยหรือไม่ หรือต้องดำเนินการถอนทะเบียนเรือ

อีกครั้งจึงจะพ้นจากการเป็นเรือไทย ดังนั้น ปัญหาดังกล่าวควรได้รับการแก้ไขโดยบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่า เรือจะสูญเสียสัญชาติไทยเมื่อใด

1.4 ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ

ในส่วนที่เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือนั้น ผู้เขียนพบว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้กำหนดรายละเอียดไว้อย่างชัดเจนเป็นการทั่วไปว่าหากมีเหตุแห่งการจดทะเบียนเรือเกิดขึ้น นายทะเบียนเรือและเจ้าของเรือจะต้องดำเนินการเช่นไรเพื่อให้การจดทะเบียนเรือนั้น สิ้นสุดลงอย่างสมบูรณ์ ซึ่งเมื่อพิจารณากฎหมายภายในของต่างประเทศอันเกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ กระบวนการจดทะเบียนเรือเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 แล้วพบว่า กฎหมายประเทศไทยยังขาดความชัดเจนในเรื่องต่อไปนี้

1.4.1 กฎหมายของต่างประเทศจะมีหลักเกณฑ์ที่ให้นายทะเบียนเรือแจ้งการ สิ้นสุดการจดทะเบียนเรือให้แก่ผู้รับจำนองเรือลำนั้นทราบและบางประเทศเช่นประเทศสาธารณรัฐ สิงคโปร์ให้ความสำคัญกับสิทธิของผู้รับจำนองเรือถึงขนาดที่ห้ามนายทะเบียนเรือจดทะเบียนเรือหากเรือ นั้นยังมีภาระจำนองค้างอยู่ ในขณะที่พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ยังไม่มีความชัดเจนในเรื่องสิทธิของผู้รับจำนองเรือซึ่งได้รับการจดทะเบียนไว้ใบทะเบียนเรือ ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าควร จะต้องมีการบอกกล่าวให้บุคคลเหล่านั้นทราบเพื่อเปิดโอกาสให้ได้แจ้งการจดทะเบียนเรือและควรระบุ หลักเกณฑ์ให้ชัดเจนว่าเหตุแห่งการจดทะเบียนเรือกรณีใดบ้างที่ควรแจ้งให้ผู้รับจำนองเรือทราบ

1.4.2 เนื่องจากเรือที่ได้รับการจดทะเบียนเป็นเรือไทยจะต้องทำเครื่องหมาย ถาวรไว้ที่ตัวเรือเพื่อเป็นหลักฐานแสดงสัญชาติไทยของเรือ โดยเครื่องหมายดังกล่าวจะต้องคงอยู่ ตลอดเวลาที่เรอยังคงเป็นเรือไทย²⁹ เมื่อเรือนั้นสูญเสียสัญชาติไทยจึงควรกำหนดให้เจ้าของเรือซึ่งถูกถอน

²⁹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 11 เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง

ทะเบียนนั้นทำลายเครื่องหมายดังกล่าวเพื่อป้องกันมิให้ผู้อื่นเข้าใจผิดว่าเป็นเรือไทย แต่ปรากฏว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ยังมิได้บัญญัติรองรับหลักการดังกล่าวไว้แต่อย่างใด

1.4.3 ในส่วนทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารสำคัญของเรือจดทะเบียนพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าเมื่อนายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือแล้วจะต้องเรียกคืนทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือเพื่อเพิกถอนหรือไม่ อีกทั้งไม่มีบทบัญญัติเรื่องการออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือ (Certificate of Deletion) ซึ่งเป็นเอกสารสำหรับเจ้าของเรือเพื่อนำไปใช้แสดงเป็นหลักฐานยืนยันการสิ้นสุดสัญชาติเรือประกอบการยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือที่ประเทศอื่น

1.5 ความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้สิทธิขอลงทะเบียนเรือโดยสมัครใจแก่เจ้าของเรือ

แม้ว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จะมีบทบัญญัติในมาตรา 31³⁰ ที่ให้สิทธิแก่เจ้าของเรือในการยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ แต่สิทธิดังกล่าวอยู่ภายใต้เงื่อนไขทางกฎหมายว่าด้วยเรื่องของการที่กรรมสิทธิ์ในเรือไทยนั้นตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลที่ไม่เข้าลักษณะตามมาตรา 7³¹ กล่าวคือ เจ้าของเรือจดทะเบียนจะสามารถยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนได้เฉพาะต่อเมื่อหากภายหลังการจดทะเบียนเรือแล้ว (1) กรรมสิทธิ์ในเรือนั้นตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 (2) เจ้าของเรือจดทะเบียนนั้นขาดคุณลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ซึ่งหากเจ้าของเรือมิได้ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเรือนั้นอาจถูกศาลสั่งขายทอดตลาดให้แก่ผู้ที่มีคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย

เมื่อได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วและทราบใดที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไปให้เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอจะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น

³⁰ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 27

³¹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1

ได้ หรืออาจถูกนายทะเบียนเรือจดทะเบียนเรือหากมิได้จัดการโอนกรรมสิทธิ์เรือนั้นภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด³² จึงเห็นได้ว่าสิทธิของจดทะเบียนเรือนั้นจึงมิใช่สิทธิโดยสมัครใจของเจ้าของเรืออย่างแท้จริง ซึ่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้บัญญัติให้สิทธิยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือด้วยใจสมัครแก่เจ้าของเรือไว้แต่อย่างใด และแม้ว่าทางปฏิบัติในปัจจุบัน นายทะเบียนเรือจะอนุญาตให้เจ้าของเรือยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือได้แต่การดำเนินการดังกล่าวมิได้ตั้งอยู่บนพื้นฐานหลักการที่กฎหมายบัญญัติรองรับผู้เขียนจึงเห็นว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้สิทธิของจดทะเบียนเรือโดยสมัครใจแก่เจ้าของเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ยังคงคลุมเครืออยู่ จึงควรจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่ให้อิสระแก่เจ้าของเรือสามารถขอจดทะเบียนเรือไทยได้ทุกเมื่อหากว่าตนไม่ประสงค์จะให้เรือถือสัญชาติเรือไทยอีกต่อไป ดังเช่นกฎหมายพาณิชย์นาวีของอีกหลายประเทศที่เปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถขอจดทะเบียนเรือได้โดยสมัครใจ

2. การใช้ถ้อยคำในบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน

เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้ถูกบัญญัติขึ้นมาใช้กับระบบทะเบียนเรือไทยเป็นระยะเวลายาวนาน มีผลให้ถ้อยคำที่ใช้ในบทบัญญัติบางคำพ้องสมัย และบางคำมีความหมายไม่เหมาะสมสอดคล้องกับบริบทแวดล้อมของบทบัญญัติอื่นๆ ดังต่อไปนี้

2.1 การใช้ถ้อยคำตามมาตรา 22 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481³³ คำว่า “ถูกข้าศึกคร่าห์” เป็นคำเก่า ควรใช้คำว่า “ถูกข้าศึกยึด” แทน และคำว่า “ถูกเพลิงเผาผลาญ” ควรใช้คำว่า “ถูกเพลิงเผาไหม้” แทน เป็นต้น

³² มาตรา 31 วรรคสองและวรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่ 27*

³³ ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป ถูกข้าศึกคร่าห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ อับปาง ทำลายหรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ภายใน

2.2 ในเรื่องการบังคับถอนทะเบียนเรือตามมาตรา 31 วรรคสามของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481³⁴ ซึ่งมีเนื้อความว่า “.....ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย” คำว่า “นายทะเบียนเรือ” นี้ไม่ชัดเจนว่าเป็นนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเท่านั้น หรือจะหมายรวมถึงนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าอื่นด้วยหรือไม่ชัดเจนดังกล่าวก่อให้เกิดความสับสนในเรื่องเขตอำนาจหน้าที่ของนายทะเบียนเรือ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติมาตราอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือซึ่งล้วนแต่ใช้คำว่า “นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ”³⁵

สามสิบวันนับแต่วันที่ดินทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรื่อนั้น บันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน

³⁴ ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มีได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

³⁵ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอนณเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

2.3 เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้ถูกเปลี่ยนชื่อเป็น “กรมเจ้าท่า” ไปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 แล้ว³⁶ แต่ปรากฏว่าในมาตรา 31 วรรคสอง³⁷ ยังคงกำหนดให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้ดำเนินการร้องขอให้พนักงานอัยการยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรือ จึงทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนขึ้นว่าใครจะเป็นผู้มีอำนาจที่แท้จริงในการยื่นคำร้องขอต่อพนักงานอัยการให้ร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรือแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7

มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

มาตรา 34 วรรคสาม การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 57 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทรี (1) หรือมาตรา 7 จัตวา (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ทรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

³⁶ พระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนชื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2552

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 187 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และมาตรา 8 ทรี แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2534 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา 3 ให้เปลี่ยนชื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นกรมเจ้าท่า

³⁷ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 27

3. ปัญหาการจัดระเบียบบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน

เนื่องจากบทบัญญัติอันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสิ้นสุดการจดทะเบียนเรือและการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้นมีอยู่หลายมาตรา แต่ได้รับการจัดวางอย่างกระจัดกระจายตามหมวดต่างๆ โดยมิได้รับการจัดหมวดหมู่ไว้โดยเฉพาะบางมาตราที่มีความเกี่ยวพันกันซึ่งควรได้รับการบัญญัติไว้ใกล้กันในหมวดเดียวกันกลับถูกนำไปบัญญัติไว้ในหมวดอื่น ดังเช่นบทบัญญัติมาตรา 7 ตริ³⁸ กับมาตรา 7 จัตวา³⁹ ที่กำหนดห้ามบุคคลผู้มีคุณสมบัติ

³⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ตริ ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว
- (2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7

(3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิแล้วแต่กรณี

³⁹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 จัตวา ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตาม 7 ทวิแทนคนต่างด้าว
- (2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

พอที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ เข้าถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนหรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในนิติบุคคลเจ้าของเรือแทนคนต่างด้าวได้รับการบัญญัติไว้ในหมวดที่ 1 ว่าด้วยการจดทะเบียนเรือไทย โดยบทบังคับสำหรับการฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวถูกบัญญัติไว้ในหมวด 3 ว่าด้วยการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว⁴⁰ และบทลงโทษบังคับถอนทะเบียนเรือสำหรับกรณีที่เจ้าของเรือรู้เห็นหรือยินยอมให้มีการกระทำฝ่าฝืนกฎหมายนั้นถูกบัญญัติไว้ในหมวด 7 ว่าด้วยเบ็ดเตล็ด⁴¹ จะเห็นว่าบทบัญญัติทั้งสามเรื่องนี้มีความเกี่ยวพันกันแต่ได้รับการบัญญัติไว้คนละหมวดต่างๆ ที่ควรจะอยู่ใกล้เคียงกัน อีกทั้งหลักเกณฑ์บางเรื่องอยู่ในหมวดหมู่ที่ไม่เกี่ยวข้องกับบทบัญญัตินั้น ปัญหาเหล่านี้ทำให้ยากต่อการศึกษาใช้งานและอาจก่อให้เกิดความสับสนได้ง่าย ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จึงควรได้รับการจัดระเบียบบทบัญญัติใหม่ให้มีความเป็นระเบียบมากยิ่งขึ้น

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ

⁴⁰ อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 28

⁴¹ เรื่องเดียวกัน

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการให้สัญชาติและถอนสัญชาติไทยของเรือมีหลักเกณฑ์การให้สัญชาติไทยแก่เรือ 2 รูปแบบ ได้แก่ การให้สัญชาติเรือด้วยวิธีการจดทะเบียนเรือกับการให้สัญชาติแก่เรือโดยไม่ต้องจดทะเบียนซึ่งเป็นการให้สัญชาติโดยผลทางกฎหมาย เมื่อพิจารณากฎเกณฑ์ในพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวแล้วพบว่า ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรับจดทะเบียนเรือไทยนั้น ประเทศไทยมีแนวคิดตามหลักการจดทะเบียนเรือแบบปิดหรือการจดทะเบียนเรือแบบเก่า กล่าวคือ มีหลักการพิจารณาให้สัญชาติเรือด้วยวิธีการตั้งเงื่อนไขที่ค่อนข้างเข้มงวดเกี่ยวกับคุณสมบัติของเจ้าของเรือผู้ที่ขอจดทะเบียนเรือไทยว่าจะต้องมีสัดส่วนบุคคลผู้มีสัญชาติไทยตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการกำหนดให้สัญชาติของเจ้าของเรือมีความเชื่อมโยงกับรัฐผู้ให้สัญชาติเรือนี้สอดคล้องกับหลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) อันมีผลให้รัฐกับเจ้าของเรือมีเขตอำนาจทางกฎหมายและทางศาลอย่างสมบูรณ์เหนือเรือที่จดทะเบียนในรัฐตน จึงกล่าวได้ว่าประเทศไทยใช้หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริงเป็นหลักการพื้นฐานแห่งการรับจดทะเบียนเรือ ซึ่งแม้จะได้รับการจดทะเบียนเรือแล้ว เจ้าของเรือจะต้องคงคุณสมบัติแห่งการเป็นผู้มีสัญชาติไทยตามที่กฎหมายกำหนดอยู่ตลอดเวลาที่เรือยังคงมีสัญชาติไทย เพราะหากภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้วเจ้าของเรือขาดคุณสมบัติพอที่จะถือกรรมสิทธิ์เป็นเรือไทยได้ ย่อมมีผลให้ความเกี่ยวโยงระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐสิ้นสุดลงและอาจเป็นเหตุให้เรือถูกถอนทะเบียนและสูญเสียสัญชาติไทยในที่สุดดังนั้น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนจึงควรมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์การการรับจดทะเบียนเรือ

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติของเรือจดทะเบียนแล้วจะพบว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บัญญัติเหตุแห่งการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนไว้หลายประการ อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนพบว่า บทบัญญัติเรื่องดังกล่าวได้รับการประกาศใช้มาเป็นเวลานานโดยมิได้รับการแก้ไขให้ทันสมัยและสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือไทย จึงส่งผลให้บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการถอนทะเบียนเรือไทยยังคงมีประเด็นปัญหาข้อกฎหมายบาง

