



ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

โดย

นางสาวพิมพ์มา มาลีสา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2561

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

โดย

นางสาวพิมพ์มา มาลีสา



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

นิติศาสตรมหาบัณฑิต

กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปีการศึกษา 2561

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

SUITABILITY FOR THAILAND TO BECOME CONTRACTING PARTY TO
UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR
REGISTRATION OF SHIPS 1986

BY

MISS PIMPA MALISA



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF MASTER OF LAWS
INTERNATIONAL TRADE REGULATION
FACULTY OF LAW
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2018
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์

วิทยานิพนธ์

ของ

นางสาวพิมพ์ มาลีสา

เรื่อง

ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไข
ในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

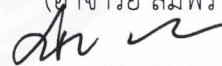
เมื่อ วันที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2562

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



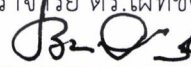
(อาจารย์ สมพร ไพลิน)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์



(ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกเจริญกร)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



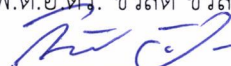
(ศาสตราจารย์พิเศษ ประมวล จันทร์ชิวะ)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(พ.ต.อ.ดร. ขวลิตร ขวลิตรพงศ์พันธุ์)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติวัฒน์ จันทร์แจ่มใส)

คณบดี



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มนินทร์ พงศาปาน)

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคี ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจด ทะเบียนเรือ ค.ศ.1986
ชื่อผู้เขียน	นางสาวพิมพา มาลีสา MISS PIMPA MALISA
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร
ปีการศึกษา	2561

บทคัดย่อ

ประเทศไทยมีการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ โดยมีการร่างกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้อง เช่น ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ซึ่งได้มุ่งเน้นในการปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับและระบบการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในด้านประสิทธิภาพในการตรวจเรือ การแข่งขันทางเศรษฐกิจ และความปลอดภัยในการเดินเรือ แต่แม้ว่าบางส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยได้รับการแก้ไขไปแล้ว แต่อีกหลายส่วนก็ยังคงเป็นปัญหา เช่นการจดทะเบียนเรือที่มีเงื่อนไขยุ่งยากและไม่ทันสมัย การจัดคนประจำเรือ หรือเงื่อนไขความเป็นเจ้าของเรือ ทำให้เจ้าของเรือจากต่างประเทศไม่ต้องการนำเรือมาจดทะเบียนในประเทศไทย จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงมีประเด็นปัญหาที่น่านศึกษาเป็นอย่างยิ่งว่าทำอย่างไรกฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยจะมีความสมบูรณ์ ทันสมัย และเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ กฎหมายที่มีอยู่มีความครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสมกับการจดทะเบียนเรือหรือไม่ และหากประเทศไทยประสงค์ให้กฎหมายในการจดทะเบียนเรือมีความเป็นสากลและได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดให้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีเป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งเริ่มเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2529 – 30 เมษายน 2530 โดยจัดขึ้นที่นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา จนถึงปัจจุบันมีประเทศที่ได้แสดงเจตนาในการเข้าร่วมเป็น

ภาคีเพียง 24 ประเทศเท่านั้น และมีเพียง 15 ประเทศที่ให้สัตยาบัน ซึ่งประเทศที่ได้ให้สัตยาบันล่าสุดคือประเทศโมร็อกโก เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2555 แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 นี้ยังไม่มีผลบังคับใช้ เพราะตามมาตรา 19 ได้กำหนดไว้ว่า “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 นี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันที่มีประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีไม่น้อยกว่า 40 ประเทศและมีระวางบรรทุกรวมแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของระวางบรรทุกของโลก”

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีข้อบทที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือทั้งหมด 22 มาตรา เป็นข้อบทที่กำหนดเงื่อนไขก่อนการรับจดทะเบียน 13 มาตรา คือ มาตรา 1-13 และข้อกำหนดในการบังคับใช้เงื่อนไขต่างๆที่กำหนดไว้หลังจากที่ได้จดทะเบียนแล้ว 9 มาตรา คือ มาตรา 14-22 ซึ่งวัตถุประสงค์หลัก (objectives) ของอนุสัญญานี้คือ เพื่อให้เป็นที่ยืนยันว่าจะมีหรือเพื่อเพิ่มความเข้มแข็งของความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) ระหว่างรัฐกับเรือที่ชักธงเรือของรัฐนั้นและเพื่อให้รัฐใช้เขตอำนาจและการควบคุมเหนือเรือดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพในส่วนที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ตัวตนและความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและผู้ปฏิบัติการเรือรวมทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการทางการปกครอง กิจการทางวิชาการ กิจการทางเศรษฐกิจและกิจการทางสังคม โดยรัฐเจ้าของธงจะต้องนำข้อบทในอนุสัญญานี้ไปใช้บังคับในรัฐของตน

จากการศึกษาพบว่า การจดทะเบียนเรื่อนั้นถือเป็นวิธีการหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เรือได้สัญชาติตามผู้ที่เป็นเจ้าของต้องการ ซึ่งการได้มานี้จะได้โดยการทำวิธีใดก็ได้ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศนั้นๆ เพราะมีบางประเทศที่กำหนดการให้สัญชาติแก่เรือให้เป็นไปตามสัญชาติของเจ้าของเรือโดยไม่ต้องทำการจดทะเบียนเรือ แต่โดยส่วนใหญ่แล้วเรือจะได้สัญชาติโดยการจดทะเบียน ณ ประเทศใดประเทศหนึ่ง ซึ่งการจดทะเบียนเรือมีความสำคัญทั้งต่อการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือ เพื่อแสดงกรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของเรือ เพื่อได้รับการรับรองสิทธิคุ้มครองและสิทธิประโยชน์อื่นๆจากรัฐที่รับจดทะเบียน และเพื่อให้รัฐที่รับจดทะเบียนมีอำนาจในการควบคุมเรือ ถึงแม้ว่าเรือที่ได้รับจดทะเบียนแล้วจะได้รับการรับรอง คุ้มครองสิทธิและได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆจากรัฐที่รับจดทะเบียน เจ้าของเรือและผู้ปฏิบัติการเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียนทั้งเรื่องของภาษี การจัดคนประจำเรือ เพื่อให้รัฐที่รับจดทะเบียนสามารถใช้เขตอำนาจและการควบคุมเหนือเรือ ในเรื่องหลักการใช้เขตอำนาจของประเทศที่กฎหมายระหว่างประเทศให้ความรับรอง ได้แก่ เรื่องหลักดินแดน หลักสัญชาติ หลักการป้องกัน หลักสากล หรือหลักอนุสัญญา ดังนั้นแสดงให้เห็นว่ารัฐที่รับจดทะเบียนนั้นมีอำนาจที่จะติดตามเรือได้แม้ว่าเรือนั้นจะอยู่ในรัฐอื่นหรืออยู่ในทะเลหลวงก็ตาม

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนยังได้ทำการวิเคราะห์วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986) อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 (The Geneva Convention on the High Seas 1958: GCHS) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS) ทั้งนี้ยังได้ศึกษาถึงเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากลและการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์กและประเทศมาเลเซีย รวมถึงกฎหมายของประเทศไทยว่ากฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้เป็นไปตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่ ซึ่งหัวข้อหลักที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศได้แก่ 1) เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน 2) คุณสมบัติของเจ้าของเรือ 3) เงื่อนไขในการตรวจเรือ 4) เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ 5) การจัดคนประจำเรือ 6) ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

คำสำคัญ: การจดทะเบียนเรือ, รัฐที่รับจดทะเบียน, ธงเรือ, หลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง

Thesis Title	SUITABILITY FOR THAILAND TO BECOME CONTRACTING PARTY TO UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS 1986
Author	MISS PIMPA MALISA
Degree	Master of Laws
Major Field/Faculty/University	International Trade Regulation Law Thammasat University
Thesis Advisor	Professor Pathaichit Eagjariyakorn, Ph.D.
Academic Years	2018

ABSTRACT

Thailand is developing the Maritime Law about registration of ships, and has a few of the drafts of new Maritime Law. Such as, draft of International Ship Registration Act B.E., draft of Bareboat Charter Registration B.E., draft of Thailand Shipping Act B.E. However, the objection is to development the rules, regulations and the management registration ships system to be international standard. And also, quality of ships surveying, economic competition and safety of ships. The Maritime Law of Thailand have changed in many areas but still have some part that be an issues like complicate registration ships system, man of ships and owner of ships. Therefore, many owner of ships considerate about those issues and does not want to registration ship in Thailand. From the above problems. Therefore, there are many issues that should be studied how the law relating to the registration of ships of Thailand will be complete, modern and accepted by foreign countries. Existing laws are complete, adequate and suitable for registration of ships or not. And if Thailand wishes to have a law on the registration of ships that are international and

accepted by foreign countries Should Thailand become a party to United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 or not.

The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 is open for signing as a party for a period of 1 year starting on May 1, 1986 - April 30, 1987, held in New York City. United States. Until today, only 24 countries have expressed their intention to join as a party and only 15 countries have been ratified. Which the country that has recently ratified is Morocco on 19 September 2012. However, United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 is not yet effective. Because according to Section 19 has determined that " This Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 40 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage... "

The United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 contains provisions relating to the conditions for the registration of all 22 sections, as well as the provisions that stipulate the conditions before the registration of 13 articles, i.e. section 1-13 and the requirements for enforcement. Use of the conditions specified after 9 registrations is section 14-22. The objectives of this convention are In order to ensure that there is or to increase the strength of the genuine link between the state and the ship that flags the ship of that state and to enable the state to exercise jurisdiction and control over such vessel effectiveness in relation to the identification and responsibility of the shipowner and ship operator, including in respect of administrative affairs academic affairs economic and social affairs In which the state of the flag must apply the provisions of this convention in their state.

According to studies, it has been found that the registration of ship is considered a method that is intended for the ships to have the nationality that the owner wants. Which this acquisition can be done by any means, but must comply with the nation laws of that country. Because there are some countries that require nationality to ship is following the nationality of the ship owner, without having to register the ship. But in usually, the ship will acquire nationality by registering in one

country. Which the registration of ships is important for both, to acquire the nationality of the ship and to show ownership of the ship. To be certified protection, control the ship and other benefits from the state of registered. Although, the ship that has been registered will be certified protect rights and receive various benefits from the state of registered. Ship owners and / or the operators must comply with the nation laws of the state of registered. So that the state of registered can use jurisdiction and control over the ship In the principle of using the jurisdiction of countries in which international law is endorsed, including matters of land, nationality, defense principles International principles or conventions. The following shows that the state that is registered has the power to follow the ship even if the ship is in another state or in the high seas.

This thesis, the author also analyzed this thesis and studied the conditions of ship registration of the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986, The Geneva Convention on the High Seas 1958: GCHS, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS. To the conditions general registration of ships, international registration ship and bear both charter registration of Norway, Denmark and Malaysia, including the laws of Thailand that the current laws are in accordance with the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986 or not. The main topics that have been studied about the conditions for registration of ships in each country are 1) conditions for registered ship 2) qualifications of ship owners 3) ship inspection conditions 4) documents required for boat registration 5) The seafarers 6) fee for the registration of ships.

Keywords: Register of ships , State of registration, a flag State, Genuine link.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ผู้เขียนต้องขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร เป็นอย่างสูงที่เมตตา สละเวลาอันมีค่ารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ของผู้เขียน ทั้งได้ชี้แนะแนวทาง ให้คำปรึกษาและคำแนะนำ รวมถึงตรวจสอบ เพิ่มเติม ชี้ให้เห็นข้อบกพร่องต่างๆ ในการเขียนวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนตั้งแต่เริ่มต้น จนกระทั่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ สมพร ไพลิน ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับ เป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และได้ให้คำแนะนำความเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีเนื้อหาสมบูรณ์ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์พิเศษ ประมวล จันทรชีวะ และ พ.ต.อ.ดร. ขวลิท ขวลิทพงศ์พันธุ์ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติวัฒน์ จันทร แจ่มใส ที่ได้สละเวลาอันมีค่ารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ซึ่งทุกท่านได้ให้ข้อท้วงติงและ ข้อสังเกตต่างๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ซึ่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จไม่ได้หากปราศจากคำแนะนำ และความกรุณาจากอาจารย์ทั้งห้าท่าน

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดาและมารดาของผู้เขียนซึ่งเป็นผู้มีส่วนสำคัญ ผู้สนับสนุน ทุกด้านและเป็นที่กำลังใจในความสำเร็จในครั้งนี้ ขอขอบคุณเพื่อนๆ ร่วมสาขากฎหมายการค้าระหว่าง ประเทศที่ให้คำแนะนำและช่วยเหลือมาตลอด ขอขอบคุณ MR.ROLF DAVID LARSSON ที่ช่วยเหลือใน การเดินทางทุกครั้งที่มาติดต่องาน และคอยให้คำแนะนำและเป็นที่กำลังใจที่ดีเสมอมา

ท้ายนี้ หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและประโยชน์ใดๆ ผู้เขียนขอยกความดีทั้งหมดให้แก่ ท่านศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต์ เอกจริยกร ผู้เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาที่ดีที่สุดของข้าพเจ้า ครอบครัวของ ข้าพเจ้าและเจ้าหน้าที่บัณฑิตศึกษาทุกท่าน หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องใดๆ ผู้เขียนขอน้อม รับไว้แต่เพียงผู้เดียวและขออภัยไว้ ณ โอกาสนี้

นางสาวพิมพ์มา มาลีสา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(4)
กิตติกรรมประกาศ	(7)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาของการจดทะเบียนเรือ	1
1.1.1 ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ	2
1.1.2 ระบบของการจดทะเบียนเรือ	8
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	12
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	13
1.4 วิธีการศึกษา	13
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา	14
บทที่ 2 เจื่อนไขในการจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ	15
2.1 ประเทศนอร์เวย์	15
2.1.1 การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์	16
(The Norwegian Ordinary Ship Register: NOR)	
2.1.1.1 เจื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	16
2.1.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	17
2.1.1.3 เจื่อนไขในการตรวจเรือ	18
2.1.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	18
2.1.1.5 เจื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	19

2.1.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	19
2.1.2 การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศนอร์เวย์	21
(Norwegian International Ship Register: NIS)	
2.1.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	21
2.1.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	22
2.1.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	25
2.1.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	26
2.1.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	28
2.1.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	30
2.1.3 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศนอร์เวย์	33
(The Bareboat Charter Registration)	
2.2 ประเทศเดนมาร์ก	34
2.2.1. การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศเดนมาร์ก	35
(Merchant Shipping Act: MSA)	
2.2.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	35
2.2.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	36
2.2.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	37
2.2.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	37
2.2.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	38
2.2.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	40
2.2.2 การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก	42
(The Danish International Register: DIS)	
2.2.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	43
2.2.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	43
2.2.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	44
2.2.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	45
2.2.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	47
2.2.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	48
2.2.3 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศเดนมาร์ก	49
(The Bareboat Charter Registration)	

2.3 ประเทศมาเลเซีย	51
2.3.1 การจดทะเบียนเรือทั่วไปตามพระราชกฤษฎีกาการเดินเรือขอ ประเทศมาเลเซีย (Merchant Shipping Ordinance 1952: MSO)	51
2.3.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	51
2.3.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	53
2.3.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	53
2.3.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	54
2.3.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	55
2.3.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	57
2.3.2 การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซีย (Malaysia International Ship Registry: MISR)	57
2.3.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	58
2.3.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	59
2.3.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	59
2.3.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	60
2.3.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	61
2.3.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	61
2.3.3 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศมาเลเซีย (The Bareboat Charter Registration)	62
บทที่ 3 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ	63
3.1 อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 (The Geneva Convention on the High Seas 1958: GCHS)	63
3.2 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS)	66
3.3 หลักการและสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการ จดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986)	72

3.3.1 วัตถุประสงค์ (objectives)	76
3.3.2 คำนิยามศัพท์	77
3.3.3 ขอบเขตในการใช้บังคับ (scope of application)	79
3.3.4 บทบัญญัติทั่วไป (general provisions)	79
3.3.5 องค์การบริหารพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (national maritime administration)	80
3.3.6 การพิสูจน์ตัวตนและความรับผิดชอบ (identification and accountability)	82
3.3.7 การมีส่วนร่วมของคนชาติในความเป็นเจ้าของเรือและการประจำเรือ (participation by nationals in the ownership and/or manning of ships)	84
3.3.8 การถือกรรมสิทธิ์ในเรือ (ownership of ships)	84
3.3.9 การจัดคนประจำเรือ (manning of ship)	86
3.3.10 บทบาทของรัฐเจ้าของธงเกี่ยวกับการจัดการบริษัทเจ้าของเรือและ เรือ (role of flag states in respect of the management of ship owning companies and ships)	88
3.3.11 การจดทะเบียนเรือ (register of ships)	90
3.3.12 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter)	92
3.3.13 กิจการร่วมค้า (joint venture)	95
3.3.14 มาตรการเพื่อป้องกันผลประโยชน์ของประเทศที่จัดส่งแรงงาน (measures to protect the interests of labour-supplying countries)	96
3.3.15 มาตรการลดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (measures to minimize adverse economic effects)	97
3.3.16 ผู้เก็บรักษา (depository)	97
3.3.17 การอนุวัติการ (implementation)	98
3.3.18 การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความยินยอม และการภาคยานุวัติ (signature, ratification, acceptance, Approval and accession)	98
3.3.19 การเริ่มต้นมีผลใช้บังคับ (entry into force)	99

3.3.20 การทบทวนและแก้ไข (review and amendments)	100
3.3.21 ผลของการแก้ไข (effect of amendments)	101
3.3.22 การบอกเลิกการเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขใน การจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (denunciation)	102
บทที่ 4 การจดทะเบียนเรือในประเทศไทย	104
4.1 เงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือไทย ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481	104
4.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	105
4.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	105
4.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	106
4.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	108
4.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	109
4.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	110
4.2 ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.	112
4.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	112
4.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	112
4.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	113
4.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	114
4.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	115
4.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	115
4.3 ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ.	116
4.3.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	116
4.3.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	117
4.3.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	118
4.3.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	119
4.3.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	119
4.3.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	120
4.4 ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.	121

4.4.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน	121
4.4.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ	122
4.4.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ	124
4.4.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ	125
4.4.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ	125
4.4.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ	126
4.5 วิเคราะห์ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าร่วมภาคีอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986	126
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	131
5.1 บทสรุป	131
5.2 ข้อเสนอแนะ	135
บรรณานุกรม	139
ภาคผนวก	
อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986)	142
ประวัติผู้เขียน	162

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของการจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือเกิดขึ้นตั้งแต่สมัยโรมัน ซึ่งในยุคนั้นกำหนดไว้ว่าหากต้องการจดทะเบียนเรือจะต้องแจ้งชื่อเรือ ชื่อเจ้าของเรือ และขนาดของเรือ หากแจ้งเท็จเรือลำดังกล่าวอาจจะถูกริบ¹ ในขณะนั้นการจดทะเบียนเรือยังไม่เป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย จนกระทั่งประเทศอังกฤษในสมัยของนายโอลิเวอร์ ครอมเวลล์ นายกรัฐมนตรีได้บัญญัติกฎหมายเพื่อใช้บังคับในการจดทะเบียนเรือที่ซักรงของประเทศอังกฤษ สำหรับกฎหมายฉบับดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองเรือที่ได้ซักรงของประเทศอังกฤษ และมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญคือการทำสัญญาซื้อขายเรือได้นั้น เจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้ที่มีสัญชาติอังกฤษ นายเรือเป็นผู้ที่มีสัญชาติอังกฤษ และคนประจำเรือต้องเป็นบุคคลในบังคับของประเทศอังกฤษเท่านั้น หรือจะต้องมีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับประเทศอังกฤษอย่างแท้จริง โดยกฎหมายฉบับดังกล่าวคงความเป็นกฎหมายแบบจารีตประเพณีของประเทศอังกฤษและได้บังคับใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ.1984²

ปัจจุบันในการทำการค้าระหว่างประเทศ นิยมใช้เรือเป็นยานพาหนะในการขนส่งสินค้าเพื่อส่งให้แก่ผู้ซื้อ เนื่องจากมีต้นทุนต่ำและขนได้จำนวนมากในแต่ละครั้ง แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีการเกี่ยวข้องกับหลายประเทศ ซึ่งเป็นเหตุให้ต้องมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น จึงมีแนวคิดที่ว่าเรือเดินทะเลทุกลำจะต้องมีสัญชาติ เพื่อความสะดวกในทุกด้าน โดยการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือแต่ละลำนั้นจะต้องทำการจดทะเบียนต่อประเทศที่มีกฎหมายรับรองและเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ

¹กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย.” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.26.

²ไมตรี ดันติวุฒานนท์, “กฎหมายทะเลเกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ.” (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2539), น.5 - 8.

วัตถุประสงค์หลักสำหรับการจดทะเบียนเรือ คือ รัฐแต่ละรัฐจะต้องกำหนดเงื่อนไขเพื่อให้รัฐสามารถจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตนและเพื่อให้สิทธิเรือในการชักธงของรัฐนั้น และเพื่อให้รัฐสามารถควบคุม ดูแลเมื่อเกิดข้อพิพาทกับเรือลำอื่น หรือเพื่อประโยชน์สูงสุดของทั้งสองฝ่าย หรือที่เรียกว่า “หลักความเกี่ยวโยงอย่างแท้จริง (genuine link)” ระหว่างรัฐที่รับจดทะเบียนและเรือ³

เมื่อเรือทำการจดทะเบียนและได้สัญชาติแล้ว เรือลำนั้นจะได้รับสิทธิในการชักธงเรือของประเทศนั้น ทั้งนี้เพื่อแสดงให้เห็นถึงสัญชาติของเรือและเพื่อแสดงว่าอยู่ในอำนาจของประเทศใด และปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศใด หากเรือลำใดชักธงเรือตั้งแต่สองสัญชาติหรือมากกว่านั้นจะถือว่าเรือลำดังกล่าวไม่มีสัญชาติ (without nationality)⁴ ตัวอย่างเช่น คดีของ United States v. Passos-Paternina ได้ตัดสินด้วยหลักว่า เรือลำใดที่เป็นเรือไร้สัญชาตินั้น จะต้องเป็นเรือที่ไม่ได้จดทะเบียนต่อประเทศใดและรวมไปถึงเรือที่จดทะเบียนกับประเทศที่ไม่ได้รับการรับรองจากนานาประเทศ เช่นนี้จัดเป็นเรือที่ไร้สัญชาติ⁵

1.1.1 ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ

1.1.1.1 ความหมายของการจดทะเบียนเรือ

³ มาตรา 5 แห่งอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958

⁴ มาตรา 6 (2) แห่งอนุสัญญาเจนีวา ว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958

“Article 6 -

(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.”
และมาตรา 92 (2) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982

“Article 92 -

(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.”