ประการ ซึ่งประเด็นปัญหาหลักๆ ได้แก่ ปัญหาความไม่ครอบคลุมของหลักเกณฑ์ความบกพร่องทางคุณสมบัติบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือบางประเภท ปัญหาความไม่ชัดเจนเรื่องเวลาที่มีผลให้เรือจดทะเบียนสูญเสียสัญชาติไทย ปัญหาความไม่ชัดเจนของการให้สิทธิขออนทะเบียนเรือโดยสมัครใจแก่เจ้าของเรือ รวมถึงปัญหาความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ และปัญหาการจัดระเบียบบทบัญญัติและการใช้ถ้อยคำที่ทันสมัย

จากปัญหาทางกฎหมายดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนดังนี้

1. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนให้ครอบคลุมเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์อื่นนอกจากการทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 7
2. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนจากเหตุแห่งความบกพร่องของคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภทให้มีความชัดเจนมากขึ้น
3. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องเวลาที่มีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติไทยให้ชัดเจน
4. แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือในเรื่องการเรียกคืนหนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือและออกหนังสือรับรองการเพิกถอนทะเบียนเรือ การทำลายเครื่องหมายบนตัวเรือ รวมถึงเพิ่มเติมบทบัญญัติที่คำนึงถึงสิทธิของผู้รับจำนองเรือด้วย
5. แก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำบางคำที่ทันสมัยในบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน
6. จัดระเบียบบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนให้รวมอยู่ในหมวดเดียวกัน

1. การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนซึ่งมีวัตถุประสงค์อื่นนอกจากการทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 7¹

¹ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
 - (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำกัดไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
 - (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
 - (ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

เนื่องจากบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 อันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือนั้นกำหนดไว้เฉพาะกรณีเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 7 เท่านั้น มิได้ระบุดูครอบคลุมกรณีเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะและเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงด้วย ทั้งนี้ บทบัญญัติในส่วนคุณสมบัติของเจ้าของเรือซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีวัตถุประสงค์ทำการประมงนั้นยังมิได้มีหลักเกณฑ์รายละเอียดคุณสมบัติของเจ้าของเรือไว้ชัดเจน ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหาข้อจำกัดดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าประการแรกควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในส่วนรายละเอียดของคุณสมบัติเจ้าของเรือที่ยื่นขอจดทะเบียนเรือไทยให้มีลักษณะครอบคลุมถึงเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงเสียก่อนโดยบัญญัติเพิ่มเติมเข้าไว้ในมาตรา 7 แล้วจึงแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือให้สอดคล้องกัน ซึ่งเหตุผลที่ควรบัญญัติเพิ่มหลักเกณฑ์คุณสมบัติของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือไว้ในมาตรา 7 ร่วมกับกรณีเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยนั้นเป็นเพราะผู้เขียนเห็นว่าการประมงนั้นเป็นกิจการที่ควรสงวนไว้ให้คนไทยเช่นเดียวกับการการค้าในน่านน้ำไทย จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 7 ดังนี้

“มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 หรือทำการประมงต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
 - (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”

เมื่อแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์คุณสมบัติของบุคคลผู้ที่จะสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงแล้ว ในส่วนการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้น ผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือในหมวด 3 ว่าด้วยการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ควรได้รับการแก้ไขเพื่อให้ครอบคลุมหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือของเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการประมงกับเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ ด้วยการตัดคำว่า “ตามมาตรา 7” ออกเพื่อให้บทบัญญัติมาตรานั้นๆ สามารถปรับใช้ได้แก่กรณีเรือที่มีวัตถุประสงค์อื่นๆ ได้ทั่วถึงโดยบทบัญญัติที่ควรแก้ไขมีดังนี้

1.1 บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยโดยทางนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้

“มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

1.2 บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรม

“มาตรา 30 วรรคหนึ่ง เมื่อเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้ที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้นยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือนั้นในนามของตนภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในมาตราก่อนพร้อมทั้งนำพยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์และเป็นผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 30 วรรคหนึ่ง เมื่อเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้ผู้ที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้นยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือนั้นในนามของตนภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในมาตราก่อนพร้อมทั้งนำพยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์และเป็นผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้”

1.3 บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้

“มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ก็ดีหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆก็ดีถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณีแต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วดูกัน

ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ฯ*ร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ดีหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆก็ดีถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณีแต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทย

ต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วด้วยกัน

ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวิ*ร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรือนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มีได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรือนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

1.4 บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความบกพร่องของจำนวนหุ้นในเจ้าของเรือประเภทบริษัท จำกัด

“มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยหุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

1.5 บทบัญญัติอันเกี่ยวข้องกับความบกพร่องของจำนวนกรรมการในเจ้าของเรือประเภทบริษัทจำกัด

“มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายใน

สามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้”

2. การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนจากเหตุแห่งความบกพร่องของคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภท

เนื่องจากมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กล่าวถึงกรณีที่กรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ กรณีหนึ่ง และกรณีที่ไม่มี การโอนกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยหากแต่บุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ อีกกรณีหนึ่ง แต่ผู้เขียนพบว่าเนื้อความในบทบัญญัติวรรคสามของมาตราดังกล่าวยังบัญญัติไว้ไม่ชัดเจนครอบคลุมถึงทั้งสองกรณี ดังนั้น เพื่อความสอดคล้องกันของกฎหมายจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติวรรคสามแห่งมาตรา 31 ซึ่งเดิมมีเนื้อความว่า

“มาตรา 31 วรรคสาม ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวัน

นับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือจดทะเบียนเรื่อนั้นเสีย”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมเป็นดังนี้

“มาตรา 31 วรรคสาม ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มีได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวัน นับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้หรือ**นับแต่วันที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของลักษณะเช่นนั้นและเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือจดทะเบียนเรื่อนั้นเสีย**”

สำหรับปัญหาความไม่ชัดเจนของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความบกพร่องของคุณสมบัติของเจ้าของเรือบางประเภทนั้น ควรได้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติโดยแบ่งตามประเภทของบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือดังนี้

2.1 กรณีคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่เป็นบุคคลธรรมดา

เนื่องจากหลักเกณฑ์การรับจดทะเบียนเรือเป็นไทยที่มีผู้ถือกรรมสิทธิ์เป็นบุคคลธรรมดานั้นมีเฉพาะกรณีเรือที่มีวัตถุประสงค์สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 7 เท่านั้นซึ่งมาตราดังกล่าวกำหนดคุณสมบัติของผู้เป็นเจ้าของเรือซึ่งสามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้เพียงประการเดียวไม่มีลักษณะที่ซับซ้อน นั่นคือบุคคลนั้นจะต้องมีสัญชาติไทย ดังนั้นกรณีที่มีเหตุความบกพร่องทางคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่เกิดขึ้นภายหลังจากจดทะเบียนเรือแล้วจึงสามารถปรับใช้ได้กับมาตรา 31 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดมาตรการทั่วไปสำหรับการที่เจ้าของเรือขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือได้อีกต่อไป

2.2 กรณีคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่เป็นห้างหุ้นส่วน

เนื่องจากคุณสมบัติของบุคคลผู้มีสิทธิจดทะเบียนเรือเป็นเจ้าของเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ประเภทห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นมีความคล้ายคลึงกับเจ้าของเรือประเภทห้างหุ้นส่วนสามัญ จึงควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือสำหรับกรณีที่บุคคลผู้เป็นหุ้นส่วนของห้างหุ้นส่วนจำกัดขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้เข้าร่วมไว้กับหลักเกณฑ์ในส่วนของห้างหุ้นส่วนสามัญในมาตรา 33 ดังจะกล่าวต่อไปนี้

“มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมเป็นดังนี้

“มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วหรือถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น”

นอกจากนี้ ควรเพิ่มบทบัญญัติเรื่องความบกพร่องของสัดส่วนทุนซึ่งเป็นคุณสมบัติที่สำคัญประการหนึ่งของห้างหุ้นส่วนจำกัดแต่กลับไม่ได้มีบทบัญญัติรองรับเหตุแห่งความบกพร่องของคุณสมบัติดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ดังนั้น เพื่อให้รัฐสามารถใช้มาตรการควบคุมอัตราส่วนคนต่างชาติที่ถือครองกรรมสิทธิ์เรือไทยได้อย่างเหมาะสมจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติมาตรา 33 ทวิ ไว้ข้างท้ายต่อจากมาตรา 33 โดยมีเนื้อหาดังนี้

“มาตรา 33 ทวิ ถ้าหุ้นในห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 จนทำให้จำนวนหุ้นในห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้ห้างหุ้นส่วนขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้ห้างหุ้นส่วนจำกัดมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

2.3 กรณีคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่เป็นบริษัทจำกัด

เนื่องจากข้อบังคับเรื่องชนิดใบหุ้นเป็นคุณสมบัติอย่างหนึ่งของบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือที่จะสามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 และมาตรา 7 ทวิ โดยบริษัทจำกัดเจ้าของเรือจะต้องไม่มีข้อบังคับที่อนุญาตให้มีการออกใบหุ้นชนิดผู้ถือ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้มีหลักเกณฑ์รองรับกรณีที่บริษัทฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวหลังจากจดทะเบียนเรือแล้ว ดังนั้น เพื่อให้ครอบคลุมคุณสมบัติทุกประการของบริษัทจำกัดอย่างชัดเจน จึงควรเพิ่มบทบัญญัติมาตรา 34 ทวิ ต่อไว้ท้ายมาตรา 34 ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เรื่องความบกพร่องด้านจำนวนหุ้นของบริษัท โดยมีเนื้อหาบทบัญญัตินี้

“มาตรา 34 ทวิ หากข้อบังคับของบริษัทจำกัดอันเกี่ยวข้องกับเรื่องชนิดของใบหุ้นได้เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการจดทะเบียนเรือ ให้กรรมการผู้จัดการบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงข้อบังคับ

หากข้อบังคับในเรื่องดังกล่าวข้างต้นเปลี่ยนแปลงไปจนทำให้บริษัทจำกัดขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ ให้กรรมการผู้จัดการบริษัทแก้ไขข้อบังคับนั้นให้ถูกต้องภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงข้อบังคับ

เมื่อพ้นกำหนดเวลาตามวรรคก่อนแล้วบริษัทจำกัดอย่างไร้เพื่อให้ข้อบังคับนั้นได้รับการแก้ไขให้ถูกต้อง ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย”

2.4 กรณีคุณสมบัติของเจ้าของเรือที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด

เนื่องจากหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือด้วยเหตุความบกพร่องทางคุณสมบัติของเจ้าของเรือตามที่ปรากฏอยู่ในหมวด 3 ว่าด้วยการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วนั้นได้กำหนดไว้เฉพาะกรณีของเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทจำกัดเท่านั้น ในขณะที่หลักเกณฑ์ในส่วนเจ้าของเรือประเภทบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีคุณสมบัติคล้ายคลึงกับบริษัทจำกัดมิได้มีบทบัญญัติรองรับแต่อย่างใด ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ความบกพร่องทางคุณสมบัติของบริษัทมหาชนจำกัดเข้าไว้ในบทบัญญัติส่วนที่กล่าวถึงบริษัทจำกัดด้วยในมาตราดังต่อไปนี้

2.4.1 กรณีความบกพร่องของจำนวนหุ้นที่ถือครองโดยผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย

เดิมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กำหนดไว้เฉพาะกรณีของเจ้าของเรือซึ่งเป็นบริษัทจำกัดไว้ในมาตรา 34 ดังนี้

“มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยตามมาตรา 7 หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยหุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย”

2.4.2 กรณีความบกพร่องของจำนวนกรรมการผู้มีสัญชาติไทยของบริษัทมหาชน จำกัด

ในส่วนประเด็นเกี่ยวกับความบกพร่องของคุณสมบัติด้านจำนวนกรรมการผู้มีสัญชาติไทยของบริษัทมหาชนจำกัดนั้นซึ่งเดิมมิได้รับการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้น ควรแก้ไขเพิ่มเติมรวมเข้ากับหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือด้วยเหตุแห่งการเปลี่ยนแปลงจำนวนกรรมการของบริษัทจำกัดในมาตรา 35 ดังต่อไปนี้

“มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้”

บทบัญญัติข้างต้นควรได้รับการแก้ไขเป็นดังนี้

“มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้”

3. การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องเวลาที่มีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติไทย

เนื่องจากการจดทะเบียนเรือเป็นเหตุแห่งการได้มาซึ่งสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนโดยมีทะเบียนเรือเป็นหลักฐานแห่งการมีสัญชาติไทยนั้น การสิ้นสุดการมีสัญชาติไทยของเรือจึงควรต้องเกิดจากการถอนทะเบียนเรือเช่นกันและควรมีบทบัญญัติที่กำหนดเวลาที่มีผลให้เรือสูญเสียสัญชาติไทยอย่างชัดเจนเพื่อความแน่นอนทางด้านนิติสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับเจ้าของเรือ นอกจากนี้ ควรกำหนดเหตุแห่งการถอนทะเบียนเรือไว้ให้ชัดเจนเพื่อให้เจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้เสียทราบว่าเรือไทยนั้นจะถูกถอนทะเบียนเรือและสูญเสียสัญชาติไทยในกรณีใดบ้าง โดยผู้เขียนขอเสนอให้มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจนายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือด้วยเหตุทะเบียนเรือสิ้นอายุการใช้งานหรือสภาพของเรือนั้นไม่เหมาะสมต่อการเดินทะเล ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้กรมเจ้าท่าได้ตรวจสอบควบคุมคุณสมบัติของเจ้าของเรือและสภาพของเรือนั้นให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตลูกเรือและสิ่งแวดล้อมในทะเลอยู่เสมอด้วยการให้เจ้าของเรือซึ่งประสงค์จะต่ออายุกะทะเบียนเรือต่อไปต้องนำเรือไปตรวจสภาพและยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือต่อนายทะเบียนรวมถึงเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในเรือนั้นต่อนายทะเบียน