⁵ Edward Duncan Brown, The International of the Sea (Vol.1), (Dartmouth, 1994), p.291.

“การจดทะเบียนเรือ” “สัญชาติของเรือ” หรือ “ธงเรือ” มักปรากฏในหนังสือและคำอธิบายต่างๆ ซึ่งคำเหล่านั้นมีความสัมพันธ์ต่อกัน ซึ่งรวมกันแล้วจะให้ความหมายที่แสดงถึงการเป็นเจ้าของเรือและการปฏิบัติการของเรือ โดยนักวิชาการหลายท่านที่ได้ให้คำอธิบายของคำว่า “การจดทะเบียนเรือ” ไว้ดังนี้

(1) การจดทะเบียนเรื่อนั้นถือเป็นวิธีการหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เรือได้สัญชาติตามที่เจ้าเรือของต้องการ ซึ่งการได้มานี้จะได้โดยการทำวิธีใดก็ได้ แต่ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศนั้นๆ เพราะมีบางประเทศที่กำหนดให้สัญชาติแก่เรือให้เป็นไปตามสัญชาติของเจ้าของเรือโดยไม่ต้องทำการจดทะเบียนเรือ แต่โดยส่วนใหญ่เรือจะได้สัญชาติโดยการจดทะเบียน ณ ประเทศใดประเทศหนึ่ง⁶

(2) การจดทะเบียนเรือ ถือเป็นการกระทำทางปกครองหรือกระทำแบบมหาชน เพราะเนื่องจากรัฐเป็นผู้ออกกฎหมาย เพื่อให้ใช้เป็นมาตรฐานในการขอสัญชาติของเรือ โดยให้เอกชนหรือเรือจากรัฐอื่นเข้ามาจดทะเบียนกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองของประเทศใดประเทศหนึ่ง และต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่รัฐบาลกำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และมีผลต่อเมื่อมีการลงทะเบียนในสมุดทะเบียนเรือของประเทศนั้นๆ แล้ว⁷

1.1.1.2 ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ

ความสำคัญของการจดทะเบียนเรือมีทั้งต่อเจ้าของเรือและรัฐที่รับจดทะเบียนเรือ ดังนี้

(1) การได้มาซึ่งสัญชาติของเรือคือ

เรือที่สามารถเดินทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ในการค้าระหว่างประเทศได้โดยชอบด้วยกฎหมายจะต้องเป็นเรือที่มีสัญชาติ ซึ่งได้รับจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน ในกรณีที่เรือลำใดไม่อาจอ้างสัญชาติได้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเรือลำดังกล่าวไม่มี

⁶ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546), น.151.

⁷กาญจนา คงวันดี, อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.14.

สัญชาติ (without nationality) หากถูกรื้อรบของประเทศต่างๆเข้าตรวจ อาจจมนเรื่อนั้นเสียได้ การมีหลักเกณฑ์เช่นนี้เพื่อควบคุมความสงบเรียบร้อยการเดินทางเรือในท้องทะเล⁸

(2) การแสดงกรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของเรือ

เมื่อเจ้าของเรือทำการจดทะเบียนเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนเรือ รัฐดังกล่าวจะออกหนังสือรับรองความเป็นเจ้าของเรือในการจดทะเบียนเรือ หรือใบทะเบียนเรือ เพื่อแสดงให้เห็นถึงการจดทะเบียนเรือที่ถูกต้องตามกฎหมาย และการได้รับสิทธิในการชักธงเรือของรัฐที่รับจดทะเบียนเรือ ทั้งนี้ใบทะเบียนเรือจะต้องระบุรายละเอียดต่างๆของเรือเอาไว้ ซึ่งแต่ละประเทศอาจกำหนดรายละเอียดในใบทะเบียนเรือไว้แตกต่างกัน แต่ทั้งนี้จะต้องสอดคล้องกับกฎหมายที่ได้รับการยอมรับระดับสากล (ในส่วนของวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะกล่าวต่อไปในมาตรา 11 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986) ดังนั้นใบทะเบียนเรือไม่ได้เป็นเพียงเอกสารที่บ่งบอกถึงสัญชาติของเรือเท่านั้น แต่ยังกำหนดความเป็นเจ้าของเรือด้วย

(3) การได้รับการรับรองสิทธิ คุ่มครองและสิทธิประโยชน์อื่นๆจากรัฐที่รับจดทะเบียน

เรือที่ได้รับสัญชาติจากรัฐที่รับจดทะเบียน เปรียบได้กับบุคคลที่มีสัญชาติของรัฐนั้นๆ ซึ่งรัฐบาลของรัฐดังกล่าวยอมให้การรับรองและคุ้มครองเหนือกว่าเรือที่มีสัญชาติอื่น ทั้งนี้ อาจจะเป็นในเรื่องภาษี การค้าขาย การเดินเรือ การทหาร การทูตและด้านเศรษฐกิจ

(4) เพื่อให้รัฐที่รับจดทะเบียนมีอำนาจในการควบคุมเรือ

ถึงแม้ว่าเรือที่ได้รับจดทะเบียนแล้วจะได้รับการรับรอง คุ่มครองสิทธิและได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆจากรัฐที่รับจดทะเบียน เจ้าของเรือและหรือผู้ปฏิบัติการเรือต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน ทั้งเรื่องของภาษีและการจัดคนประจำเรือ เพื่อให้รัฐที่รับจดทะเบียนสามารถใช้เขตอำนาจและการควบคุมเหนือเรือได้ ในส่วนหลักการใช้เขตอำนาจของรัฐจะต้องมีกฎหมายระหว่างประเทศให้ความรับรอง ได้แก่ หลักดินแดน หลักสัญชาติ หลักการป้องกัน หลัก

⁸ กอบกุล ราชะนาคร, กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล, (เชียงใหม่ : ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530), น.115.

สากลหรือหลักอนุสัญญา⁹ ดังนี้แสดงให้เห็นว่ารัฐที่รับจดทะเบียนนั้นมีอำนาจที่จะติดตามเรือได้แม้ว่าเรือจะอยู่ในรัฐอื่นหรืออยู่ในทะเลหลวงก็ตาม

อย่างไรก็ตาม เรือทุกลำเปรียบได้เหมือนบุคคลธรรมดาคนหนึ่ง ที่มีสิทธิและหน้าที่ในลักษณะของตนเอง เพราะเรือเดินทะเลทุกลำต้องมีสัญชาติ ต้องมีชื่อ ต้องเป็นสัญชาติที่ได้รับการรับรองที่ถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อไม่ให้มีปัญหาในภายหลังขณะเดินทะเล ซึ่งสัญลักษณ์อีกประการหนึ่งที่บ่งบอกว่าเรือมีสัญชาติใดนั้นคือการชักธงเรือ โดยเรือจะชักธงเรือของรัฐที่เจ้าของเรือได้ทำการจดทะเบียนและเรือทุกลำจะเปลี่ยนธงในขณะที่เดินทะเลหรือขณะจอดที่ท่าเรือไม่ได้ เว้นแต่เรือจะเปลี่ยนเจ้าของและเปลี่ยนสัญชาติที่ถูกต้องตามกฎหมายเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อความสงบเรียบร้อยในทะเล¹⁰ โดยหลักการเช่นนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในมาตรา 92 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982¹¹ ซึ่งกำหนดว่า ให้เดินเรือโดยชักธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น เว้นแต่กรณีที่ยกเว้นไว้อย่างชัดเจนตามที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในอนุสัญญานี้ และเรือมีอาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางหรือในขณะที่แวะยังเมืองท่า เว้นแต่ในกรณีการโอนกรรมสิทธิ์อย่างแท้จริงหรือการเปลี่ยนการจดทะเบียน และเรือซึ่งออกทะเลโดยชักธงของรัฐสองรัฐหรือกว่านั้นตามความสะดวก มีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดต่อรัฐอื่นใดได้ และอาจถูกจัดเป็นเรือไร้สัญชาติ

1.1.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับสัญชาติของเรือ

⁹ไพฑิต เอกจริยกร, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 6*, น.169.

¹⁰ กอบกุล ราชะนาคร, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 8*, น.115.

¹¹United Nations Convention on the law of the sea 1982, Section 92:

“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”

การให้สัญชาติแก่เรือมีแนวคิดตามอนุสัญญาเจนีวา ค.ศ.1958 มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(1) เกิดจากหลักเสรีภาพในทะเลหลวงซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่สำคัญประการหนึ่งสำหรับการเดินเรือระหว่างประเทศ เรื่องอำนาจอธิปไตยเหนือทะเลหลวง เรื่องสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่มีเท่าเทียมกัน¹² เนื่องจากทะเลหลวงเปิดให้กับทุกชาติ ไม่มีรัฐภาคีใดที่

¹²Convention on the High Seas 1958

Article 2 - The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) Freedom to lay submarine cables and pipelines;
- (4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas. And

United Nations Convention on the Law of the Sea

Article 87 - Freedom of the high seas

1. The high seas are open to all States, whether coastal or land-locked. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by this Convention and by other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and land-locked States:

- (a) freedom of navigation;
- (b) freedom of over flight;
- (c) freedom to lay submarine cables and pipelines, subject to Part VI;
- (d) freedom to construct artificial islands and other installations permitted under international law, subject to Part VI;
- (e) freedom of fishing, subject to the conditions laid down in section 2;

จะอ้างส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงว่าอยู่ในอำนาจอธิปไตยของตนได้ กล่าวคือทุกคนมีอิสระในการใช้ทะเลหลวงจึงต้องมีกฎเกณฑ์เพื่อความเป็นระเบียบและป้องกันปัญหา เพื่อให้การบังคับใช้กฎเกณฑ์ทางทะเลสะดวกยิ่งขึ้น จึงมีการกำหนดสัญชาติของเรือเดินทะเล เนื่องจากเมื่อเกิดปัญหารัฐเจ้าของธงเรือสามารถให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ชักธงประเทศของตนได้¹³

(2) การเดินเรือระหว่างประเทศต้องผ่านท่าเรือหลายประเทศ ซึ่งหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นประเทศเจ้าของเรือสามารถอ้างสิทธิในเรื่องเขตอำนาจของตนได้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองและป้องกันทรัพย์สินและคนประจำเรือของตน¹⁴

(3) การให้สัญชาติแก่เรือจะต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ กล่าวคือการได้มาซึ่งสัญชาติของเรือให้เป็นไปตามเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศ ซึ่งจะเป็นไปตามนโยบายที่องค์การบริหารพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (national maritime administration) ของแต่ละประเทศกำหนด เช่นการกำหนดขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ การแสดงกรรมสิทธิ์ในเรือหรือสัดส่วนความเป็นเจ้าของเรือ เงื่อนไขในการตรวจเรือก่อนนำมาจดทะเบียน เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ การจัดคนประจำเรือ รวมถึงการจัดการสัดส่วนของคนประจำเรือ เป็นต้น ทั้งนี้แม้จะมีหลักเกณฑ์การให้สัญชาติแก่เรือ แต่ต้องมีหลักเกณฑ์ในการเสียสัญชาติของเรือด้วย เช่นการจดทะเบียนเรือซ้อนจนทำให้เรือมีมากกว่า 1 สัญชาติในเวลาเดียวกัน ซึ่งผิดหลักสัญชาติของเรือเดินทะเล และหลักความเกี่ยวโยงอย่างแท้จริงระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียน¹⁵

(f) freedom of scientific research, subject to Parts VI and XIII.

2. These freedoms shall be exercised by all States with due regard for the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas, and also with due regard for the rights under this Convention with respect to activities in the Area.

¹³ Nigel P. Ready, Ship Registration, (London : Lloyd's of London press ltd, 1991), p.1.

¹⁴ กาญจนา คงวันดี, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.10 - 11.

¹⁵ เพิ่มอ้าง, น.12.

จะเห็นได้ว่าการจดทะเบียนเรือ การได้สัญชาติของเรือและสิทธิในการชักธงเรือมีความสัมพันธ์ต่อกัน รวมถึงความสำคัญในการเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ปฏิบัติการเรือในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้ปฏิบัติการเรือด้วยตนเอง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการจดทะเบียนเรือเป็นกลไกอย่างหนึ่งในการให้สัญชาติแก่เรือ และเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน ซึ่งอาจมีความเหมือนหรือแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายขององค์การบริหารพาณิชยนาวีแห่งชาติ (national maritime administration) ของแต่ละรัฐ โดยกฎหมายภายในสำหรับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติหรือกฎหมายระหว่างประเทศ

1.1.2 ระบบของการจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ระบบใหญ่ด้วยกัน ซึ่งได้แก่ ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด ระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดหรือแบบชักธงสะดวก ระบบการจดทะเบียนเรือสากลและระบบการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า ซึ่งแต่ละระบบมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่แตกต่างกันดังนี้

1.1.2.1 ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดหรือแบบเก่า (national registration)

การจดทะเบียนเรือแบบปิดหรือแบบเก่า เป็นการจดทะเบียนเรือแบบแรกของการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศ มีเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือที่เข้มงวด ซึ่งส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญในเรื่องของการถือครองกรรมสิทธิ์ในเรือ โดยเงื่อนไขหลักของการเป็นเจ้าของเรือคือจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติเดียวกันกับรัฐที่รับจดทะเบียน แต่เจ้าของเรือนั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายภายในของรัฐนั้นก็ได้

เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือมีความเข้มงวด เพราะต้องมีคนชาติประจำบนเรือไม่น้อยกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่จุดประสงค์ของการจดทะเบียนระบบนี้คือ สงวนอาชีพและประโยชน์ต่างๆ ให้แก่คนชาติของตน เพื่อให้ประเทศของตนมีความมั่นคง ซึ่งการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือแบบดังกล่าวมีข้อดีคือ เรือมีความปลอดภัยสูง เนื่องจากมีการตรวจเรืออย่างเข้มงวดและละเอียด รัฐบาลสามารถควบคุมดูแลเรือได้อย่างครอบคลุม เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง เจ้าของเรือได้รับความคุ้มครองและได้รับการช่วยเหลืออย่างครอบคลุมจากรัฐบาล แต่ข้อเสียคือกฎหมายกำหนดเรื่องการจัดคนประจำเรือในอัตราส่วนที่มีคนชาติมากเกินไป

และค่าจ้างสูง ซึ่งอาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เจ้าของเรือจากต่างประเทศไม่ประสงค์นำเรือมาจดทะเบียน¹⁶

1.1.2.2 การจดทะเบียนเรือแบบเปิด (open registration)

ในการจดทะเบียนเรือแบบเปิดหรือการจดทะเบียนเรือแบบชักธงสะดวก (Flag of convenience: FOC) ระบบนี้มีขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งมีหลายประเทศได้รับความเดือดร้อนด้านเศรษฐกิจ โดยการจดทะเบียนเรือแบบเปิดนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือให้เจ้าของเรือทั้งในและต่างประเทศนำเรือมาจดทะเบียนกับประเทศตนให้มากที่สุด เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้แก่ประเทศอีกทางหนึ่ง เช่น ปานามา ไลบีเรีย ฮอนดูรัส บาฮามาส ไซปรัส และหมู่เกาะเคย์แมน เป็นต้น¹⁷ โดยข้อดีสำหรับเจ้าของเรือคือระบบนี้ไม่ได้เคร่งครัดในเรื่องของสัญชาติของเจ้าของเรือ ที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือในกรณีเป็นนิติบุคคล ไม่ได้กำหนดเรื่องอายุของเรือในการรับจดทะเบียน แต่ต้องมีการตรวจเรือก่อนจดทะเบียน และต้องมีหนังสือรับรองการตรวจเรือจากสถาบันจัดลำดับชั้นเรือ (classification society) ไม่ได้เข้มงวดเรื่องการจัดคนประจำเรือเหมือนระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด ทั้งนี้มีการเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำและอนุญาตให้โอนเงินกลับไปยังประเทศของเจ้าของเรือได้อย่างเสรี แต่การจดทะเบียนระบบดังกล่าวมีข้อเสียในเรื่องของความเสี่ยงอย่างแท้จริง เพราะรัฐบาลไม่สามารถควบคุมดูแลเรือได้อย่างครอบคลุม ระบบความปลอดภัยในการตรวจสอบเรือต่ำกว่ามาตรฐาน การจัดคนประจำเรือไม่มีคุณภาพ ก่อให้เกิดเหตุความไม่ปลอดภัยในเรือ จึงทำให้ระบบนี้ถูกคัดค้านจากหลายประเทศ¹⁸

1.1.2.3 ระบบการจดทะเบียนเรือสากล (international registration)

ระบบการจดทะเบียนเรือสากล เป็นระบบการจดทะเบียนเรือที่นำสองระบบคือระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดและระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิดข้างต้นมารวมกัน

¹⁶ ประเสริฐศิริ สุขะวันกุล, “การจัดตั้งระบบทะเบียนเรือสากลและแนวทางที่เสนอในการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลของไทย”, วารสารการพาณิชย์นาวี, ปีที่ 17 ฉบับที่ 1, น.69 (เมษายน 2541).

¹⁷ ไชยยศ ชัยมันคง, มยุขพันธ์ ชัยมันคง, กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ดวงกลมสมัย จำกัด, 2550) น.276 - 277.

¹⁸ มณี รัศมีเทศ, “สรุปผลการศึกษานำเรือที่จดทะเบียนในต่างประเทศกลับมาชักธงไทย”, วารสารการพาณิชย์นาวี, ปีที่ 19 ฉบับที่ 1, น.13 - 14 (มกราคม 2543).

แต่หลักเกณฑ์ส่วนใหญ่จะมีความคล้ายคลึงกับระบบการจดทะเบียนแบบเปิดหรือแบบชักธงสะดวก เพราะมีการเปิดกว้างและอำนวยความสะดวกในเรื่องของสัญชาติของเจ้าของเรือและการจัดคนประจำเรือ ทั้งนี้ประเทศที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือสากล มีโครงการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น โครงการสนับสนุนทางการเงิน การบริการตรวจสอบเรือ รวมไปถึงการได้รับการยกเว้นภาษี เป็นต้น¹⁹

การจดทะเบียนเรือสากลมีการเริ่มต้นในปี ค.ศ.1987 ประเทศแรกที่ทำ การจดทะเบียนเรือสากลคือประเทศนอร์เวย์ โดยใช้กฎหมายที่มีชื่อว่า (The Norwegian International Ship Register: NIS)²⁰ หลังจากประเทศนอร์เวย์เริ่มบังคับใช้กฎหมายฉบับดังกล่าว 1 ปี ประเทศเดนมาร์กได้มีกฎหมายที่คล้ายคลึงกันบังคับใช้ โดยประเทศเดนมาร์กมีกฎหมายการจดทะเบียนเรือสากลชื่อว่า (Danish International Ship Register: DIS) รายละเอียดของกฎหมายทั้ง 2 ฉบับที่ได้กล่าวมานี้ จะได้กล่าวต่อไปในบทที่ 2 หลังจากประเทศนอร์เวย์และประเทศเดนมาร์กได้ มีระบบการจดทะเบียนเรือสากลและได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากเจ้าของเรือทั่วโลก ทำให้ระบบ เศรษฐกิจด้านพาณิชย์ของทั้งสองประเทศพัฒนาขึ้น ด้วยเหตุดังกล่าวจึงทำให้อีกหลายประเทศ เริ่มมีกฎหมายการจดทะเบียนเรือสากลเช่นเดียวกับประเทศนอร์เวย์และประเทศเดนมาร์ก เช่น ประเทศเยอรมนี ประเทศโปรตุเกส ประเทศฝรั่งเศส ประเทศฮอลแลนด์ ประเทศอังกฤษ ประเทศ สิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย²⁰

1.1.2.4 ระบบการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter registration)²¹

การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter registration) หมายถึง การจดทะเบียนเรือ ณ หน่วยงานที่รับจดทะเบียนเรือจากการชาร์เตอร์แบบ เปล่าภายใต้ชื่อของผู้ชาร์เตอร์ โดยหน่วยงานที่จะรับจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat

¹⁹ เฟิงฮ้าง, น.13 - 14.

²⁰ ธนวัฒน์ เมืองนารถ, "การนำเรือที่ชาร์เตอร์แบบเปล่า (Bareboat Charter) มาจดทะเบียนเป็นเรือไทย." (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น.16.

²¹ อาจารย์ งามวงศ์วาน. "วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ." (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น.2.

charter registry) จะทำการจดทะเบียนให้ใช้สัญชาติแก่เรือไม่เกินระยะเวลาที่ทำการชาร์เตอร์ ทั้งนี้ ยังมีอีกหนึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ หน่วยงานจดทะเบียนเดิม (underlying registry) คือหน่วยงานของประเทศเจ้าของเรือที่แท้จริง โดยอำนาจในการควบคุมดูแลเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการจดทะเบียนชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ถ้าในกรณีที่ประเทศเจ้าของเรือไม่อนุญาตให้ทำการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า หากผู้ชาร์เตอร์นำเรือไปจดทะเบียน ณ ประเทศใหม่ หรือหลังจากที่ทำการจดทะเบียนเรือแบบชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ณ ประเทศอื่นแล้ว เมื่อหมดระยะเวลาในการชาร์เตอร์เรือ เช่นนี้เรือจะกลับมาใช้สัญชาติเดิมของตนได้หรือไม่ ต้องจดทะเบียนใหม่หรือประเทศที่เรือมีสัญชาตินี้อนุญาตโดยอัตโนมัติในการกลับมาใช้สัญชาติเดิมและชักธงเรือเดิมได้เลยหรือไม่

อย่างไรก็แล้วตามการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่านั้นก็ถือว่าขัดกับหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง (genuine link) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 และอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ในมาตรา 5 (1) และมาตรา 6 ที่มีหลักว่าเรือที่นำมาจดทะเบียนจะต้องมีความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงกับรัฐที่รับจดทะเบียนและเรือจะต้องชักธงเรือของประเทศเดียวเท่านั้น²²

เมื่อพิจารณาระบบการจดทะเบียนเรือของประเทศไทย พบว่าเป็นระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด เนื่องจากอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่บังคับใช้มาเป็นระยะเวลานาน มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบในการจดทะเบียนเรือในประเทศไทย เมื่อระยะเวลาผ่านไป กฎระเบียบบางประการเริ่มไม่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์ จึงมีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมา แต่ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคต่อการจดทะเบียนเรืออยู่²³

ประเทศไทยมีการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือ โดยมีการร่างกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้อง เช่น ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ซึ่งได้มุ่งเน้นในการปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับและระบบการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในด้านประสิทธิภาพในการตรวจเรือ การแข่งขัน

²² อำนาจ วรณวิทยา, “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), น.20 - 22.