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนจึงขอเสนอให้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ต่อไปนี้ลงไปหมวด 5 ว่าด้วยชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองทำขึ้นทะเบียน การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่ ดังนี้

“**มาตรา 45/1** ทะเบียนเรือมีอายุห้าปีนับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในทะเบียนเรือว่าเป็นวันจดทะเบียนเรือ

ในกรณีที่เจ้าของเรือยังประสงค์จะให้เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยต่อไป ให้ยื่นคำร้องขอต่ออายุทะเบียนเรือภายในระยะเวลา 90 วันก่อนทะเบียนเรือสิ้นอายุ โดยต้องปฏิบัติตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัตินี้และเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง”

“**มาตรา 45 ทวิ** ให้นายทะเบียนเรือมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือและจัดแจ้งการนั้นในสมุดทะเบียนเรือเมื่อเกิดเหตุดังต่อไปนี้

(1) เจ้าของเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยยื่นคำร้องแสดงความประสงค์ขอลงทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น โดยได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากผู้รับจ้างเรือลำนั้น วิธีการร้องขอถอนทะเบียนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

(2) เมื่อการจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุที่ระบุในมาตรา 22

(3) เมื่อทะเบียนเรือสิ้นอายุลงโดยไม่ได้รับการต่ออายุใหม่

(4) เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเห็นว่า เรือมีสภาพทรุดโทรมจนไม่อาจใช้งานต่อไปได้ หรือมีสภาพที่อาจก่ออันตรายต่อสวัสดิภาพของลูกเรือ หรือเสี่ยงต่อการก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล”

“**มาตรา 46**² เมื่อเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยถูกถอนทะเบียนเรือตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้สัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้นสิ้นสุดลง”

² เดิมมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บัญญัติว่า "เรือที่ไม่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยมาขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียนส่วนเรือที่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วมาขอจดทะเบียนใหม่ต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียนแต่ในคำร้องผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งชื่อเรือครั้งสุดท้ายที่ใช้อยู่ในขณะที่การจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไป"

4. การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับกระบวนการจดทะเบียนเรือ

สำหรับกระบวนการจดทะเบียนเรือนั้น ควรมีหลักเกณฑ์เรื่องของการเรียกคืนหนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือ และการออกหนังสือรับรองการเพิกถอนทะเบียนเรือเพื่อใช้ในกรณีที่เจ้าของเรือประสงค์จะนำเรือไปจดทะเบียนสัญชาติของประเทศอื่นโดยกฎหมายทะเบียนเรือของประเทศนั้น ต้องการเอกสารดังกล่าวเพื่อยืนยันว่าเรือลำนั้นมีได้มีสัญชาติอื่นอยู่ก่อน รวมทั้งควรกำหนดในเรื่องการทำลายเครื่องหมายบนตัวเรือซึ่งเป็นหลักฐานแห่งการมีสัญชาติไทยของเรือนั้น

ในเรื่องสิทธิจำนองเหนือเรือที่มีอยู่ในเวลาเกิดเหตุแห่งการจดทะเบียนเรือนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ควรมีบทบัญญัติที่คำนึงถึงสิทธิของผู้รับจำนองโดยการเปิดโอกาสให้ผู้รับจำนองโต้แย้งการโอนกรรมสิทธิ์เรือด้วย เนื่องจากว่า แม้โดยหลักการแล้วสิทธิจำนองจะตกติดไปกับตัวเรือไม่ว่าจะถูกโอนกรรมสิทธิ์ไปกี่ครั้งแต่หากเรือลำนั้นถูกนำไปจดทะเบียนเป็นสัญชาติของประเทศอื่นอาจเป็นอุปสรรคต่อผู้รับจำนองในด้านการใช้สิทธิทางศาลบังคับจำนองได้

ด้วยเหตุดังกล่าวข้างต้น จึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติต่อไปนี้ลงในหมวด 5 ว่าด้วยชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่ ดังนี้

ซึ่งจะเห็นได้ว่าบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนชื่อเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับมาตรา 38 ที่บัญญัติว่า "เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้

ชื่อของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะเปลี่ยนได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*

การขอเปลี่ยนชื่อเรือให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง"

เมื่อหลักเกณฑ์ทั้งสองมาตรามีความเกี่ยวเนื่องกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรยกเลิกความในมาตรา 46 เดิมแล้วนำไปบัญญัติเป็น มาตรา 38 ทวิต่อท้ายมาตรา 38 แทน

“มาตรา 46 ทวิ เมื่อนายทะเบียนเรือมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือ ให้นายทะเบียนเรือเรียกคืนทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือแล้วออกไปรับรองการถอนทะเบียนเรือแก่เจ้าของเรือในการนี้ให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้แก่ผู้รับจำนองเรื่อนั้นทราบล่วงหน้าก่อนมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือไม่น้อยกว่า 30 วัน

การออกไปรับรองการถอนทะเบียนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

“มาตรา 46 ตริ เมื่อเรือจดทะเบียนพ้นจากการเป็นเรือไทย ให้เจ้าของเรือทำลายเครื่องหมายถาวรที่อยู่บนตัวเรือตามมาตรา 11”

5. การแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำบางคำที่พ้องสมัยในบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน

5.1 การแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในบทบัญญัติมาตรา 22

มาตรา 22 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บัญญัติว่า

“มาตรา 22 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป **ถูกข้าศึกคร่ำห์ ถูกเพลิงเผาผลาญ** อับปาง ทำลายหรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรื่อนั้นบันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน”

จะเห็นว่าบทบัญญัตินี้กล่าวมีการใช้คำว่า “ถูกข้าศึกคร่ำห์” และคำว่า “ถูกเพลิงเผาผลาญ” ซึ่งเป็นคำเก่า จึงควรได้รับการแก้ไขดังนี้

“มาตรา 22 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป **ถูกข้าศึกยึด ถูกเพลิงเผาไหม้** อับปาง ทำลายหรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรื่อนั้น บันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน”

5.2 การแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในบทบัญญัติมาตรา 31

ในเรื่องการบังคับถอนทะเบียนเรือตามมาตรา 31 วรรคสามของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งบัญญัติว่า

“ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่ไม่ได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย”

มีข้อสังเกตว่า คำว่า “นายทะเบียนเรือ” นี้ไม่ชัดเจนว่าเป็นนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเท่านั้น หรือจะหมายรวมถึงนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าอื่นด้วยความไม่ชัดเจนดังกล่าวก่อให้เกิดความสับสนในเรื่องเขตอำนาจหน้าที่ของนายทะเบียนเรือ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติมาตราอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การถอนทะเบียนเรือซึ่งล้วนแต่ใช้คำว่า “นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ”³ บทบัญญัติมาตราดังกล่าวจึงควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

³ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

“มาตรา 31 วรรคสามในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มีได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย”

5.3 การแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในบทบัญญัติมาตรา 31 วรรคสอง

ตามที่มาตรา 31 วรรคสอง บัญญัติว่า

“ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี^{*}ร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา

มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

มาตรา 34 วรรคสาม การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

มาตรา 57 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตรี (1) หรือมาตรา 7 จัตวา (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ”

จะเห็นว่า ในปัจจุบันได้มีการเปลี่ยนชื่อหน่วยงานกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีไปเป็น “กรมเจ้าท่า” แล้ว และได้มีกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481⁴ แต่ปรากฏว่าความในวรรคสองของมาตรา 31 ยังคงกำหนดให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้ดำเนินการร้องขอให้พนักงานอัยการยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรืออยู่ จึงทำให้เกิดปัญหาว่าใครจะเป็นผู้มีอำนาจที่แท้จริงในการยื่นคำร้องขอต่อพนักงานอัยการ ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอเสนอให้มีการแก้ไขถ้อยคำในมาตราดังกล่าวเป็นดังนี้

“มาตรา 31 วรรคสอง ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อ**กรมเจ้าท่า**ร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ”

⁴ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558

ข้อ 2 ให้กรมเจ้าท่า มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าท่าเรือ อยู่เรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทยกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

6. การจัดระเบียบบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียน

ในส่วนปัญหาความกระจัดกระจายของบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสิ้นสุดการจดทะเบียนเรือ และการสูญเสียสัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรจัดระเบียบมาตราเหล่านั้นรวมอยู่ในหมวดเดียวกัน แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มิได้กำหนดหมวดที่ว่าด้วยเรื่องการถอนทะเบียนเรือและการสูญเสียสัญชาติเรือไว้อย่างชัดเจน แต่พอจะอนุมานเทียบเคียงกับหมวด 5 ว่าด้วย “ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่” เพราะเป็นหมวดที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงรายการที่ปรากฏในทะเบียนเรืออันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ การเปลี่ยนแปลงเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ และการสิ้นสุดการจดทะเบียนเรือ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าการใช้คำ “การจดทะเบียน การเปลี่ยนแปลง และการจดทะเบียนใหม่” นั้นไม่เหมาะสมเพราะในหมวด 5 ไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดเรื่องดังกล่าวไว้โดยตรง จึงควรแก้ไขเพิ่มเติมชื่อหมวด 5 ใหม่เพื่อให้เหมาะสมสอดคล้องกับเนื้อหาบทบัญญัติโดยควรแก้ไขเพิ่มเติมชื่อหมวด 5 เป็น “การเปลี่ยนชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงรายการในทะเบียนเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การสูญเสียสัญชาติเรือและการถอนทะเบียนเรือ”

นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติอันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การห้ามบุคคลผู้ที่จะเป็นเจ้าของเรือจดทะเบียนได้ ถือครองกรรมสิทธิ์ในเรือไทยหรือเข้าถือหุ้นในนิติบุคคลเจ้าของเรือแทนคนต่างด้าว และผลของการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์นั้นอยู่กระจัดกระจายคนละหมวดต่างๆ ที่เป็นหลักเกณฑ์ซึ่งเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กัน ดังนั้น จึงควรจัดระเบียบบทบัญญัติเหล่านั้นอยู่ใกล้เคียงกันโดยยกเลิกบทบัญญัติเดิมในมาตรา 7 ตรี มาตรา 7 จัตวาซึ่งอยู่ในหมวด 1 ว่าด้วยการจดทะเบียนเรือไทยและมาตรา 57 ทวิ ซึ่งอยู่ในหมวด 7 ว่าด้วยเบ็ดเตล็ดแล้วย้ายทุกมาตราดังกล่าวไปอยู่ในหมวด 3 ว่าด้วยการโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว นอกจากนี้ให้ยกเลิกมาตรา 32 ทวิ โดยแก้ไขบทบัญญัติและเรียงลำดับเลขมาตราใหม่ดังนี้

“มาตรา 35 ทวิ ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว

(2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7

(3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิแล้วแต่กรณี

มาตรา 35 ตริ ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิแทนคนต่างด้าว

(2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ

มาตรา 35 จัตวา ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 จัตวา (2) ให้นิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีการฝ่าฝืนดังกล่าวปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) มีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบถึงการฝ่าฝืนดังกล่าวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่อยู่หรือควรรู้ถึงการฝ่าฝืนนั้น

(2) หยุดใช้เรือไทยที่ตนถือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ได้ต่อไปแต่ยังสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิได้ให้หยุดใช้เรือนั้นทำการค้าในน่านน้ำไทยโดยพลันแต่ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิได้ต่อไปให้หยุดใช้เรือนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีหรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือ

ลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันด้วยทั้งนี้เว้นแต่กรณีที่ได้รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่อยู่ระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง

(ข) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ทวิได้ต่อไปให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีหรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันเว้นแต่กรณีที่ได้รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่อยู่ระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง

มาตรา 35 เบญจ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 ตริ (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไปหากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วแต่กรณี

(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิและขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไปให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 35 ฉ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (1) หรือมาตรา 35 ตริ (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 ตริ (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย”

ทั้งนี้ ให้ยกเลิกมาตรา 35 ทวิ เดิมแล้วแก้ไขเนื้อความใหม่ดังนี้

จากการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติต่างๆ ดังที่ได้อธิบายไว้ในบทที่ 5 นี้ จะมีผลให้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เปลี่ยนแปลงไปดังที่ปรากฏต่อไปนี้

หมวด 1

การจดทะเบียนเรือไทย

มาตรา 6 การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ต้องจดต่อนายทะเบียนเรือ

มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 หรือทำการประมงต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
 - (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
 - (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
 - (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

มาตรา 7 ทวิ ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเล ระหว่างประเทศโดยเฉพาะและไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

มาตรา 7 ตริ ยกเลิก

มาตรา 7 จัตวา ยกเลิก

มาตรา 8 เรือดังจะกล่าวต่อไปนี้อย่างใดได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติแล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

1. เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป
3. เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป

สำหรับการประมง

1. เรือกลทุกขนาด

2. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป

มาตรา 9 เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมีได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 แม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตราก่อนและเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ขนาดต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในมาตราก่อนสำหรับการค้าในน่านน้ำไทยหรือการประมงแล้วแต่กรณีไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

เรือซึ่งกล่าวในมาตรานี้ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย

มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยผู้ขอต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. ยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*
2. ทำคำรับรองว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7 และนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์คำรับรองนั้นถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดต้องนำใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นมาแสดง
3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ได้ออกให้ตามมาตรา 12
4. ยื่นรายการแสดงวันเดือนปีและตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จเท่าที่จะแสดงได้
5. ถ้าเรือนั้นเดิมเป็นของคนต่างด้าวให้แจ้งชื่อเรือซึ่งใช้อยู่เดิมนั้นด้วย
6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ

มาตรา 11 เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

เมื่อได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วและตราใบที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไปให้เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอจะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น

มาตรา 12 เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

มาตรา 13 ในการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้นายทะเบียนเรือเก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไว้และถ้ามีใบสำคัญของผู้ต่อเรือหรือหนังสือสำคัญแสดงการโอนก็ให้เก็บไว้ด้วย