²³ เฟิงอ้าง, น.2.

ทางเศรษฐกิจ และความปลอดภัยในการเดินเรือ แต่แม้ว่าจะมีบางส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยได้รับการแก้ไขไปแล้ว แต่อีกหลายส่วนก็ยังคงเป็นปัญหา เช่นการจดทะเบียนเรือที่มีเงื่อนไขยุ่งยากและไม่ทันสมัย การจัดคนประจำเรือ และเงื่อนไขความเป็นเจ้าของเรือ ทำให้เจ้าของเรือจากต่างประเทศไม่ต้องการนำเรือมาจดทะเบียนในประเทศไทย จากสภาพปัญหาดังกล่าว จึงมีประเด็นปัญหาที่น่าศึกษาเป็นอย่างยิ่งว่าทำอย่างไรกฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยจะมีความสมบูรณ์ ทันสมัย และเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ กฎหมายที่มีอยู่มีความครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสมกับการจดทะเบียนเรือหรือไม่ และหากประเทศไทยประสงค์ให้กฎหมายในการจดทะเบียนเรือที่มีอยู่และจะมีขึ้นในอนาคตมีความเป็นสากลและได้รับการยอมรับจากต่างประเทศ ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาว่าประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่
2. เพื่อศึกษาว่ากฎหมายไทยที่มีอยู่และจะมีขึ้นในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือเป็นไปตามหลักกฎหมายที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดไว้หรือไม่ และหากไม่เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าวจะต้องมีการแก้ไขกฎหมายของไทยหรือไม่ หากต้องการเข้าร่วมเป็นภาคี
3. เพื่อศึกษาว่าการเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 จำเป็นต้องอนุวัติการกฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือให้เหมือนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ทุกประการหรือไม่
4. เพื่อศึกษาว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 ได้เปิดช่องทางใดให้แก่อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายหรือไม่ หลังจากที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีแล้ว

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986) อนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 (The Geneva Convention on the High Seas 1958: GCHS) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS) ทั้งนี้ยังได้ศึกษาถึงเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากลและการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์กและประเทศมาเลเซีย รวมถึงกฎหมายของประเทศไทยว่ากฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้เป็นไปตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่ ซึ่งหัวข้อหลักที่ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศได้แก่

1. เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน
2. คุณสมบัติของเจ้าของเรือ
3. เงื่อนไขในการตรวจเรือ
4. เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ
5. การจัดคนประจำเรือ
6. ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

1.4 วิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนใช้วิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (documentary research) โดยค้นคว้าจากหนังสือ บทความ เอกสารวารสาร ดัชนีบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องตลอดจนข้อมูลสารสนเทศทางอินเทอร์เน็ต สื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ จากห้องสมุดของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สถาบันต่างๆและองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้เข้าใจและทราบถึงเนื้อหาและเงื่อนไขต่างๆในการจดทะเบียนเรือของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ตลอดจนข้อบังคับและข้อยกเว้นในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

2. ทำให้เข้าใจถึงเงื่อนไขต่างๆในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายไทย ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. และ ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ เงื่อนไขในการเป็นเจ้าของเรือ เงื่อนไขในการตรวจเรือก่อนที่จะนำมาจดทะเบียน เอกสารที่ต้องใช้ในการจดทะเบียน การจัดคนประจำเรือ และค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือรวมถึงวิเคราะห์ว่าร่างพระราชบัญญัติเหล่านี้มีความสอดคล้องหรือขัดกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่

3. ทำให้เข้าใจและทราบถึงเนื้อหาและเงื่อนไขต่างๆของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากล และการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์กและประเทศมาเลเซีย เพื่อเปรียบเทียบและเป็นตัวอย่างให้แก่ประเทศไทย

4. ทำให้เข้าใจและทราบถึงความเหมาะสมและความจำเป็นของประเทศไทยในการเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ทั้งนี้รวมถึงข้อดีข้อเสียในการเข้าร่วมเป็นภาคี ประเทศไทยจำเป็นต้องเข้าร่วมเป็นภาคีหรือไม่และถ้าเข้าร่วมเป็นภาคีแล้วกฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันและจะมีขึ้นในอนาคตมีความสอดคล้องหรือขัดกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หรือไม่

บทที่ 2

เงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ

การกำหนดเงื่อนไขต่างๆในการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายและกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ตัวอย่างเช่นเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่นประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์ก ประเทศอังกฤษ หรือประเทศเยอรมัน แม้ว่าประเทศต่างๆเหล่านั้นจะอยู่ในทวีปเดียวกันแต่ก็มีความแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องรูปแบบของการจัดตั้งระบบการจดทะเบียน ขนาดเรือที่จดทะเบียน เงื่อนไขของเจ้าของเรือ การจัดคนประจำเรือ การตรวจเรือ เอกสารที่ใช้ในการจดทะเบียน และค่าธรรมเนียม ซึ่งในวิทยานิพนธ์เล่มนี้ผู้เขียนจะเปรียบเทียบให้เห็นประเทศที่พัฒนาในด้านเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือแล้ว 3 ประเทศ คือประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์ก และประเทศมาเลเซีย โดยจะกล่าวถึงการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากลและการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของแต่ละประเทศ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 ประเทศนอร์เวย์

ในอดีตประเทศนอร์เวย์เป็นประเทศที่ได้รับความนิยมในกลุ่มเจ้าของเรือในการนำเรือมาจดทะเบียนเป็นอย่างมาก สืบเนื่องจากรัฐบาลให้การสนับสนุนเจ้าของเรือโดยการให้เงินเจ้าของเรือเพื่อทำการต่อเรือ และมีเงื่อนไขคือเมื่อต่อเรือเสร็จจะต้องนำเรือลำดังกล่าวมาจดทะเบียนเรือภายใต้กฎหมายของประเทศนอร์เวย์ แต่เนื่องจากภาษีที่มีอัตราสูงขึ้น เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือของประเทศนอร์เวย์เคร่งครัดมากยิ่งขึ้น กล่าวคือจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์เท่านั้นที่สามารถประจำเรือได้ เช่นนี้ทำให้เจ้าของเรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเพราะคนสัญชาตินอร์เวย์มีค่าแรงที่สูงและถือเป็นการเพิ่มรายจ่ายให้แก่เจ้าของเรือ¹ เมื่อปี พ.ศ.2560 เจ้าของเรือทั่วโลกมากกว่าร้อยละ 72 หันไปจดทะเบียนเรือภายใต้กฎหมายของประเทศปานามา เนื่องจากการจดทะเบียนเรือ ณ ประเทศ

¹Tormod Eek and Vivian Eek, Sandøya, Norway, July 2017.

ปานามาเป็นการจดทะเบียนระบบเปิด ไม่มีเงื่อนไขที่ยุ่งยากแก่เจ้าของเรือ รวมถึงมาตรการการจัดคนประจำเรือไม่ได้มีความเคร่งครัดและรัฐบาลให้ความสนับสนุนในหลายด้าน เช่น

- 1) ประเทศปานามาไม่จำกัดสัญชาติของเจ้าของเรือ โดยจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้
- 2) ไม่ได้จำกัดขนาดของเรือในการจดทะเบียน
- 3) เรือที่นำมาจดทะเบียนไม่จำเป็นต้องมีการตรวจเรือ เว้นแต่เรือจะมีอายุเกินกว่า 20 ปี นับจากวันที่ต่อเรือ
- 4) ไม่จำกัดสัญชาติของคนประจำเรือ
- 5) ถ้าเจ้าของเรือมีเรือตั้งแต่ 5 – 50 ลำ อาจได้รับการลดค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ
- 6) ประเทศปานามายอมรับการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า ที่ผู้ชาร์เตอร์มีระยะเวลาในการชาร์เตอร์เรือมาไม่เกิน 2 ปี แต่ถ้าเป็นการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าที่ผู้ชาร์เตอร์เป็นผู้มีสัญชาติในทวีปยุโรป จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษในการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า
- 7) การอนุมัติให้จดทะเบียนเรือจะเสร็จสิ้นภายใน 6 เดือนนับแต่วันยื่นคำขอ
- 8) เอกสารที่สำคัญในการจดทะเบียนเรือได้แก่ สัญญาซื้อขายเรือ ใบเสร็จรับเงิน หนังสือรับรองการต่อเรือ หนังสือรับรองทางเทคนิค และหนังสือรับรองวิทยุบนเรือ²

2.1.1 การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Ordinary Ship Register: NOR)

2.1.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

เรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ตามกฎหมายการจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ (NOR) คือเรือทุกประเภทที่อยู่ภายใต้มาตรา 11 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์

²PMA Certification, Retrieved on August 10, 2017, from <http://www.panamashipregistry.net/en/country/panama/ship-registration-2>.

นาวิของประเทศนอร์เวย์ (Norwegian Maritime Code)³ โดยขนาดมาตรฐานของเรือคือ 15 เมตร ซึ่งอาจมีขนาดใหญ่กว่าหรือเล็กกว่านั้นก็ได้ แต่ขนาดของเรือต้องไม่น้อยกว่า 7 เมตร กฎหมายฉบับนี้ กำหนดให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างต่อเรือมาจดทะเบียนได้ ซึ่งเป็นการเปิดช่องทางให้เจ้าของเรือได้ เตรียมการจดทะเบียนเรือให้แล้วเสร็จก่อนที่เรือจะสามารถใช้งานได้

2.1.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือที่สามารถนำเรือมาจดทะเบียนตามการจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ (NOR) ได้ จะต้องมียุทธศาสตร์ข้อใดข้อหนึ่งดังนี้

- (1) ต้องเป็นผู้มีสัญชาตินอร์เวย์
- (2) ในกรณีเป็นห้างหุ้นส่วนแบบไม่จำกัดความรับผิด จะต้องมียุทธศาสตร์ที่มีสัญชาตินอร์เวย์เป็นหุ้นส่วนแบบไม่จำกัดความรับผิดอยู่ไม่น้อยกว่า 6 ใน 10 ของหุ้นทั้งหมด หรือถ้าเป็นบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นเป็นผู้มีสัญชาตินอร์เวย์ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่า 6 ใน 10 ของหุ้นทั้งหมด
- (3) ในกรณีเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดจะต้องมีหุ้นส่วนที่เป็นผู้มีสัญชาตินอร์เวย์ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่า 6 ใน 10 ของหุ้นทั้งหมด
- (4) ในกรณีที่บริษัทจำกัดนอกเหนือจากข้อ (3) สำนักงานใหญ่ของบริษัทจะต้องมีสถานประกอบการและกรรมการต้องเป็นผู้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศนอร์เวย์ โดยกรรมการจะต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศนอร์เวย์แล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ต้องมีบุคคลผู้มีสัญชาตินอร์เวย์ถือหุ้นสามัญ⁴ อยู่ไม่น้อยกว่า 6 ใน 10 ของหุ้นทั้งหมด⁵

³The Norwegian Ordinary Ship Register

Section 2 - What constitutes a ship

“For the purposes of these Regulations, “ship” will refer to any type of ship covered by section 11 of the Norwegian Maritime Code....”