มาตรา 14 สมุดทะเบียนเรือไทยให้ทำตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* และให้มีรายการดังต่อไปนี้ด้วย

1. ชื่อเรือชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียนและชื่อผู้ควบคุมเรือ
2. ประเภทของเรือชื่ออยู่และชื่อเจ้าของอยู่ที่ต่อเรือนั้น
3. รายการตรวจเรือ
4. รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง
5. ชื่อที่อยู่และอาชีพการงานของผู้ที่ลงทะเบียนเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดให้มีชื่อและที่อยู่ของผู้จัดการหรือกรรมการด้วย

มาตรา 15 เรือลำใดได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย ณ เมืองท่าใดเมืองท่านั้นเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น

หมวด 2

ใบทะเบียนเรือไทย

มาตรา 22 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป ถูกขโมย ถูกเพลิงเผาไหม้ อับปาง ทำลายหรือถูกละทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรือนั้น บันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน

ในกรณีดังกล่าวแล้วในวรรคก่อนถ้าใบทะเบียนไม่สูญหายไปหรือไม่ถูกทำลายให้ผู้ควบคุมเรือคืนใบทะเบียนแก่นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่เกิดเหตุหรือที่แรกถึงแล้วแต่กรณี

หมวด 3

การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

มาตรา 27 การโอนโดยนิติกรรมซึ่งกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วให้ยื่นคำร้องต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเพื่อขอให้จัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

สัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือตามมาตรานี้ให้ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ต่อหน้านายทะเบียนเรือดังกล่าวมาแล้ว

ถ้ามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวมาแล้วนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เรือแล้วแต่กรณีทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือโดยหมายเหตุการโอนไว้ในทะเบียนและส่งสำเนาสัญญาถ้าจำเป็นก็รวมทั้งคำแปลสัญญาอันรับรองว่าถูกต้องไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วนเมื่อได้รับเอกสารเช่นนั้นและเห็นว่าถูกต้องแล้วให้นายทะเบียนเรือจัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน

มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 29 เมื่อกรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของผู้ใดโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้ผู้นั้นส่งใบทะเบียนพร้อมทั้งคำรับรองและพยานหลักฐานเกี่ยวกับสัญชาติของตนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 30 เมื่อเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้ผู้ที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้นยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือนั้นในนามของตนภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในมาตรา ก่อนพร้อมทั้งนำพยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์และเป็นผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้

เมื่อได้รับคำร้องและพยานหลักฐานดังกล่าวข้างต้นแล้วถ้ามีมูลพอเชื่อฟังได้ภายในเจ็ดวันให้นายทะเบียนเรือจัดให้ปิดประกาศคำร้องนั้นไว้ ณ เมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือและโฆษณาในหนังสือพิมพ์โดยผู้ร้องต้องออกค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้าพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ปิดประกาศไว้แล้วไม่มีผู้ใดคัดค้านต่อนายทะเบียนเรือให้นายทะเบียนเรือเรียกใบทะเบียนจากผู้ร้องและเมื่อได้สอบพยานหลักฐานเป็นที่ถูกต้องแล้วให้นายทะเบียนเรือบันทึกการไว้ในสมุดทะเบียนและหมายเหตุใบทะเบียนตามคำร้องนั้น

ถ้ามีผู้คัดค้านภายในสามสิบวันนั้นให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้ผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลภายในสิบห้าวันและในระหว่างสิบห้าวันนี้นั้นให้นายทะเบียนเรืองดการบันทึกการหรือหมายเหตุไว้ก่อน ถ้าผู้คัดค้านไม่นำคดีไปฟ้องศาลภายในกำหนดนั้นให้นายทะเบียนเรือดำเนินการดั่งบัญญัติไว้ในวรรคก่อน ถ้าผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลให้นายทะเบียนเรือเลื่อนการดำเนินการไปจนกว่าศาลจะได้พิพากษาคดีถึงที่สุดแล้วจึงดำเนินการต่อไปตามคำพิพากษานั้น

มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ก็ดีหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆ ก็ดีถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณีแต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเสียภายในเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วตุกัน

ถ้าพ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใดให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรมเจ้าท่าร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พ้นกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้นให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มีได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้หรือนับแต่วันที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของลักษณะเช่นนั้นและเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

มาตรา 32 เมื่อหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นใดโดยนิติกรรมหรือโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้หุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการผู้จัดการบริษัทแล้วแต่กรณีแจ้งความต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบว่าหุ้นได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นนั้นพร้อมทั้งยื่นรายงานเกี่ยวกับสัญญาของบุคคลที่ได้มาเป็นเจ้าของหุ้นนั้นด้วย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 32 ทวิ ยกเลิก

มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วหรือถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบในห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสียเว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น

มาตรา 33 ทวิ ถ้าหุ้นในห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 จนทำให้จำนวนหุ้นในห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้ห้างหุ้นส่วนขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้ห้างหุ้นส่วนจำกัดมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น

ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้นให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้วเป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด

การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 34 ทวิ หากข้อบังคับของบริษัทจำกัดอันเกี่ยวข้องกับเรื่องชนิดของใบหุ้นได้เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการจดทะเบียนเรือ ให้กรรมการผู้จัดการบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงข้อบังคับ

หากข้อบังคับในเรื่องดังกล่าวข้างต้นเปลี่ยนแปลงไปจนทำให้บริษัทจำกัดขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ ให้กรรมการผู้จัดการบริษัทแก้ไขข้อบังคับนั้นให้ถูกต้องภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงข้อบังคับ

เมื่อพ้นกำหนดเวลาตามวรรคก่อนแล้วบริษัทจำกัดอย่างใดเพื่อให้ข้อบังคับนั้นได้รับการแก้ไขให้ถูกต้อง ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้

มาตรา 35 ทวิ ยกเลิก

มาตรา 35 ทวิ ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว
- (2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7
- (3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ แล้วแต่กรณี

มาตรา 35 ตริ ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิแทนคนต่างด้าว

(2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ

มาตรา 35 จัตวา ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 จัตวา (2) ให้นิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีการฝ่าฝืนดังกล่าวปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) มีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบถึงการฝ่าฝืนดังกล่าวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รู้หรือควรรู้ถึงการฝ่าฝืนนั้น

(2) หยุดใช้เรือไทยที่ตนถือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ได้ต่อไปแต่ยังสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิได้ให้หยุดใช้เรือนั้นทำการค้าในน่านน้ำไทยโดยพลันแต่ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิได้ต่อไปให้หยุดใช้เรือนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีหรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันด้วยทั้งนี้เว้นแต่กรณีที่รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่อยู่ระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ก็ให้ใช้เรือนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง

(ข) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ทวิได้ต่อไปให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีหรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันเว้นแต่กรณีที่ได้รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่เรืออยู่ในระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง

มาตรา 35 เบญจ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 ตริ (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไปหากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วแต่กรณี

(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไปให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 35 ฉ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (1) หรือมาตรา 35 ตริ (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 ตริ (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย

หมวด 5

การเปลี่ยนชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงรายการในทะเบียนเรือ

การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การสูญเสียสัญชาติเรือและการถอนทะเบียนเรือ

มาตรา 38 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้
ชื่อของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะเปลี่ยนได้ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมการขนส่ง
ทางน้ำและพาณิชย์*

การขอเปลี่ยนชื่อเรือให้ทำตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 38 ทวิ เรือที่ไม่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยมาของจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องจดในชื่อ
เรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียนส่วนเรือที่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วมาขอจดทะเบียนใหม่ต้อง
จดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียนแต่ในคำร้องผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งชื่อเรือครั้งสุดท้ายที่
ใช้อยู่ในขณะที่การจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไป

มาตรา 39 เมื่อได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนชื่อเรือแล้วการแก้ไขชื่อที่ตัวเรือในสมุดทะเบียนในใบ
ทะเบียนในเอกสารอื่นทุกฉบับซึ่งเห็นว่าสมควรและการโฆษณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนชื่อนั้นให้ทำตาม
ที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 40 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วเมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือให้ผิด
ไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียนผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนายทะเบียนเรือ
หรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นโดยด่วนถ้าที่เมืองท่านั้นไม่มีเจ้า
พนักงานดังกล่าวแล้วต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงที่เมืองท่าแรกถึงซึ่งมีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้ว

มาตรา 41 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อนายทะเบียนเรือตามมาตรา ก่อนให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบ
ตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์*ไปแสดงด้วย

ถ้านายทะเบียนเรือที่ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงมิใช่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้น
ทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือนั้นหมายเหตุรายการเปลี่ยนแปลงไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้

และให้รายงานรายการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน

มาตรา 42 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อเจ้าพนักงานกงสุลไทยตามมาตรา 40 ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* หรือถ้าไม่มีใบตรวจเรือเช่นนั้นก็ให้ส่งใบตรวจเรือของบุคคลผู้ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ได้ระบุไว้หรือผู้ซึ่งมีความรู้และฐานะที่เทียบกันได้อย่างใกล้เคียงไปแสดงด้วย

ให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหมายเหตุรายการการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้และให้รายงานการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วนกับให้ส่งสำเนาใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือซึ่งรับรองว่าถูกต้องไปให้ด้วย

มาตรา 43 เมื่อได้รับรายงานการเปลี่ยนแปลงและเอกสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือสั่งให้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้และออกใบทะเบียนให้ใหม่

ถ้าเรือนั้นไม่อยู่ที่เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือส่งใบทะเบียนใหม่ไปให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยที่ได้รับแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นแล้วแต่กรณี

เมื่อได้รับใบทะเบียนใหม่แล้วให้ผู้ควบคุมเรือคืนใบทะเบียนเดิมซึ่งต้องส่งไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 44 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วจะขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือณเมืองท่าอื่นภายในราชอาณาจักรไทยก็ได้คำขอให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้น

เมื่อมีผู้มาขอโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือตามความในวรรคก่อนให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือแจ้งการอนุญาตการโอนนั้นพร้อมทั้งส่งสำเนาเอกสารต่างๆอันเกี่ยวกับเรือและรายนามบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่มีความจำนงจะขึ้นทะเบียน

เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนใหม่ได้รับเอกสารต่างๆดังกล่าวแล้ว ข้างต้นให้จดยรายการของเอกสารเหล่านั้นและรายนามบุคคลทั้งหมดเช่นว่านั้นลงในสมุดทะเบียนแล้วออกใบทะเบียนให้ใหม่ส่วนใบทะเบียนเดิมให้เรียกคืนเมืองท่านี้ย่อมเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นต่อไป และให้เปลี่ยนชื่อเมืองท่าที่ตัวเรือเป็นชื่อเมืองท่าใหม่

มาตรา 45 การจดทะเบียนเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุต่างๆ ดังระบุไว้ในมาตรา 22

เมื่อการจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไปด้วยเหตุสูญหายถูกเพลิงเผาผลาญอัปปาง ทำลายหรือถูกละทิ้งจะขอจดทะเบียนใหม่เป็นเรือไทยได้ก็แต่โดยปฏิบัติตามความในมาตรา 12 เท่านั้น และในกรณีเช่นนี้ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนใหม่

ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือตามมาตรานี้ให้เรียกเก็บเต็มอัตราหรือเพียงบางส่วน แล้วแต่พฤติการณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 45/1 ทะเบียนเรือมีอายุห้าปีนับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในทะเบียนเรือว่าเป็นวันจดทะเบียนเรือ

ในกรณีที่เจ้าของเรือยังประสงค์จะให้เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยต่อไป ให้ยื่นคำร้องขอต่ออายุทะเบียนเรือภายในระยะเวลา 90 วันก่อนทะเบียนเรือสิ้นอายุ โดยต้องปฏิบัติตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัตินี้และเสียค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 45 ทวิ ให้นายทะเบียนเรือมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือและจดทะเบียนนั้นในสมุดทะเบียนเรือเมื่อเกิดเหตุดังต่อไปนี้

(1) เจ้าของเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยยื่นคำร้องแสดงความประสงค์ขอลงทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น โดยได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากผู้รับจ้างนองเรือลำนั้น วิธีการร้องขอถอนทะเบียนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

(2) เมื่อการจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุที่ระบุในมาตรา 22

(3) เมื่อทะเบียนเรือสิ้นอายุลงโดยไม่ได้รับการต่ออายุใหม่

(4) เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือเห็นว่า เรือมีสภาพทรุดโทรมจนไม่อาจใช้งานต่อไปได้ หรือมีสภาพที่อาจก่ออันตรายต่อสวัสดิภาพของลูกเรือ หรือเสี่ยงต่อการก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล

มาตรา 46 เมื่อเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยถูกถอนทะเบียนเรือตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้สัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้นสิ้นสุดลง

มาตรา 46 ทวิ เมื่อนายทะเบียนเรือมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือ ให้นายทะเบียนเรือเรียกคืนทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือแล้วออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือแก่เจ้าของเรือในการนี้ ให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้แก่ผู้รับจำนองเรือนั้นทราบล่วงหน้าก่อนมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือไม่น้อยกว่า 30 วัน

การออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 46 ตรี เมื่อเรือจดทะเบียนพ้นจากการเป็นเรือไทย ให้เจ้าของเรือทำลายเครื่องหมายถาวรที่อยู่บนตัวเรือตามมาตรา 11

หมวด 7

เบ็ดเตล็ด

มาตรา 55 ในกรณีความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือในกรณีความผิดที่เกิดขึ้นในเรือไทยให้ถือว่าเจ้าพนักงานต่อไปนี้เป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วยเมื่อปฏิบัติตามมาตรา 78 และมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมายนั้น

1. เจ้าท่าหรือผู้รักษาการแทนเจ้าท่า
2. นายทหารชั้นสัญญาบัตรผู้ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้คือผู้บังคับบัญชาป้อมผู้บังคับการเรือหรือผู้บังคับการกองทหารแห่งราชนาวี
3. เจ้าพนักงานประมงหรือเจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งประจำแผนกขึ้นไป
4. เจ้าพนักงานอื่นๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งเพื่อการนี้