⁴ การถือหุ้นสามัญเป็นการมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของบริษัท มีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุม มีสิทธิในการได้รับเงินปันผล หรือประโยชน์ในรูปแบบอื่นๆ ตามที่ประชุมของผู้ถือหุ้นอนุมัติ อย่างไรก็ตามในทางทฤษฎี ผู้ถือหุ้นสามัญจะเป็นผู้มีสิทธิในลำดับสุดท้าย ในการได้รับส่วนที่เหลือจากการลงทุนหากบริษัทล้มละลายหรือเลิกกิจการ

⁵Excerpts from the Norwegian Maritime Code of 24 June 1994 No. 39, section 1, conditions for nationality

2.1.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ ไม่ได้กำหนดในเรื่องของการตรวจเรือก่อนการจดทะเบียนไว้ แต่กรมพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Directorate: NMD) ได้กำหนดว่า เรือที่จำเป็นต้องตรวจก่อนนำมาจดทะเบียนคือเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 24 เมตรขึ้นไป⁶

2.1.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

- (1) หนังสือรับรองสัญชาติในกรณีเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดา (individual person) KR-0001
- (2) หนังสือรับรองบริษัทจำกัด (limited company) KR-0002
- (3) หนังสือรับรองห้างหุ้นส่วนสามัญ (unlimited partnership) KR-0003
- (4) หนังสือรับรองห้างหุ้นส่วนจำกัด (limited partnership) KR-0004
- (5) หนังสือรับรองตามมาตรา 33⁷ แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Code s.33) KR-0005
- (6) หนังสือรับรองตามมาตรา 507⁸ แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Code s.507) KR-0006
- (7) หนังสือรับรองจากธนาคาร สมาคม หรือมูลนิธิต่างๆ ที่เจ้าของเรือเป็นสมาชิกอยู่ (banks, association, foundations) KR-0007

⁶Act of 16 February 2007 No. 9 relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act)

“Section 2 - The substantive scope of the Act

This Act shall apply to Norwegian and foreign ships. However, this Act does not apply to ships of less than 24 meters in overall length which are not used for commercial purposes...”

⁷หนังสือรับรองในกรณีที่เรือที่นำมาจดทะเบียนนั้นไม่ใช่เรือตามที่นิยามไว้ภายใต้มาตรา 11 ของกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์

⁸หนังสือรับรองความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในกรณีที่มีเจ้าของเรือหลายคน

(8) หนังสือการเปลี่ยนแปลงทางทะเบียน (changing in the register) KR-0008

(9) หนังสือรับรองการยกเลิกการจดทะเบียน (ในกรณีที่เคยผ่านการจดทะเบียนมาก่อน) (deletion from the register) KR-0009

(10) หนังสือรับรองในกรณีที่เรือมีขนาดเล็กกว่า 15 เมตร (registration NOR less than 15 m) KR-0012

(11) หนังสือรับรองการต่อเรือ (the shipbuilding register) KR-0013

(12) หนังสือรับรอง ISM-code (the ISM-code) KR-0014

(13) หนังสือรับรองชื่อเรือ (certificate of name) KR-0019

(14) สัญญาซื้อขาย (bill of sale) KR-0020

(15) หนังสือแต่งตั้งตัวแทนในการจดทะเบียน (process agent) KR-0060

(16) หนังสือรับรองความปลอดภัยของเรือ (ship safety certificate) KR-0061

(17) เอกสารการชำระเงิน (payment information) KR-0070

(18) แบบฟอร์มยื่นคำร้องบันทึกย่อ (synopsis record) KR-IMO-01

(19) แบบฟอร์มยื่นคำร้องบันทึกย่อเมื่อมีการแก้ไข (amendments to the synopsis record) KR-IMO-02

2.1.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ (NOR) ไม่ได้กำหนดในเรื่องของการจัดคนประจำเรือไว้เช่นเดียวกับการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ (NIS) กฎหมายดังกล่าวให้ความสำคัญในเรื่องของการคุ้มครองแรงงานบนเรือ seaman's act of 30 May 1975 no.18 มากกว่า

2.1.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ⁹

(1) ค่าธรรมเนียมสำหรับการจดทะเบียนเรือใหม่

⁹Norwegian Maritime Authority, Retrieved on December 27, 2016, from [https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nor/new-owner/new-owner-nor-15-m-and-more/nor-registration-fees/](https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nor/nor/new-owner/new-owner-nor-15-m-and-more/nor-registration-fees/)

- จดทะเบียนเรือใหม่ขนาดตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป ชำระค่าธรรมเนียม

NOK 3,211

- จดทะเบียนเรือใหม่ที่กำลังต่อ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 3,211
- จดทะเบียนเรือใหม่ขนาดไม่เกิน 15 เมตร ชำระค่าธรรมเนียม NOK

3,211

- จดทะเบียนเรือใหม่ขนาดไม่เกิน 15 เมตรและวัดขนาดก่อนมีการจดทะเบียน ชำระค่าธรรมเนียม NOK 2,259

(2) ค่าธรรมเนียมเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูล

- เปลี่ยนแปลงข้อมูลบริษัท ชำระค่าธรรมเนียม NOK 966
- เปลี่ยนแปลงท่าเรือที่จดทะเบียน ชำระค่าธรรมเนียม NOK 646
- จดทะเบียนจำนอง ชำระค่าธรรมเนียม NOK 2,258
- จดทะเบียนสินเชื่ออื่นๆ (ต่อลำ) ชำระค่าธรรมเนียม NOK 2,258
- เปลี่ยนแปลงที่อยู่หลังจดทะเบียนจำนอง/ สิทธิอื่นๆทางกฎหมาย ชำระ

ค่าธรรมเนียม NOK 1,932

- ยกเลิกทะเบียนเรือโดยผู้รับมอบอำนาจ (ขนาดตั้งแต่ 15 เมตรขึ้นไป)

ชำระค่าธรรมเนียม NOK 1,932

- สัญญาจำนองเรือ/ ข้อมูลทะเบียนเรือ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 579
- หนังสือรับรองความเป็นเจ้าของและภาระผูกพัน ชำระค่าธรรมเนียม

NOK 579

- จดทะเบียนยกเลิกทะเบียนเรือ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 579
- รับรองสำเนาเอกสาร ชำระค่าธรรมเนียม NOK 224
- คัดลอกรายชื่อเรือที่ทำการจดทะเบียนแล้ว ชำระค่าธรรมเนียม NOK

579

(3) ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงสำหรับจดทะเบียนเรือที่กำลังต่อ

- จดทะเบียนเจ้าของเรือใหม่ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 1,932
- เปลี่ยนชื่อเรือ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 2,571

(4) ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงสำหรับจดทะเบียนเรือที่มีขนาดไม่

เกิน 15 เมตร

- จดทะเบียนเจ้าของเรือใหม่ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 1,547
- เปลี่ยนชื่อเรือ ชำระค่าธรรมเนียม NOK 646
- จดทะเบียนเจ้าของรวม/ซื้อ/ทำเรือที่จดทะเบียน ชำระค่าธรรมเนียม

NOK 1,547

2.1.2 การจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (Norwegian International Ship Register 1987: NIS)

ประเทศนอร์เวย์เป็นประเทศแรกที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือสากล ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักงานการจดทะเบียนเรือสากลแห่งนอร์เวย์ ประเทศนอร์เวย์มีนโยบายสนับสนุนเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ คือต้องการให้มีการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและให้มีข้อจำกัดทางการค้าให้น้อยที่สุด ซึ่งประเทศนอร์เวย์ได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ขึ้นในปี ค.ศ.1987 ที่มีชื่อว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (Act of 12th June 1987 no.48 Relating to a Norwegian International Ship Register: NIS) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าและธุรกิจต่างๆแก่เรือที่มีสัญชาตินอร์เวย์หรือแก่เรือที่ชักธงประเทศนอร์เวย์ ทั้งนี้ในเรื่องเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดการคนประจำเรือนั้นได้รับความยืดหยุ่นมากขึ้น¹⁰

2.1.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

ตามมาตรา 1 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (Norwegian International Ship Register 1987) ไม่ได้กำหนดขนาดและอายุการใช้งานของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนเอาไว้ แต่กำหนดเพียงชนิดของเรือเท่านั้น ซึ่งได้แก่ เรือสินค้า เรือบรรทุกคนโดยสาร โฮเวอร์คราฟท์ (hovercraft) แต่ถ้าเรือชนิดอื่นนอกจากที่ได้

¹⁰ กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.56 - 59. และโปรดดูเพิ่มเติม Norwegian International Ship Register (NIS), Retrieved on September 27, 2016, from <https://www.sjofartsdir.no>.

กล่าวมาแล้ว เช่น เรือรบ เรือประมง หรือ เรือท่องเที่ยว เรือเหล่านี้ไม่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987¹¹ อย่างไรก็ตามเงื่อนไขขนาดของเรือมีความแตกต่างกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เพราะอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้กำหนดขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้นั้นจะต้องมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป

2.1.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ

ตามมาตรา 1 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 ที่ได้กล่าวมาแล้ว นอกจากจะกำหนดชนิดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้แล้ว ยังได้กำหนดเงื่อนไขความเป็นเจ้าของเรือไว้ด้วย ซึ่งสำนักงานการจดทะเบียนเรือสากลแห่งนอร์เวย์นั้นได้กำหนดไว้ 2 กลุ่ม¹² ได้แก่

¹¹Norwegian International Ship Register (NIS)

Section 1 - Conditions for registration

Self-propelled passenger and cargo ships and hovercraft, as well as drilling platforms and other movable installations, may on request be registered in the Norwegian International Ship Register provided they are not entered in the register of another country and... และโปรดดูเพิ่มเติม กาญจนา คงวันดี, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10*, น.65.

¹²Norwegian International Ship Register (NIS)

Section 1 - Conditions for registration

Self-propelled passenger and cargo ships and hovercraft, as well as drilling platforms and other movable installations, may on request be registered in the Norwegian International Ship Register provided they are not entered in the register of another country and:

1. the owner satisfies the nationality conditions in section 1 of the Norwegian Maritime Code of 1994; or
2. the owner, if he does not satisfy the nationality conditions in section 1 of the Norwegian Maritime Code of 1994,
 - a) is a limited company or a limited partnership with its head office in Norway; or

1. เจ้าของเรือจะต้องเป็นบุคคลที่ถูกกำหนดไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1994 (The Norwegian Maritime Code 1994) ดังนี้

1.1 บุคคลธรรมดาสัญชาตินอร์เวย์

1.2 ห้างหุ้นส่วนไม่จดทะเบียน ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศนอร์เวย์ โดยมีหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดชอบเป็นบุคคลสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60

1.3 ห้างหุ้นส่วนจำกัด โดยมีหุ้นส่วนสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของจำนวนหุ้นส่วนทั้งหมดและจำนวนหุ้นรวมกันแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของหุ้นทั้งหมดเช่นเดียวกัน

1.4 บริษัทจำกัดที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศนอร์เวย์ โดยมีผู้บริหารรวมถึงประธานกรรมการจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์ซึ่งพำนักอยู่ในประเทศนอร์เวย์ไม่น้อยกว่า 2 ปีและหุ้นของบริษัทจะต้องเป็นของบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของหุ้นทั้งหมดและจะต้องเป็นหุ้นประเภทสามัญที่เป็นของบุคคลสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้มีอำนาจในการออกเสียงในที่ประชุมได้¹³

b) is a shipowning partnership, with a managing redder (person or company) who satisfies the provisions relating to managing redder (person or company) in Chapter 5 of the Norwegian Maritime Code of 1994.

3. the owner, if he does not satisfy the conditions of items 1 or 2, has appointed a representative who is authorized to accept writs on behalf of the owner. The representative must fulfill the nationality requirements for managing redder (person or company) as set out in section 103 of the Norwegian Maritime Code of 1994.

¹³The Norwegian Maritime Code of 24 June, 1994, No. 39 (with later amendments up to and including Act of 2 August, 1996, No. 2)

Section 1 - Conditions for Nationality

A ship shall be regarded as a Norwegian ship when it has not been entered in the register of ships of another State and is owned by:

1) a Norwegian national;

2. บุคคลอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ 1

2.1 บริษัทจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนจำกัดที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศนอร์เวย์ หรือ

2.2 ห้างหุ้นส่วนที่ได้จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศนอร์เวย์ ได้แก่ บุคคลธรรมดาสัญชาตินอร์เวย์และมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศนอร์เวย์หรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่มีบุคคลสัญชาตินอร์เวย์เป็นหุ้นส่วนทั้งหมด และเป็นผู้มีภูมิลำเนาในประเทศนอร์เวย์ หรือบริษัทจำกัดที่มีสำนักงานใหญ่และผู้บริหารมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศนอร์เวย์ โดยผู้บริหารและประธานกรรมการนั้นจะต้องพำนักอยู่ในประเทศนอร์เวย์แล้วอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 2 ปีและหุ้นของบริษัทจะต้องเป็นของบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของหุ้นทั้งหมด และจะต้องเป็นหุ้นประเภทสามัญที่เป็นของบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ทั้งนี้เพื่อให้มีอำนาจในการออกเสียงในที่ประชุม¹⁴

2.3 บุคคลประเภทอื่นที่ไม่เป็นไปตามข้อ 2.1 และ 2.2 กล่าวคือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งโดยหนังสือมอบอำนาจ (power of attorney) หรือคำสั่งศาล (court's orders) เพื่อบริหารจัดการแทนเจ้าของเรือ ซึ่งอยู่ในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือ ตัวแทนนั้นเป็นได้ทั้งบุคคล

2) a shipping partnership or other Norwegian company, the members of which have unlimited liability for the obligations of the company, provided that Norwegian nationals are part owners of at least six tenths thereof;

3) a limited partnership, provided that Norwegian nationals hold at least six tenths of the capital invested by the general partners and at least six tenths of the capital invested by the limited partners;

4) a limited company not covered by subparagraph 3, provided the company's head office and the office of the board of Directors are in Norway and the majority of the directors, including the board chairman, are Norwegian nationals who are resident in Norway and have lived here for the past two years, and Norwegian nationals own shares or holdings corresponding to at least six tenths of the share capital and are entitled to exercise at least six tenths of the voting rights in the company.

¹⁴Chapter 5 of the Norwegian Maritime Code of 1994.

ธรรมดาที่มีสัญชาติและภูมิลำเนาในประเทศนอร์เวย์ หรืออาจเป็นนิติบุคคลก็ได้ ซึ่งหากเป็นห้างหุ้นส่วนจะต้องมีสำนักงานในประเทศนอร์เวย์ หรือถ้าเป็นบริษัทจำกัดจะต้องมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศนอร์เวย์ โดยผู้บริหารและประธานกรรมการจะต้องพำนักอยู่ในประเทศนอร์เวย์แล้วอย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 2 ปี และหุ้นของบริษัทจะต้องเป็นของบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของหุ้นทั้งหมดและจะต้องเป็นหุ้นประเภทสามัญที่เป็นของบุคคลที่มีสัญชาตินอร์เวย์ เพื่อให้มีอำนาจในการออกเสียงในที่ประชุม¹⁵

2.1.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

เจ้าของเรือที่ประสงค์จะจดทะเบียนเรือภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (NIS) จะต้องนำเรือมาจดทะเบียนเรือที่กรมพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Directorate: NMD) โดยเรือที่จะต้องทำการตรวจนั้นจะต้องมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ยกเว้นเรือขนส่งผู้โดยสารไม่ต้องตรวจตามกฎหมายฉบับนี้ ประเทศนอร์เวย์เป็นที่ยอมรับของนานาชาติในการตรวจเรือ ตลอดจนการออกใบรับรองหลังการตรวจเรือ ทั้งนี้ประเทศนอร์เวย์ยังยอมรับการตรวจเรือของสถาบันจัดลำดับชั้นเรือของต่างประเทศ ซึ่งสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่ประเทศนอร์เวย์ให้การยอมรับในการทำการตรวจเรือได้แก่

1. Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์
2. Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส

¹⁵ Norwegian Maritime Code of 1994

Section 103 - Managing Reder.

Every shipping partnership shall have a managing reder. A person who is a Norwegian national resident in Norway or a general partnership where all the partners are Norwegian nationals resident in Norway, or a limited company which satisfies the requirements in subparagraph 4 of Section 1 can be appointed managing reder. The Ministry may in special cases grant exemption from the requirement that all the partners in the general partnership must be resident in Norway.

3. Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ

4. Germanischer Lloyds (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมนี

5. American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา¹⁶

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการตรวจเรือไม่ได้กำหนดไว้ในบทบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (NIS) ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการตรวจเรือไม่ได้เป็นการบังคับในการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศนอร์เวย์แต่เป็นทางเลือกของเจ้าของเรือที่จะทำการตรวจเรือเพื่อแสดงถึงความปลอดภัยแก่เรือของตนเอง ทั้งนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไม่ได้กำหนดเรื่องการตรวจเรือก่อนการรับจดทะเบียนเรือเอาไว้แต่กำหนดให้มีการตรวจเรือหลังการรับจดทะเบียนเรือแล้ว ซึ่งอาจจะเป็นการตรวจเรือประจำปีหรือตรวจทุกๆ 6 เดือน ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐที่รับจดทะเบียน และผู้ทำการตรวจเรือจะต้องเป็นเจ้าพนักงานของหน่วยงานของรัฐที่มีความเชี่ยวชาญตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายระหว่างประเทศกำหนดไว้

2.1.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ¹⁷

(1) หนังสือรับรองชื่อ (certificate of name) ใช้แบบฟอร์ม KR-0019

(2) แบบฟอร์มการแจ้งสำหรับการลงทะเบียน (notification for registration form) ใช้แบบฟอร์ม KR-0010 โดยแบบฟอร์มนี้จะต้องลงลายมือชื่อโดยเจ้าของเรือหรือผู้ได้รับมอบอำนาจเพื่อกระทำการแทนเจ้าของเรือ

(3) หนังสือรับรองขนาดเรือ (tonnage certificate) โดยหนังสือนี้จะต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

¹⁶ กาญจนา คงวันดี, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10*, น.70 - 71.

¹⁷ Documentation requirements NIS, Retrieved on September 29, 2016, from <https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/documentation-requirements-nis/#title0>

(4) หนังสือรับรอง SOLAS (SOLAS-confirmation) โดยหนังสือนี้จะต้องได้รับการรับรองความปลอดภัยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ (Norwegian Maritime Authority: NMA)

(5) หนังสือรับรองความเป็นเจ้าของ (ownership) โดยหนังสือฉบับนี้จะเป็นการยืนยันกรรมสิทธิ์ในเรือจากนายทะเบียนคนก่อน ในกรณีที่เคยจดทะเบียนมาแล้ว ทั้งนี้หากเจ้าของเรือไม่ได้มาดำเนินการด้วยตัวเอง จะต้องหนังสือมอบอำนาจ (power of attorney) เพื่อแต่งตั้งผู้อื่นให้ดำเนินการแทน

(6) บันทึกการทำพิธีการรับรองการส่งมอบและการยอมรับ (protocol of delivery and acceptance) ซึ่งสามารถนำไปสแกน (scan) แล้วส่งเป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์โดยต้องมีลายมือชื่อของเจ้าของเรือและผู้ต่อเรือ

(7) หนังสือรับรองสัญชาติของเจ้าของเรือ (owner's nationality) ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้เป็นผู้มีสัญชาตินอร์เวย์ หรือในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศนอร์เวย์ เพียงแต่มีตัวแทนดำเนินการแทนในประเทศนอร์เวย์

(8) หนังสือแต่งตั้งตัวแทนในการจดทะเบียน (appointment of process agent) โดยหนังสือฉบับนี้เป็นแบบฟอร์มที่กรมพาณิชย์ของนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Directorate: NMD) ใช้แบบฟอร์ม KR-0060 ซึ่งเจ้าของเรือและผู้รับเป็นตัวแทนจะต้องลงลายมือชื่อในหนังสือฉบับนี้ด้วย

(9) ข้อตกลงในการบริหารจัดการ (management agreement) ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศนอร์เวย์ เพียงแต่ได้ตั้งตัวแทนให้มีหน้าที่ดำเนินการแทนในประเทศนอร์เวย์ เจ้าของเรือจะต้องมีหนังสือหรือเอกสารใดๆ ที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับตัวแทน โดยหนังสือนั้นจะต้องได้รับการรับรองสำเนาถูกต้องและต้องส่งไปให้หน่วยงานที่รับจดทะเบียนเรือของประเทศนอร์เวย์ (department of ship registration)

(10) เอกสารบริษัท ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นบริษัทที่จดทะเบียนในต่างประเทศ (company documentation, if owner is a foreign registered company) เช่น หนังสือรับรองบริษัท หนังสือบริคณห์สนธิ หนังสือบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น และหนังสือรับรองวัตถุประสงค์ของบริษัท

(11) หนังสือรับรองจากนายทะเบียนหรือประเทศที่เคยรับจดทะเบียนเรือมาก่อน (certificate from the previous ship register/country) ซึ่งเนื้อหาจะเกี่ยวข้องกับการยกเลิกการจดทะเบียนเพื่อเปลี่ยนธงเรือ และการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือในหนังสือซื้อขาย เป็นต้น

(12) หลักประกันสำหรับค่าจ้างและการเดินทางกลับบ้านสำหรับคนประจำเรือ (guarantee for wages and homeward journey) ซึ่งเอกสารที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการรับรองจากกระทรวงการค้า อุตสาหกรรมและการประมงของประเทศนอร์เวย์ โดยเอกสารเช่นนี้อาจเป็นหนังสือค้ำประกันจากธนาคาร (bank guarantees)

(13) เอกสาร IMO (IMO requirements) ซึ่งได้แก่เอกสารรับรองความปลอดภัยที่เรือได้รับจากกรมพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Directorate: NMD) ประกอบด้วยหนังสือรับรอง ISM-code (the ISM-code) ที่ต้องลงลายมือชื่อของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ซึ่งได้แก่เจ้าของเรือและผู้บริหารบริษัท และใช้แบบฟอร์ม KR-IMO-01, KR-IMO-02 และ KR-IMO-03 ด้วย โดยเอกสารทั้งหมดจะต้องเป็นต้นฉบับเท่านั้น

(14) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือรายปีที่บังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2559 (Registration fees per 1 January 2016) คืออัตราค่าธรรมเนียม NOK 3,211 ต่อปีต่อลำ และสำหรับการจดทะเบียนจำนองใช้อัตรา NOK 2,258 ต่อปีต่อลำ ใช้แบบฟอร์ม KR-0070

(15) หนังสือรับรองสัญชาติ / ใบรับรองสัญชาติชั่วคราว (certificate of nationality/ provisional certificate of nationality) ซึ่งหนังสือนี้จะต้องออกโดยสถานกงสุลของประเทศนอร์เวย์ ใช้แบบฟอร์ม KR-0011

(16) หมายเหตุ (please note) เอกสารทุกฉบับจะต้องได้รับการรับรองจากโนตารีพับลิก โดยจะต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษจากล่ามผู้มีใบอนุญาตสำหรับการแปลภาษา

2.1.2.5 การจัดคนประจำเรือ (manning of ship)

ตามกฎหมายการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 นั้น ไม่ได้กำหนดเกี่ยวกับเรื่องของสัญชาติหรือการจัดคนประจำเรือไว้แต่อย่างใด แต่จะให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องสวัสดิการของคนประจำเรือ กล่าวคือ กฎหมายได้บัญญัติในเรื่องของมาตรฐานขั้นต่ำของอัตราค่าจ้าง ชั่วโมงการทำงาน โดยในเรื่องของอัตราค่าจ้างและเงื่อนไขต่างๆในการจ้างนั้น จะถูกกำหนดไว้ในรูปแบบของ a collective wage agreement ซึ่งได้กำหนดไว้โดยสหภาพแรงงานของ

ประเทศนอร์เวย์¹⁸ ข้อตกลงดังกล่าวนี้จะต้องระบุไว้อย่างชัดเจนว่าอยู่ภายใต้กฎหมายและเขตอำนาจศาลของประเทศนอร์เวย์หากมีคดีความเกิดขึ้น¹⁹

นอกจากนี้ยังมีหลักเกณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้องกับการจัดคนประจำเรือ ซึ่งเรื่องนี้ได้ถูกบัญญัติไว้ใน Registration No.17 from March 17, 1987 โดยได้กำหนดให้เรือที่ได้จดทะเบียน

¹⁸ กาญจนา คงวันดี, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10*, น.81.