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้เจ้าพนักงานประมงและเจ้าพนักงานศุลกากรต่ำกว่าตำแหน่งประจำแผนกมาให้ถือว่าเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ

มาตรา 56 ภายใต้บังคับมาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักเรือและยึดเอกสารเกี่ยวกับเรือในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 7 ตรีมาตรา 7 จัตวามาตรา 11 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 38 วรรคหนึ่ง มาตรา 40 มาตรา 41 วรรคหนึ่ง มาตรา 47 มาตรา 47 ทวิ มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 หรือมาตรา 53

(2) เมื่อมีการกระทำความผิดอื่นใดเกิดขึ้นในเรือและความผิดนั้นมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีขึ้นไปหรือโทษประหารชีวิต

มาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานต่อไปนี้มีอำนาจกักและยึดตามความในมาตราก่อน

1. พนักงานฝ่ายปกครองและตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและอนุมาตรา 1 อนุมาตรา 2 และอนุมาตรา 4 แห่งมาตรา 55

2. เจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งหัวหน้ากองขึ้นไป

การกักหรือการยึดเช่นนั้นห้ามมิให้กักหรือยึดเกินกว่าสองวันโดยมิได้รับอนุญาตจากศาลกรณีระยะเวลาอันถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าไทยให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่กักเรือหรือยึดเอกสารถ้าเรือมิได้อยู่ในเมืองท่าไทยให้นำเรือเข้ามาในเมืองท่าไทยโดยด่วนและระยะเวลาเช่นนั้นให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เรือถึงเมืองท่าไทย

ถ้าเจ้าพนักงานเห็นเป็นการสมควรที่จะขยายการกักหรือการยึดออกไปเกินกว่าสองวันก็ให้ยื่นคำร้องต่อศาลภายในระยะเวลาเช่นนั้นในกรณีเช่นนี้ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักหรือยึดต่อไปได้จนกว่าจะได้มีคำชี้ขาดของศาลชั้นต้นคำชี้ขาดนี้ให้ถือว่าเป็นอันถึงที่สุด

ให้เจ้าพนักงานหรือศาลโดยคำขอของเจ้าพนักงานแล้วแต่กรณีกักเรือหรือยึดเอกสารจนกว่าจะได้ปฏิบัติถูกต้องตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ฝ่าฝืนหรือตามความต้องการของบทกฎหมายอื่น

มาตรา 57 ทวิ ยกเลิก

บรรณานุกรม

หนังสือภาษาอังกฤษ

Abogados. Panama Ship Registry Guide & Procedure. Panama: ICAZA, GONZALEZ-RUIZ & ALEMAN, 2012.

Ademuni-Odeke. Bareboat Charter (Ship) Registration. Leiden, Netherlands : Koninklijke Brill, 2003.

B.N. Metaxas. Flags of Convenience. Great Britain : Antony Rowe Ltd., Chippenham, Wiltshire, 1985.

Boczek, Boleslaw Adam. Flags of Convenience : An International Legal Study. United Kingdom : Harvard University Press, 1962.

Hill, Christopher. Maritime Law. 3rd Edition. London : Lloyd's of London Press, 1989.

Coles, Richard and Edward Watt. Ship Registration: Law and Practice. 2nd Edition. Great Britain : MPG Books, 2009.

Özçayir, DR Z. Oya. Port State Control. 2nd Edition. Great Britain: MPG Books, 2004.

Vincent Power. EC Shipping Law. Great Britain : Lloyd's of London Press Ltd., 1992.

Singh, Nagendra. British Shipping Laws. London : Steven&sons, 1967.

United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Guidelines for Maritime Legislation (Guidelines Volume 1). 3rd Edition. Bangkok : United Nations, 1991.

. Report on the Second Regional Seminar on Maritime Legislation : Charter-parties, Economic

Regulation of Maritime Transport, Nationality and Registration of Ships, 22-26

October 1990, Bangkok. New York : United Nations, 1990.

Ready, Nigel P. Ship Registration. London : Lloyd's of London press Ltd. 1994.

หนังสือภาษาไทย

กอบกุล รายนคร. กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล. เชียงใหม่: ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะ

สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530.

จุมพต สายสุนทร. กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2543.

_____. คำอธิบายกฎหมายทะเล อาณาเขตทะเล. กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2536.

ไชยยศ ไชยมั่นคง และ มยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง. กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก.

พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ดวงกมลสมัย จำกัด, 2550.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546.

สุธาบดี สัตตบุตย์. กฎหมายทะเล. กรุงเทพมหานคร : หจก. กิ่งจันทร์การพิมพ์, 2531.

ไมตรี ตันติวัฒนานนท์. กฎหมายทะเลเกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ. กรุงเทพมหานคร :

สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2539.

วิทยานิพนธ์

กาญจนา คงวันดี. “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย.”

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

อำนาจ วรณวิทยา. “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทยพุทธศักราช 2481.” วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ขึ้นสมน รัตนจันทร์. “เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือเรือประมงต่างชาติ ที่กระทำความผิดเกี่ยวกับการประมงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542.

ชินวัฒน์ เมืองนารถ. “การนำเรือที่ชาร์เตอร์เปล่า (Bareboat Charter) มาจดทะเบียนเป็นเรือไทย.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์บัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

อาจารย์ งามวงษ์วาน. “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.....” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

บทความภาษาต่างประเทศ

Anderson III, H. Edwin. “The Nationality of Ships and Flags of Convenience : Economics, Politics, and Alternatives.” Tulane Maritime Law Journal. 21.139. (Winter, 1996) : 156-170.

Ferrell, Jessica K. “Controlling Flags of Convenience: One Measure to Stop Overfishing of Collapsing Fish Stocks.” Environmental Law. 35. Issue 2. (Spring 2005) : 323-333.

Ermal, Xhelilajand KsenofonKrisafi. “International Implications Concerning the Legal Regimeand Policy of Ship Registration.”Constanta Maritime University Annals.19. 14. (2013): 323-330.

Hanson, Victor G. and John V. Berry. “The Diminution of the Merchant Marine : A NationalSecurity Risk.”University of Detroit Mercy Law Review. 74. 465. (Spring,

1997) : 465-474.

Marcopoulos, Alexander J. "Flags of Terror : An Argument for Rethinking Maritime Security Policy Regarding Flags of Convenience." Tulane Maritime Law Journal. (Winter 2007) : 278-312.

Perkins, Julie A. "Ship Registers : An International Update," Tulane Maritime Law Journal. 197. 22. 197 (Winter 1997) : 197-200.

Tetley, William. "The Law of the Flag, "Flag Shopping," and Choice of Law." Tulane Maritime Law Journal. 17. (Spring, 1993) : 139-184.

Thuong, Le T. "From Flags of Convenience to Captive Ship Registries." Transportation Journal. 27. 2. (WINTER 1987):22-34.

Wells, Jane Marc. "Vessel Registration in Selected Open Registries." Maritime Lawyer. 6. 221. (Fall, 1981) : 221-245.

Wing, Maria J. "Rethinking the Easy Way Out : Flags of Convenience in the Post-September 11th Era." Tulane Maritime Law Journal. 28. 173. (Winter, 2003) : 173-190.

Wittig. "Tanker Fleets and Flags of Convenience : Advantages, Problems, and Dangers." The Texas International Law Journal. 14. 115. (1979) : 115-122.

บทความภาษาไทย

ไชยยศ ไชยมั่นคง. "การพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย". วารสารการพาณิชย์นาวี. ฉบับที่ 3. ปีที่ 10. (กันยายน 2534) : 1-32.

มณี รัศมีเทศ. "สรุปผลการศึกษา การนำเรือที่จดทะเบียนในต่างประเทศกลับมาชักธงไทย". วารสารการ

พาณิชย์นาวี. ฉบับที่ 1.ปีที่ 19. (เมษายน 2543) : 1-25.

ประเสริฐศิริ สุขะวันกุล. “การจัดตั้งระบบทะเบียนเรือสากลและแนวทางที่เสนอในการจัดทำร่าง

กฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศไทย.” วารสารการพาณิชย์นาวี. ฉบับที่ 1. ปี
ที่ 17. (เมษายน 2541) : 68-69.

เอกสารอื่นๆ

Merchant Shipping Act (Chapter 179) 1996.

Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations.

The Ship Registration Regulations of The PRC 1994.

Merchant Shipping Act 1995.

Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993 No. 3138.

LAW No. 57 Of 6 August 2008.

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481.

ภาคผนวก ก.

ตารางเปรียบเทียบพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ฉบับปัจจุบันกับร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ที่เสนอให้แก้ไขเฉพาะมาตราที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือไทยกับหลักเกณฑ์การสูญเสียสัญชาติเรือไทย

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (ฉบับปัจจุบัน)	พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (ฉบับที่เสนอให้แก้ไข)
หมวด 1 การจดทะเบียนเรือไทย - มาตรา 6 การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ต้องจดต่อนายทะเบียนเรือ - มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย	หมวด 1 การจดทะเบียนเรือไทย - มาตรา 6 การจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัตินี้ต้องจดต่อนายทะเบียนเรือ - มาตรา 7 ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 <u>หรือทำการประมง</u>ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย

ไทยดังต่อไปนี้ (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว • มาตรา 7 ทวิ ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะและไม่ทำการค้าใน	ไทยดังต่อไปนี้ (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว • มาตรา 7 ทวิ ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะและไม่ทำการค้าใน
--	--

น่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้ (1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ● มาตรา 7 ตรี ห้ามมิให้บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว (2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7	น่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ “คนต่างด้าว” หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ● มาตรา 7 ตรี <u>ยกเลิก</u>
--	---

(3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ แล้วแต่กรณี • มาตรา 7 จัตวา ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ (1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตาม 7 ทวิ แทนคนต่างด้าว (2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ คำว่า “คนต่างด้าว” ให้ความหมายรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ	• มาตรา 7 จัตวา <u>ยกเลิก</u>
---	---

● มาตรา 8 เรือดังกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติแล้ว ให้ถือว่าเป็นเรือไทย สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย 1. เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป 2. เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป 3. เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป สำหรับการประมง 1. เรือกลทุกขนาด 2. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป ● มาตรา 9 เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมิได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 แม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตรา ก่อน และเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ขนาดต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในมาตรา ก่อน สำหรับการค้าน่านน้ำไทยหรือการประมงแล้วแต่กรณี ไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ เรือซึ่งกล่าวในมาตรานี้ ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย	● มาตรา 8 เรือดังกล่าวต่อไปนี้เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติแล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย 1. เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป 2. เรือทะเลที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป 3. เรือลำน้ำที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป สำหรับการประมง 1. เรือกลทุกขนาด 2. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไป ● มาตรา 9 เรือของบุคคลตามมาตรา 7 ซึ่งมิได้ใช้ประโยชน์ตามมาตรา 47 แม้จะมีขนาดดังกล่าวไว้ในมาตรา ก่อน และเรือของบุคคลตามมาตรา 7 ขนาดต่ำกว่าที่กล่าวไว้ในมาตรา ก่อน สำหรับการค้าน่านน้ำไทยหรือการประมงแล้วแต่กรณีไม่ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ เรือซึ่งกล่าวในมาตรานี้ให้ถือว่าเป็นเรือไทยด้วย
--	---

● มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย ผู้ขอต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้ 1. ยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* 2. ทำคำรับรองว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7 และนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์คำรับรองนั้น ถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ต้องนำไปสำคัญแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นมาแสดง 3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือ ซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ได้ออกให้ตามมาตรา 12 4. ยื่นรายการแสดงวัน เดือน ปี และตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จ เท่าที่จะแสดงได้ 5. ถ้าเรือนั้นเดิมเป็นของคนต่างด้าว ให้แจ้งชื่อเรือซึ่งใช้อยู่เดิมนั้นด้วย 6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ ● มาตรา 11 เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว และ	● มาตรา 10 ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยผู้ขอต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้ 1. ยื่นคำแสดงกรรมสิทธิ์ตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* 2. ทำคำรับรองว่าเงื่อนไขในการที่จะถือกรรมสิทธิ์ได้เป็นไปตามมาตรา 7 และนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์คำรับรองนั้นถ้าผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดต้องนำไปสำคัญแสดงการจดทะเบียนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นมาแสดง 3. ยื่นใบสำคัญแสดงการตรวจเรือซึ่งพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ได้ออกให้ตามมาตรา 12 4. ยื่นรายการแสดงวันเดือนปีและตำบลที่ต่อเรือนั้นเสร็จเท่าที่จะแสดงได้ 5. ถ้าเรือนั้นเดิมเป็นของคนต่างด้าวให้แจ้งชื่อเรือซึ่งใช้อยู่เดิมนั้นด้วย 6. แสดงชื่อผู้ควบคุมเรือ ● มาตรา 11 เรือที่ขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้มีเครื่องหมายถาวรเห็นได้ชัดเจนไว้ที่ตัวเรือตามที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วและ ตราบไต้ที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไปให้เป็น
--	--

ตราบใดที่การจดทะเบียนนั้นยังไม่สิ้นไป ให้เป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอ จะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น ● มาตรา 12 เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ● มาตรา 13 ในการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทย ให้นายทะเบียนเรือเก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไว้ และถ้ามีใบสำคัญของผู้ต่อเรือหรือหนังสือสำคัญแสดงการโอนก็ให้เก็บไว้ด้วย ● มาตรา 14 สมุดทะเบียนเรือไทยให้ทำตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* และให้มีรายการดังต่อไปนี้ด้วย 1. ชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียน และชื่อผู้ควบคุมเรือ 2. ประเภทของเรือ ชื่ออยู่และชื่อเจ้าของอยู่ที่	หน้าที่ของผู้ควบคุมเรือที่จะรักษาเครื่องหมายดังกล่าวแล้วนั้นให้ถาวรอยู่เสมอจะเปลี่ยนแปลงหรือปิดบังไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น ● มาตรา 12 เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ● มาตรา 13 ในการรับจดทะเบียนเป็นเรือไทย ให้นายทะเบียนเรือเก็บใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไว้และถ้ามีใบสำคัญของผู้ต่อเรือหรือหนังสือสำคัญแสดงการโอนก็ให้เก็บไว้ด้วย ● มาตรา 14 สมุดทะเบียนเรือไทยให้ทำตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* และให้มีรายการดังต่อไปนี้ด้วย 1. ชื่อเรือชื่อเมืองท่าที่เรือนั้นจดทะเบียน และชื่อผู้ควบคุมเรือ 2. ประเภทของเรือชื่ออยู่และชื่อเจ้าของอยู่ที่
---	--

ต่อเรือนั้น 3. รายการตรวจเรือ 4. รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง 5. ชื่อ ที่อยู่ และอาชีพการงานของผู้ที่ลงทะเบียนเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัด ให้มีชื่อและที่อยู่ของผู้จัดการหรือกรรมการด้วย • มาตรา 15 เรือลำใดได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย ณ เมืองท่าใด เมืองท่านั้นเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น หมวด 2 ใบทะเบียนเรือไทย • มาตรา 22 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป ถูกขโมย ทุบหัก จม หรือถูกทะเลทิ้ง ให้เจ้าของเรือแจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่	ต่อเรือนั้น 3. รายการตรวจเรือ 4. รายการแสดงการได้กรรมสิทธิ์ตามที่ปรากฏในคำรับรอง 5. ชื่อ ที่อยู่ และอาชีพการงานของผู้ที่ลงทะเบียนเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดให้มีชื่อและที่อยู่ของผู้จัดการหรือกรรมการด้วย • มาตรา 15 เรือลำใดได้จดทะเบียนเป็นเรือไทย ณ เมืองท่าใดเมืองท่านั้นเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น หมวด 2 ใบทะเบียนเรือไทย • มาตรา 22 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้สูญหายไป ถูกขโมย ทุบหัก จม หรือถูกทะเลทิ้ง ให้เจ้าของเรือ <u>ใหม่</u> แจ้งแก่นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบ
---	--

ตนทราบเหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรือนั้น บันทึกข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็นหลักฐาน ในกรณีดังกล่าวแล้วในวรรคก่อน ถ้าใบทะเบียนไม่สูญหายหรือไม่ถูกทำลายให้ผู้ควบคุมเรือ คืบใบทะเบียนแก่นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงาน กงสุลไทยประจำเมืองท่าที่เกิดเหตุหรือที่แรกถึง แล้วแต่กรณี หมวด 3 การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว มาตรา 27 การโอนโดยนิติกรรมซึ่ง กรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้ยื่นคำร้อง ต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของ เรือนั้น เพื่อขอให้จัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน สัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือตามมาตรานี้ ให้ ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี* ต่อนำนายทะเบียนเรือ ดังกล่าวมาแล้ว ถ้ามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวมาแล้ว นอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการ โอนกรรมสิทธิ์เรือนั้นแล้วแต่กรณีทำหน้าที่เป็นนาย	เหตุการณ์ และให้นายทะเบียนเรือนั้น บันทึก ข้อความที่ได้รับแจ้งลงไว้ในสมุดทะเบียนเป็น หลักฐาน ในกรณีดังกล่าวแล้วในวรรคก่อนถ้าใบ ทะเบียนไม่สูญหายหรือไม่ถูกทำลายให้ผู้ควบคุมเรือ คืบใบทะเบียนแก่นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงาน กงสุลไทยประจำเมืองท่าที่เกิดเหตุหรือที่แรกถึง แล้วแต่กรณี หมวด 3 การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว มาตรา 27 การโอนโดยนิติกรรมซึ่ง กรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วให้ยื่นคำร้อง ต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของ เรือนั้นเพื่อขอให้จัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน สัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือตามมาตรานี้ให้ ทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมการขนส่งทาง น้ำและพาณิชยนาวี* ต่อนำนายทะเบียนเรือ ดังกล่าวมาแล้ว ถ้ามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวมาแล้ว นอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมืองท่าที่มีการ โอนกรรมสิทธิ์เรือนั้นแล้วแต่กรณีทำหน้าที่เป็นนาย
--	--

การโอนกรรมสิทธิ์เรือนั้น แล้วแต่กรณี ทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ โดยหมายเหตุการโอนไว้ในใบทะเบียนและส่งสำเนาสัญญา ถ้าจำเป็นก็รวมทั้งคำแปลสัญญาอันรับรองว่าถูกต้องไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วน เมื่อได้รับเอกสารเช่นว่านั้นและเห็นว่าถูกต้องแล้ว ให้นายทะเบียนเรือจัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน ● มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อน เมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตาม <u>มาตรา 7</u> 1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย 2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทย แล้วแต่กรณี เรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย	ทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือโดยหมายเหตุการโอนไว้ในใบทะเบียนและส่งสำเนาสัญญาถ้าจำเป็นก็รวมทั้งคำแปลสัญญาอันรับรองว่าถูกต้องไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วนเมื่อได้รับเอกสารเช่นว่านั้นและเห็นว่าถูกต้องแล้ว ให้นายทะเบียนเรือจัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน ● <u>มาตรา 28 ในกรณีดังกล่าวมาแล้วในมาตราก่อนเมื่อปรากฏว่าผู้รับโอนไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้</u> 1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืนและให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย 2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยแล้วแต่กรณีเรียกใบทะเบียนคืนและให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ที่ระบุไว้ในวรรคสามแห่งมาตราก่อนไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย
--	--

● มาตรา 29 เมื่อกรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของผู้ใดโดยทางอื่น นอกจากนิติกรรมให้ผู้นั้นส่งใบทะเบียนพร้อมทั้งคำรับรองและพยานหลักฐานเกี่ยวกับสัญชาติของตน ต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของ เรือ นั้นภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาสอบถามได้ ● มาตรา 30 เมื่อเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของ บุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ ผู้ที่ได้กรรมสิทธิ์เรือนั้นยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ เพื่อขอจดทะเบียนเรือนั้นในนามของตน ภายใน กำหนดเวลาที่ระบุไว้ในมาตรา ก่อนพร้อมทั้งนำ พยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์และเป็น ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ เมื่อได้รับคำร้องและพยานหลักฐาน ดังกล่าวข้างต้นแล้วถ้ามีมูลพอเชื่อฟังได้ภายในเจ็ด วันให้นายทะเบียนเรือจัดให้ปิดประกาศคำร้องนั้น ไว้ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือและโฆษณาใน	● มาตรา 29 เมื่อกรรมสิทธิ์ในเรือไทยที่ได้ จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของผู้ใดโดยทางอื่น นอกจากนิติกรรมให้ผู้นั้นส่งใบทะเบียนพร้อมทั้งคำ รับรองและพยานหลักฐานเกี่ยวกับสัญชาติของตน ต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของ เรือ นั้นภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง มาสอบถามได้ ● มาตรา 30 <u>เมื่อเรือไทยที่ได้จดทะเบียน แล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของ บุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้ผู้ที่ได้ กรรมสิทธิ์เรือนั้นยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนาย ทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ เพื่อขอจดทะเบียนเรือนั้นในนามของตนภายใน กำหนดเวลาที่ระบุไว้ในมาตรา ก่อนพร้อมทั้งนำ พยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์และ เป็นผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้</u> เมื่อได้รับคำร้องและพยานหลักฐาน ดังกล่าวข้างต้นแล้วถ้ามีมูลพอเชื่อฟังได้ภายในเจ็ด วันให้นายทะเบียนเรือจัดให้ปิดประกาศคำร้องนั้น ไว้ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือและโฆษณาใน
--	--

หนังสือพิมพ์โดยผู้ร้องต้องออกค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ถ้าพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ปิดประกาศไว้แล้วไม่มีผู้ใดคัดค้านต่อนายทะเบียนเรือให้นายทะเบียนเรือเรียกใบทะเบียนจากผู้ร้องและเมื่อได้สอบพยานหลักฐานเป็นที่ถูกต้องแล้วให้นายทะเบียนเรือบันทึกการไว้ในสมุดทะเบียนและหมายเหตุใบทะเบียนตามคำร้องนั้น ถ้ามีผู้คัดค้านภายในสามสิบวันนั้นให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้ผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลภายในสิบห้าวันและในระหว่างสิบห้าวันนี้นั้นให้นายทะเบียนเรือจัดการบันทึกการหรือหมายเหตุไว้ก่อนถ้าผู้คัดค้านไม่นำคดีไปฟ้องศาลภายในกำหนดนั้นให้นายทะเบียนเรือดำเนินการตั้งบัญชีไว้ในวรรคก่อนถ้าผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลให้นายทะเบียนเรือเลื่อนการดำเนินการไปจนกว่าศาลจะได้พิพากษาคดีถึงที่สุดแล้วจึงดำเนินการต่อไปตามคำพิพากษานั้น ● มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว ได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้<u>ตามมาตรา 7</u> กิติหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุ	หนังสือพิมพ์โดยผู้ร้องต้องออกค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ถ้าพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ปิดประกาศไว้แล้วไม่มีผู้ใดคัดค้านต่อนายทะเบียนเรือให้นายทะเบียนเรือเรียกใบทะเบียนจากผู้ร้องและเมื่อได้สอบพยานหลักฐานเป็นที่ถูกต้องแล้วให้นายทะเบียนเรือบันทึกการไว้ในสมุดทะเบียนและหมายเหตุใบทะเบียนตามคำร้องนั้น ถ้ามีผู้คัดค้านภายในสามสิบวันนั้นให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้ผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลภายในสิบห้าวันและในระหว่างสิบห้าวันนี้นั้นให้นายทะเบียนเรือจัดการบันทึกการหรือหมายเหตุไว้ก่อนถ้าผู้คัดค้านไม่นำคดีไปฟ้องศาลภายในกำหนดนั้นให้นายทะเบียนเรือดำเนินการตั้งบัญชีไว้ในวรรคก่อนถ้าผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลให้นายทะเบียนเรือเลื่อนการดำเนินการไปจนกว่าศาลจะได้พิพากษาคดีถึงที่สุดแล้วจึงดำเนินการต่อไปตามคำพิพากษานั้น ● มาตรา 31 ในกรณีที่เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้กิติหรือในกรณีที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของขาดลักษณะเช่นนั้นด้วยเหตุใดๆ กิติถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็น
---	--

ใดๆ ก็ดี ถ้าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตน หรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น แล้วแต่กรณี แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไป ก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวัน ดังกล่าวแล้วดูกัน

ถ้าพันกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใด ให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไป และเมื่อกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี*ร้องขอ ให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พันกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้ว เพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทย แต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทย เมื่อพันกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือ

เรือไทยต่อไปก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตนหรือนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้นแล้วแต่กรณี แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นเสียภายในเก้าสิบวัน ดังกล่าวแล้วดูกัน

ถ้าพันกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวไว้ในวรรคก่อนแล้วเจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างใด ให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรื่อนั้นยังคงเป็นเรือไทยต่อไปและเมื่อกรมเจ้าท่าร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พันกำหนดเก้าสิบวันดังกล่าวแล้วเพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรื่อนั้นแก่ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่ายเหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่บุคคลผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยแต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสองมิให้ถือว่าเรื่อนั้นเป็นเรือไทยเมื่อพันกำหนดร้อยแปดสิบวันนับแต่วันที่เรื่อนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้หรือนับแต่วันที่บุคคลผู้เป็นเจ้าของลักษณะเช่นนั้นและเมื่อพันกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไป

เรือไทยได้และเมื่อพ้นกำหนดร้อยแปดสิบวันนั้นไปแล้ว ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย ● มาตรา 32 เมื่อหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นใดโดยนิติกรรมหรือโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้หุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการผู้จัดการบริษัทแล้วแต่กรณีแจ้งความต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบว่าหุ้นได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นนั้นพร้อมทั้งยื่นรายงานเกี่ยวกับสัญชาติของบุคคลที่ได้มาเป็นเจ้าของหุ้นนั้นด้วย เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้ ● มาตรา 32 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตริ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) ให้นิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีการฝ่าฝืนดังกล่าว ปฏิบัติดังต่อไปนี้ (1) มีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบถึงการฝ่าฝืนดังกล่าวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รู้หรือควรรู้ถึงการฝ่าฝืนนั้น	แล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย ● มาตรา 32 เมื่อหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นใดโดยนิติกรรมหรือโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมให้หุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการผู้จัดการบริษัทแล้วแต่กรณีแจ้งความต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบว่าหุ้นได้ตกไปเป็นของบุคคลอื่นนั้นพร้อมทั้งยื่นรายงานเกี่ยวกับสัญชาติของบุคคลที่ได้มาเป็นเจ้าของหุ้นนั้นด้วย เพื่อการนี้ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้ ● มาตรา 32 ทวิ ยกเลิก
---	--

(2) หยุดใช้เรือไทยที่ตนถือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้ (ก) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ได้ต่อไปแต่ยังสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ได้ ให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการค้าในน่านน้ำไทยโดยพลัน แต่ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ได้ต่อไป ให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่กรณีที่ได้รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลา que เรืออยู่ในระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง (ข) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ทวิ ได้ต่อไป ให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลัน เว้นแต่กรณีที่ได้รู้	
--	--

ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่เรืออยู่ในระหว่างการเดินทาง โดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง ● มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย เว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น	● มาตรา 33 ถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว<u>หรือถ้าผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบในห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว</u>ขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย เว้นแต่หุ้นของผู้เป็นหุ้นส่วนนั้นจะได้โอนไปยังบุคคลผู้มีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ขาดลักษณะเช่นนั้น ● มาตรา 33 ทวิ ถ้าหุ้นในห้างหุ้นส่วนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว<u>ได้ตกไปเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 จนทำให้จำนวนหุ้นในห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้ห้าง</u>
--	---

● มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัทขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้<u>ตามมาตรา 7</u> ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้<u>ตามมาตรา 7</u> ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการ แล้วแต่กรณี ได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อ	<u>หุ้นส่วนขาดลักษณะเช่นนั้นแก่ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น</u> <u>การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้หุ้นส่วนจำกัดมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นถนนทะเบียนเรือนั้นเสีย</u> ● มาตรา 34 ถ้าจำนวนหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วบกพร่องจนทำให้บริษัท<u>ขาดลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้</u>ให้ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการร้องขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดหุ้นซึ่งการโอนหรือตกทอดไปเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะเช่นนั้นแก่<u>ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้</u>ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ผู้มีส่วนได้เสียหรือพนักงานอัยการแล้วแต่กรณีได้ทราบการขาดลักษณะเช่นนั้น ในการที่จะถือว่าหุ้นใดเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วได้ เพื่อประโยชน์ในการที่จะร้องขอต่อ
---	---

ศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้น ให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้ว เป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย<u>ตามมาตรา 7</u> หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรก ถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นก่อนทะเบียนเรือนั้นเสีย	ศาลให้สั่งขายทอดตลาดนั้น ให้ถือเอาหุ้นซึ่งได้โอนไปและเป็นเหตุให้บริษัทขาดลักษณะดังกล่าวแล้ว เป็นหุ้นที่จะต้องขายทอดตลาดดังกล่าวนี้ถ้ามีจำนวนมากกว่าที่จำเป็นจะต้องขายทอดตลาดก็ให้ขายทอดตลาดเฉพาะหุ้นที่มีเลขหมายน้อยที่สุดเป็นลำดับขึ้นไปจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมี<u>ลักษณะที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้</u> หุ้นนอกนั้นไม่ต้องขายทอดตลาด การขายทอดตลาดต้องขายให้เสร็จภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ลงในประกาศครั้งแรกถ้าภายในกำหนดนั้นไม่มีผู้ซื้อหุ้นจนครบจำนวนอันจะทำให้บริษัทมีลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นก่อนทะเบียนเรือนั้นเสีย ● <u>มาตรา 34 ทวิ หากข้อบังคับของบริษัทจำกัดอันเกี่ยวข้องกับเรื่องชนิดของใบหุ้นได้เปลี่ยนแปลงไปภายหลังจากการจดทะเบียนเรือให้กรรมการผู้จัดการบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงข้อบังคับ</u> <u>หากข้อบังคับในเรื่องดังกล่าวข้างต้นเปลี่ยนแปลงไปจนทำให้บริษัทจำกัดขาดลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ให้กรรมการผู้จัดการบริษัทแก้ไขข้อบังคับนั้นให้</u>
--	---

● มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัดซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน<u>มาตรา 7</u> ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้น และถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้อง<u>ตามมาตรา 7</u> ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย เพื่อการนี้ ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้ ● มาตรา 35 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตริ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย	<u>ถูกต้องภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เปลี่ยนแปลงข้อบังคับ</u> <u>เมื่อพ้นกำหนดเวลาตามวรรคก่อนแล้วบริษัทจำกัดอย่างใดเพื่อให้ข้อบังคับนั้นได้รับการแก้ไขให้ถูกต้อง ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรื่อนั้นถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย</u> ● มาตรา 35 ถ้าจำนวนกรรมการส่วนมากในบริษัทจำกัด<u>หรือบริษัทมหาชนจำกัด</u>ซึ่งเป็นเจ้าของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน<u>พระราชบัญญัตินี้</u> ให้กรรมการผู้จัดการของบริษัทแจ้งต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตนทราบเหตุการณ์นั้นและถ้าภายในสามสิบวันนับแต่วันที่แจ้งยังมิได้จัดให้จำนวนกรรมการถูกต้องให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรื่อนั้นเสีย เพื่อการนี้ ให้นายทะเบียนเรือมีอำนาจออกหมายเรียกบุคคลและพยานหลักฐานอื่นที่เกี่ยวข้องมาสอบถามได้ ● มาตรา 35 ทวิ <u>ยกเลิก</u>
---	--

มิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไป หากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แล้วแต่กรณี

(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไปให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

• มาตรา 35 ทวิ ห้ามมิให้บุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทยและนิติบุคคลซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 แทนคนต่างด้าว

(2) เป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนที่เป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7

(3) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัด

	<u>หรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ</u> <u>เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 หรือมาตรา 7 ทวิ แล้วแต่กรณี</u> • <u>มาตรา 35 ตรี ห้ามมิให้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้</u> <u>(1) ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ แทนคนต่างด้าว</u> <u>(2) ถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ</u> <u>เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้คำว่า “คนต่างด้าว” ให้หมายความรวมถึงนิติบุคคลซึ่งไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ</u> • <u>มาตรา 35 จัตวา ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35</u>
--	--

	<u>จัดว่า (2) ให้นิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่มีการฝ่าฝืนดังกล่าวปฏิบัติดังต่อไปนี้</u> <u>(1) มีหนังสือแจ้งให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นทราบถึงการฝ่าฝืนดังกล่าวภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รู้หรือควรรู้ถึงการฝ่าฝืนนั้น</u> <u>(2) หยุดใช้เรือไทยที่ตนถือกรรมสิทธิ์ดังกล่าวตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้</u> <u>(ก) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ได้ต่อไปแต่ยังสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ได้ให้หยุดใช้เรือนั้นทำการค้าในน่านน้ำไทยโดยพลันแต่ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ได้ต่อไปให้หยุดใช้เรือนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีหรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันด้วยทั้งนี้เว้นแต่กรณีที่รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลา que เรืออยู่ในระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ก็ให้ใช้เรือนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง</u>
--	--

	(ข) กรณีที่เป็นเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 ทวิ ถ้านิติบุคคลนั้นไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวตามมาตรา 7 ทวิได้ต่อไปให้หยุดใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงตามที่มีกฎหมายมติคณะรัฐมนตรีหรือความตกลงระหว่างประเทศกำหนดให้ต้องขนส่งหรือลากจูงโดยเรือไทยโดยพลันเว้นแต่กรณีที่รู้ถึงการฝ่าฝืนในเวลาที่เรืออยู่ในระหว่างการเดินทางโดยมีการขนส่งหรือลากจูงอยู่ก็ให้ใช้เรื่อนั้นทำการขนส่งหรือลากจูงต่อไปได้จนถึงเมืองท่าหรือถิ่นที่ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ว่าจ้าง • มาตรา 35 เบญจ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืน มาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3) หรือมาตรา 35 ตรี (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยมิได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วยให้ดำเนินการดังต่อไปนี้ (1) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา 7 และขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นได้ต่อไปหากยังมีคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ทวิ ให้นำมาตรา 34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแต่ถ้าไม่มีคุณสมบัติที่จะ
--	---

	<u>เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้</u> <u>ตามมาตรา 7 ทวิ ให้นำมาตรา 33 หรือมาตรา</u> <u>34 มาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วแต่กรณี</u> <u>(2) ถ้านิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลซึ่งถือ</u> <u>กรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามมาตรา</u> <u>7 ทวิและขาดคุณสมบัติที่จะเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์</u> <u>เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยนั้นต่อไปให้นำมาตรา</u> <u>34 มาใช้บังคับโดยอนุโลม</u> • <u>มาตรา 35 ฉ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืน</u> <u>มาตรา 35 ทวิ (1) หรือมาตรา 35 ตรี (1) หรือ</u> <u>ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 35 ทวิ (2) หรือ (3)</u> <u>หรือมาตรา 35 ตรี (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือ</u> <u>กรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือ</u> <u>ยินยอมด้วยให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้น</u> <u>ทะเบียนของเรือนั้นถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย</u>
--	---

หมวด 5 การเปลี่ยนชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงรายการในทะเบียนเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การสูญเสียสัญชาติเรือและการถอนทะเบียนเรือ ● มาตรา 38 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะ ใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้ ชื่อของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะเปลี่ยนได้ ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมการ ขนส่งทางน้ำและพาณิชย์* การขอเปลี่ยนชื่อเรือให้ทำตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง ● มาตรา 39 เมื่อได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนชื่อ เรือแล้วการแก้ไขชื่อที่ตัวเรือในสมุดทะเบียนในใบ	หมวด 5 การเปลี่ยนชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงรายการในทะเบียนเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน การสูญเสียสัญชาติเรือและการถอนทะเบียนเรือ ● มาตรา 38 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะ ใช้ชื่ออย่างอื่นให้ผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่ได้ ชื่อของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วจะเปลี่ยนได้ ต่อเมื่อได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากอธิบดีกรมการ ขนส่งทางน้ำและพาณิชย์* การขอเปลี่ยนชื่อเรือให้ทำตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง ● <u>มาตรา 38 ทวิ เรือที่ไม่เคยจดทะเบียน เป็นเรือไทยมาขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องจด ในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียนส่วนเรือ ที่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วมาขอจด ทะเบียนใหม่ต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอ จดทะเบียนแต่ในคำร้องผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้ง ชื่อเรือครั้งสุดท้ายที่ใช้อยู่ในขณะที่การจด ทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไป</u> ● มาตรา 39 เมื่อได้รับอนุญาตให้เปลี่ยนชื่อ เรือแล้วการแก้ไขชื่อที่ตัวเรือในสมุดทะเบียนในใบ
---	---

ทะเบียนในเอกสารอื่นทุกฉบับซึ่งเห็นว่าสมควรและ การโฆษณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนชื่อเรื่อนั้นให้ทำ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ● มาตรา 40 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว เมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ ให้ผิดไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียนผู้ ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนาย ทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมือง ท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นโดยด่วนถ้าที่เมือง ทำนั้นไม่มีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้วต้องแจ้งการ เปลี่ยนแปลงที่เมืองท่าแรกถึงซึ่งมีเจ้าพนักงาน ดังกล่าวแล้ว ● มาตรา 41 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อ นายทะเบียนเรือตามมาตราก่อนให้ผู้ควบคุมเรือส่ง ใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์นาวิ*ไปแสดงด้วย ถ้านายทะเบียนเรือที่ได้รับแจ้งการ เปลี่ยนแปลงมิใช่ นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่า ขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรื่อนั้นหมาย เหตุรายการเปลี่ยนแปลงไว้ในใบทะเบียนแล้วลง นามกำกับไว้และให้รายงานรายการเปลี่ยนแปลง นั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้น ทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน	ทะเบียนในเอกสารอื่นทุกฉบับซึ่งเห็นว่าสมควรและ การโฆษณาเกี่ยวกับการเปลี่ยนชื่อเรื่อนั้นให้ทำ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ● มาตรา 40 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว เมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ ให้ผิดไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียนผู้ ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนาย ทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยประจำเมือง ท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นนั้นโดยด่วนถ้าที่เมือง ทำนั้นไม่มีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้วต้องแจ้งการ เปลี่ยนแปลงที่เมืองท่าแรกถึงซึ่งมีเจ้าพนักงาน ดังกล่าวแล้ว ● มาตรา 41 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อ นายทะเบียนเรือตามมาตราก่อนให้ผู้ควบคุมเรือส่ง ใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่ง ทางน้ำและพาณิชย์นาวิ*ไปแสดงด้วย ถ้านายทะเบียนเรือที่ได้รับแจ้งการ เปลี่ยนแปลงมิใช่ นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่า ขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรื่อนั้นหมาย เหตุรายการเปลี่ยนแปลงไว้ในใบทะเบียนแล้วลง นามกำกับไว้และให้รายงานรายการเปลี่ยนแปลง นั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้น ทะเบียนของเรือทราบโดยด่วน
---	---

● มาตรา 42 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อเจ้าพนักงานกงสุลไทยตามมาตรา 40 ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* หรือถ้าไม่มีใบตรวจเรือเช่นนั้นก็ให้ส่งใบตรวจเรือของบุคคลผู้ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ได้ระบุไว้ หรือผู้ซึ่งมีความรู้และฐานะที่เทียบกันได้อย่างใกล้เคียงไปแสดงด้วย ให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหมายเหตุรายการการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้และให้รายงานการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วนกับให้ส่งสำเนาใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือซึ่งรับรองว่าถูกต้องไปให้ด้วย ● มาตรา 43 เมื่อได้รับรายงานการเปลี่ยนแปลงและเอกสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือสั่งให้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้และออกใบทะเบียนให้ใหม่ ถ้าเรือนั้นไม่อยู่ที่เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือส่งใบทะเบียนใหม่ไปให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยที่ได้รับแจ้งการ	● มาตรา 42 ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อเจ้าพนักงานกงสุลไทยตามมาตรา 40 ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* หรือถ้าไม่มีใบตรวจเรือเช่นนั้นก็ให้ส่งใบตรวจเรือของบุคคลผู้ซึ่งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี* ได้ระบุไว้ หรือผู้ซึ่งมีความรู้และฐานะที่เทียบกันได้อย่างใกล้เคียงไปแสดงด้วย ให้เจ้าพนักงานกงสุลไทยหมายเหตุรายการการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียนแล้วลงนามกำกับไว้และให้รายงานการเปลี่ยนแปลงนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือทราบโดยด่วนกับให้ส่งสำเนาใบตรวจเรือของพนักงานตรวจเรือซึ่งรับรองว่าถูกต้องไปให้ด้วย ● มาตรา 43 เมื่อได้รับรายงานการเปลี่ยนแปลงและเอกสารเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงแล้วให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือสั่งให้จดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้และออกใบทะเบียนให้ใหม่ ถ้าเรือนั้นไม่อยู่ที่เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือส่งใบทะเบียนใหม่ไปให้นายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลไทยที่ได้รับแจ้งการ
--	--

เปลี่ยนแปลงนั้นแล้วแต่กรณี เมื่อได้รับใบทะเบียนใหม่แล้วให้ผู้ควบคุมเรือคินใบทะเบียนเดิมซึ่งต้องส่งไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ● มาตรา 44 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วจะขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองทำอื่นภายในราชอาณาจักรไทยก็ได้คำขอให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้น เมื่อมีผู้มาขอโอนเมืองทำขึ้นทะเบียนเรือตามความในวรรคก่อนให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือแจ้งการอนุญาตการโอนนั้นพร้อมทั้งส่งสำเนาเอกสารต่างๆอันเกี่ยวกับเรือและรายนามบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำที่มีความจำนงจะขึ้นทะเบียน เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนใหม่ได้รับเอกสารต่างๆดังกล่าวแล้วข้างต้นให้จัดรายการของเอกสารเหล่านั้นและรายนามบุคคลทั้งหมดเช่นนั้นลงในสมุดทะเบียนแล้วออกใบทะเบียนให้ใหม่ส่วนใบทะเบียนเดิมให้เรียกคืน	เปลี่ยนแปลงนั้นแล้วแต่กรณี เมื่อได้รับใบทะเบียนใหม่แล้วให้ผู้ควบคุมเรือคินใบทะเบียนเดิมซึ่งต้องส่งไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อจัดการตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ● มาตรา 44 เรือไทยที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วจะขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองทำอื่นภายในราชอาณาจักรไทยก็ได้คำขอให้ทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้น เมื่อมีผู้มาขอโอนเมืองทำขึ้นทะเบียนเรือตามความในวรรคก่อนให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือแจ้งการอนุญาตการโอนนั้นพร้อมทั้งส่งสำเนาเอกสารต่างๆอันเกี่ยวกับเรือและรายนามบุคคลทั้งหมดที่ปรากฏในสมุดทะเบียนว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้นไปให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองทำที่มีความจำนงจะขึ้นทะเบียน เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนใหม่ได้รับเอกสารต่างๆดังกล่าวแล้วข้างต้นให้จัดรายการของเอกสารเหล่านั้นและรายนามบุคคลทั้งหมดเช่นนั้นลงในสมุดทะเบียนแล้วออกใบทะเบียนให้ใหม่ส่วนใบทะเบียนเดิมให้เรียกคืน
---	---

เมืองทำนี่ย่อมเป็นเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นต่อไปและให้เปลี่ยนชื่อเมืองทำที่ตัวเรือเป็นชื่อเมืองทำใหม่ ● มาตรา 45 การจดทะเบียนเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุต่างๆ ดังระบุไว้ในมาตรา 22 เมื่อการจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไปด้วยเหตุสูญหายถูกเพลิงเผาผลาญอับปางทำลายหรือถูกละทิ้งจะขอจดทะเบียนใหม่เป็นเรือไทยได้ก็แต่โดยปฏิบัติตามความในมาตรา 12 เท่านั้นและในกรณีเช่นนี้ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนใหม่ ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือตามมาตรานี้ให้เรียกเก็บเต็มอัตราหรือเพียงบางส่วนแล้วแต่พฤติการณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	เมืองทำนี่ย่อมเป็นเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นต่อไปและให้เปลี่ยนชื่อเมืองทำที่ตัวเรือเป็นชื่อเมืองทำใหม่ ● มาตรา 45 การจดทะเบียนเป็นเรือไทยสิ้นไปด้วยเหตุต่างๆ ดังระบุไว้ในมาตรา 22 เมื่อการจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไปด้วยเหตุสูญหายถูกเพลิงเผาผลาญอับปางทำลายหรือถูกละทิ้งจะขอจดทะเบียนใหม่เป็นเรือไทยได้ก็แต่โดยปฏิบัติตามความในมาตรา 12 เท่านั้นและในกรณีเช่นนี้ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนใหม่ ค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือตามมาตรานี้ให้เรียกเก็บเต็มอัตราหรือเพียงบางส่วนแล้วแต่พฤติการณ์ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ● <u>มาตรา 45/1 ทะเบียนเรือมีอายุห้าปีนับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ในทะเบียนเรือว่าเป็นวันจดทะเบียนเรือ</u> <u>ในกรณีที่เจ้าของเรือยังประสงค์จะให้เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยต่อไป ให้ยื่นคำร้องขอต่ออายุทะเบียนเรือภายในระยะเวลา 90 วันก่อนทะเบียนเรือสิ้นอายุ โดยต้องปฏิบัติตามความในมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัตินี้และเสีย</u>
--	--

● มาตรา 46 เรือที่ไม่เคยจดทะเบียนเป็นเรือ	<u>ค่าธรรมเนียมตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง</u> ● มาตรา 45 ทวิ ให้นายทะเบียนเรือมี <u>คำสั่งถอนทะเบียนเรือและจดทะเบียนในสมุดทะเบียนเรือเมื่อเกิดเหตุดังต่อไปนี้</u> (1) <u>เจ้าของเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยยื่นคำร้องแสดงความประสงค์ขอถอนทะเบียนเรือ</u> <u>ต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำขึ้นทะเบียน</u> <u>ของเรือนั้น โดยได้รับความยินยอมเป็นหนังสือ</u> <u>จากผู้รับจ้างของเรือนั้น วิธีการร้องขอถอน</u> <u>ทะเบียนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน</u> <u>กฎกระทรวง</u> (2) <u>เมื่อการจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทย</u> <u>สิ้นไปด้วยเหตุที่ระบุในมาตรา 22</u> (3) <u>เมื่อทะเบียนเรือสิ้นอายุลงโดยไม่ได้</u> <u>รับการต่ออายุใหม่</u> (4) <u>เมื่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองทำ</u> <u>ขึ้นทะเบียนของเรือเห็นว่า เรือมีสภาพทรุดโทรม</u> <u>จนไม่อาจใช้งานต่อไปได้ หรือมีสภาพที่อาจก่อ</u> <u>อันตรายต่อสวัสดิภาพของลูกเรือ หรือเสี่ยงต่อ</u> <u>การก่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล</u> ● มาตรา 46 <u>ยกเลิก</u>
--	---

ไทยมาขอจดทะเบียนเป็นเรือไทย ต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียน ส่วนเรือที่เคยจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้วมาขอจดทะเบียนใหม่ต้องจดในชื่อเรือที่ใช้อยู่ในขณะที่ขอจดทะเบียน แต่ในคำร้องผู้ขอจดทะเบียนต้องแจ้งชื่อเรือครั้งสุดท้ายที่ใช้อยู่ในขณะที่การจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้สิ้นไป	● <u>มาตรา 46 เมื่อเรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยถูกถอนทะเบียนเรือตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ ให้สัญชาติไทยของเรือจดทะเบียนนั้นสิ้นสุดลง</u> ● <u>มาตรา 46 ทวิ เมื่อนายทะเบียนเรือมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือ ให้นายทะเบียนเรือเรียกคืนทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือแล้วออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือแก่เจ้าของเรือในการนี้ ให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้แก่ผู้รับจำนองเรือนั้นทราบล่วงหน้าก่อนมีคำสั่งถอนทะเบียนเรือไม่น้อยกว่า 30 วัน</u> <u>การออกใบรับรองการถอนทะเบียนเรือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง</u>
---	--

หมวด 7 เบ็ดเตล็ด • มาตรา 55 ในกรณี ความผิด ตามพระราชบัญญัตินี้หรือในกรณีความผิดที่เกิดขึ้นในเรือไทยให้ถือว่าเจ้าพนักงานต่อไปนี้ เป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วยเมื่อปฏิบัติตามมาตรา 78 และมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมายนั้น 1. เจ้าท่าหรือผู้รักษาการแทนเจ้าท่า 2. นายทหารชั้นสัญญาบัตรผู้ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้คือผู้บังคับบัญชาป้อมผู้บังคับการเรือหรือผู้บังคับการกองทหารแห่งราชนาวิ 3. เจ้าพนักงานประมงหรือเจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งประจำแผนกขึ้นไป 4. เจ้าพนักงานอื่นๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งเพื่อการนี้ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้เจ้าพนักงาน	• <u>มาตรา 46 ตริ เมื่อเรือจดทะเบียนพ้นจากการเป็นเรือไทย ให้เจ้าของเรือทำลายเครื่องหมายถาวรที่อยู่บนตัวเรือตามมาตรา 11</u> หมวด 7 เบ็ดเตล็ด • มาตรา 55 ในกรณี ความผิด ตามพระราชบัญญัตินี้หรือในกรณีความผิดที่เกิดขึ้นในเรือไทยให้ถือว่าเจ้าพนักงานต่อไปนี้ เป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาด้วยเมื่อปฏิบัติตามมาตรา 78 และมาตรา 92 แห่งประมวลกฎหมายนั้น 1. เจ้าท่าหรือผู้รักษาการแทนเจ้าท่า 2. นายทหารชั้นสัญญาบัตรผู้ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้คือผู้บังคับบัญชาป้อมผู้บังคับการเรือหรือผู้บังคับการกองทหารแห่งราชนาวิ 3. เจ้าพนักงานประมงหรือเจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่งประจำแผนกขึ้นไป 4. เจ้าพนักงานอื่นๆ ซึ่งรัฐมนตรีได้แต่งตั้งเพื่อการนี้ เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้เจ้าพนักงาน
---	--

ประมงและเจ้าพนักงานศุลกากรต่ำกว่าตำแหน่งประจำแผนกลงมาให้ถือว่าเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ • มาตรา 56 ภายใต้บังคับมาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักเรือและยึดเอกสารเกี่ยวกับเรือในกรณีดังต่อไปนี้ (1) เมื่อมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 7 ตรี มาตรา 7 จัตวา มาตรา 11 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 38 วรรคหนึ่ง มาตรา 40 มาตรา 41 วรรคหนึ่ง มาตรา 47 มาตรา 47 ทวิ มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 หรือมาตรา 53 (2) เมื่อมีการกระทำความผิดอื่นใดเกิดขึ้นในเรือและความผิดนั้นมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีขึ้นไปหรือโทษประหารชีวิต • มาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานต่อไปนี้มีอำนาจกักและยึดตามความในมาตราก่อน 1. พนักงานฝ่ายปกครองและตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและอนุมาตรา 1 อนุมาตรา 2 และอนุมาตรา 4 แห่งมาตรา 55 2. เจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่ง	ประมงและเจ้าพนักงานศุลกากรต่ำกว่าตำแหน่งประจำแผนกลงมาให้ถือว่าเป็นพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ • มาตรา 56 ภายใต้บังคับมาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักเรือและยึดเอกสารเกี่ยวกับเรือในกรณีดังต่อไปนี้ (1) เมื่อมีการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 7 ตรี มาตรา 7 จัตวา มาตรา 11 มาตรา 20 วรรคหนึ่ง มาตรา 29 มาตรา 30 มาตรา 38 วรรคหนึ่ง มาตรา 40 มาตรา 41 วรรคหนึ่ง มาตรา 47 มาตรา 47 ทวิ มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 มาตรา 51 หรือ มาตรา 53 (2) เมื่อมีการกระทำความผิดอื่นใดเกิดขึ้นในเรือและความผิดนั้นมีอัตราโทษจำคุกตั้งแต่สิบปีขึ้นไปหรือโทษประหารชีวิต • มาตรา 57 ให้เจ้าพนักงานต่อไปนี้มีอำนาจกักและยึดตามความในมาตราก่อน 1. พนักงานฝ่ายปกครองและตำรวจชั้นผู้ใหญ่ตามความในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและอนุมาตรา 1 อนุมาตรา 2 และอนุมาตรา 4 แห่งมาตรา 55 2. เจ้าพนักงานศุลกากรตั้งแต่ตำแหน่ง
---	--

หัวหน้ากองขึ้นไป การกักหรือการยึดเชื่อนั้นห้ามมิให้กักหรือยึดเกินกว่าสองวันโดยมิได้รับอนุญาตจากศาลการนับระยะเวลานั้นถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าไทยให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่กักเรือหรือยึดเอกสารถ้าเรือมิได้อยู่ในเมืองท่าไทยให้นำเรือเข้ามาในเมืองท่าไทยโดยด่วนและระยะเวลาเชื่อนั้นให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เรือถึงเมืองท่าไทย ถ้าเจ้าพนักงานเห็นเป็นการสมควรที่จะขยายการกักหรือการยึดออกไปเกินกว่าสองวันก็ให้ยื่นคำร้องต่อศาลภายในระยะเวลาเชื่อนั้นในกรณีเช่นนี้ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักหรือยึดต่อไปได้จนกว่าจะได้มีคำชี้ขาดของศาลชั้นต้นคำชี้ขาดนี้ให้ถือว่าเป็นอันถึงที่สุด ให้เจ้าพนักงานหรือศาลโดยคำขอของเจ้าพนักงานแล้วแต่กรณีกักเรือหรือยึดเอกสารจนกว่าจะได้ปฏิบัติถูกต้องตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ฝ่าฝืนหรือตามความต้องการของบทกฎหมายอื่น • มาตรา 57 ทวิ ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตรี (1) หรือมาตรา 7 จัตวา (1) หรือในกรณีที่มีการฝ่าฝืนมาตรา 7 ตรี (2) หรือ (3) หรือมาตรา 7 จัตวา (2) โดยนิติบุคคลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้รู้เห็นหรือยินยอมด้วย ให้ นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ	หัวหน้ากองขึ้นไป การกักหรือการยึดเชื่อนั้นห้ามมิให้กักหรือยึดเกินกว่าสองวันโดยมิได้รับอนุญาตจากศาลการนับระยะเวลานั้นถ้าเรืออยู่ในเมืองท่าไทยให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่กักเรือหรือยึดเอกสารถ้าเรือมิได้อยู่ในเมืองท่าไทยให้นำเรือเข้ามาในเมืองท่าไทยโดยด่วนและระยะเวลาเชื่อนั้นให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เรือถึงเมืองท่าไทย ถ้าเจ้าพนักงานเห็นเป็นการสมควรที่จะขยายการกักหรือการยึดออกไปเกินกว่าสองวันก็ให้ยื่นคำร้องต่อศาลภายในระยะเวลาเชื่อนั้นในกรณีเช่นนี้ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักหรือยึดต่อไปได้จนกว่าจะได้มีคำชี้ขาดของศาลชั้นต้นคำชี้ขาดนี้ให้ถือว่าเป็นอันถึงที่สุด ให้เจ้าพนักงานหรือศาลโดยคำขอของเจ้าพนักงานแล้วแต่กรณีกักเรือหรือยึดเอกสารจนกว่าจะได้ปฏิบัติถูกต้องตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ฝ่าฝืนหรือตามความต้องการของบทกฎหมายอื่น • มาตรา 57 ทวิ ยกเลิก
--	---

นนทอนทะเปียนเรื่อนนเสีย	
-------------------------	--