¹⁹ Act of 12 June 1987 No. 48 relating to a Norwegian International Ship Register. Section 6 - Pay and working

Terms of pay and employment and other working conditions on ships in this register are to be fixed in a collective wage agreement which expressly states that it applies to such service. A collective wage agreement which does not so state does not apply to service on ships in this register.

Collective wage agreements may be concluded with Norwegian 01. Foreign trade unions. The collective wage agreement mentioned in the first paragraph shall expressly state that the agreement is subject in Norwegian laws and Norwegian courts of law. The parties to the agreement may nevertheless deviate from the provisions in subsections 2 and 3 of Section 6 and Chapter 2 - 5 of Act no. 1 of 5 May 1927 relating to labour disputes, if the agreement instead of referring to Norwegian courts explicitly provides that disputes concerning the agreement shall be subject to the courts and procedural rules including rules governing arbitration in another country.

Individual contracts of engagement for service on ships in this register shall expressly state that the contract is subject to Norwegian laws and Norwegian courts. But that case concerning the employee's service on the ship may be brought against the owner before a Norwegian court or before a court in the employee's country of residence.

ทะเบียนตามการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 นั้นจะต้องมีหนังสือรับรองการจัดคนประจำเรือที่ออกให้โดยกรมการพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ ซึ่งข้อกำหนดนี้ไม่ได้กำหนดเรื่องของสัญชาติของการจัดคนประจำเรือไว้ แต่อนุญาตให้คนประจำเรือเป็นคนที่มิมีสัญชาติตามท้องที่การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด (International Maritime Organization: IMO) เท่านั้น กล่าวคือประเทศนอร์เวย์ไม่ได้กำหนดเรื่องสัญชาติไว้ แต่ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติตามประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น เพราะคนประจำเรือตามองค์การดังกล่าวมีหนังสือรับรองความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่บนเรือที่ได้รับมาตรฐานระดับสากล และนายประจำเรือที่มีหน้าที่สำคัญบนเรือ จะต้องได้รับการรับรองจากกรมการพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ จึงจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้ ในบางตำแหน่งเช่นตำแหน่งนายเรือ จะต้องเป็นผู้มีสัญชาตินอร์เวย์แต่หากไม่มีผู้ที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้ ถือว่าเป็นข้อยกเว้นกรณีพิเศษที่จะอนุญาตให้บุคคลสัญชาติอื่นดำเนินการแทน แต่บุคคลเช่นนั้นจะต้องได้รับการรับรองความสามารถจากหน่วยที่เกี่ยวข้องของประเทศนอร์เวย์ ทั้งนี้บุคคลดังกล่าวจะต้องเป็นผู้ที่มีสัญชาติของประเทศที่ได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาฉบับเดียวกันกับประเทศนอร์เวย์ด้วย เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.1995 และ ค.ศ.2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers as amended, including the 1978, 1995 as amendments and 2010 Manila amendments: STCW 2010)²⁰

2.1.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (NIS) ได้กำหนดให้พระมหากษัตริย์เป็นผู้มีอำนาจในการออกคำสั่ง เพื่อกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเรือสากลในพระราชบัญญัติดังกล่าว²¹ ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมนั้นได้ถูก

²⁰ กาญจนา คงวันดี, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10*, น.82. และโปรดดูเพิ่มเติมที่ Jens-Peter Katzoreck, “Registration of ship – the international registers of Norway, Panama and the Republic of Liberia, Seminar Paper, 2000”

²¹ Act of 12 June 1987 No. 48 relating to a Norwegian International Ship Register (NIS)

Section 5 - Fees

กำหนดไว้ในมาตรา 4 ของกฎกระทรวงที่มีชื่อว่า Regulations of 21 December 2009 no. 1738 on Fees Payable for Services Provided by the Norwegian Maritime Authority (tariff of fees) อัตราค่าธรรมเนียมนี้ได้มีการแก้ไขเสมอ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับเศรษฐกิจในปัจจุบันและได้มีการแก้ไขล่าสุดเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2558 ฉบับเลขที่ 1674²²

อัตราค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์²³ มีดังนี้

- ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนครั้งแรก NOK 3,211
- ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนเจ้าของเรือคนใหม่ NOK 1,932
- ค่าธรรมเนียมการแก้ไขข้อมูลนิติบุคคล NOK 966
- ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนชื่อเรือ NOK 2,571
- ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนท่าประจำเรือ NOK 646
- ค่าธรรมเนียมในการจำนองใหม่ NOK 2,258
- ค่าธรรมเนียมในการจำนองเรือเดินสมุทร NOK 2,258
- ค่าธรรมเนียมในการแก้ไขข้อมูลการจำนองหรือสิทธิอื่น ๆ ตามกฎหมาย NOK 1,932
- ค่าธรรมเนียมในการยกเลิกการจดทะเบียนเรือ NOK 1,932
- ค่าธรรมเนียมหนังสือรับรองจากนายทะเบียน NOK 579

A fee determined by the King shall be paid for registration or notes made in the Norwegian International Ship Register. The same applies to mortgage certificates made out in the Norwegian International Ship Register.

Claims for registration fees and fees for transcripts, etc. for ships registered in the Norwegian International Ship Register are enforceable by attachment.

²²Tariff of Fees, Retrieved on September 29, 2016, from <https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/legislation/regulations/fees-payable-for-services-provided-by-the-norwegian-maritime-authority/>

²³ NIS Registration fees, Retrieved on September 29, 2016, from <https://www.sjofartsdir.no/en/shipping/registration-of-commercial-vessels-in-nisnor/new-registration-nis/nis-fees/>

- ค่าธรรมเนียมหนังสือรับรองความเป็นเจ้าของเรือและภาระผูกพัน

NOK 579

- ค่าธรรมเนียมในการยกเลิกหนังสือรับรอง NOK 579
- ค่าธรรมเนียมในการรับรองสำเนาเอกสาร NOK 224
- ค่าธรรมเนียมในการคัดลอกรายชื่อเรือที่จดทะเบียนแล้ว NOK 579
- อัตราค่าธรรมเนียมอื่นๆในการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศนอร์เวย์

มีดังนี้²⁴

²⁴Regulations of 21 December 2009 No. 1738 on fees payable for services provided by the Norwegian Maritime Authority (Tariff of Fees)

Section 4 - Initial fee for ships registered in the NIS

1. Passenger ships delegated in accordance with the classification agreement shall pay an initial fee as cargo ships of 500 GRT and upwards as laid down in this section subparagraph 3. All other passenger ships shall pay the following fee:

Basic amount of NOK 5,000 plus a tonnage addition of NOK 0.50 per net tonne. The amount thus calculated shall be multiplied by a factor of 1.4592. In addition a fee shall be paid according to the same rates as specified in section 3 (1).

2. Cargo ships of less than 500 GRT, and standby vessels and supply vessels regardless of tonnage NOK 5,000 to be paid as the initial fee, plus a tonnage addition of NOK 0.50 per net tonne. The amount thus calculated shall be multiplied by a factor of 1.4592. In addition a fee shall be paid according to the same rates as specified in section 3 (2) or (3) and, where applicable, (4).

3. Cargo ships of 500 GRT and upwards, except standby vessels and supply vessels Basic amount NOK 12,000 plus the following tonnage additions:

for the first 5,000 net tonnes NOK 5 to be paid per net tonne

for the next 5,000 net tonnes NOK 4 to be paid per net tonne

for the next 20,000 net tonnes NOK 3 to be paid per net tonne

for the next 40,000 net tonnes NOK 2 to be paid per net tonne

For ships of more than 70,000 net tonnes an extra NOK 1 is payable per net tonnes in excess of 70,000 net tonnes.

(1) เรือโดยสารที่มีข้อตกลงการจำแนกประเภท ต้องชำระค่าธรรมเนียม เช่นเดียวกับเรือบรรทุกสินค้า คือต้องชำระค่าธรรมเนียมเริ่มแรกสำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตัน กรอส ส่วนเรือโดยสารอื่นต้องชำระค่าธรรมเนียมเริ่มแรก จำนวน NOK 5,000 และต้องชำระ ค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น NOK 0.50 ต่อทุกๆ 1 ตันกรอสในกรณีที่เรือขนาดใหญ่กว่านั้นและให้คำนวณ คุณด้วยจำนวน 1.4592 โดยต้องชำระค่าธรรมเนียมตามอัตราที่ระบุไว้ในข้อ (3)

(2) เรือบรรทุกสินค้า เรือขนส่งผู้โดยสาร และเรือเฝ้าระวังเหตุที่แทนชุด เจาะ ที่มีขนาดต่ำกว่า 500 ตันกรอสต้องชำระค่าธรรมเนียมเริ่มแรกจำนวน NOK²⁵ 5,000 เช่นเดียวกับเรือขนส่งผู้โดยสารและต้องชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้น NOK 0.50 ต่อทุกๆ 1 ตันกรอสใน กรณีที่เรือขนาดใหญ่กว่านั้น

(3) เรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ยกเว้นเรือเฝ้า ระวังเหตุที่แทนชุดเจาะต้องชำระค่าธรรมเนียมเริ่มแรก NOK 12,000 และ

สำหรับเรือขนาด 5,000 ตันกรอสแรกให้ชำระ NOK 5 ต่อทุกๆ 1 ตัน กรอส

สำหรับเรือขนาด 5,000 ตันกรอสต่อไปให้ชำระ NOK 4 ต่อทุกๆ 1 ตัน กรอส

สำหรับเรือขนาด 20,000 ตันกรอสให้ชำระ NOK 3 ต่อทุกๆ 1 ตันกรอส

สำหรับเรือขนาด 40,000 ตันกรอสให้ชำระ NOK 2 ต่อทุกๆ 1 ตันกรอส

สำหรับเรือขนาด 70,000 ตันกรอสขึ้นไปให้ชำระ NOK 1 ต่อทุกๆ 1 ตัน กรอสที่เกิน 70,000 ตันกรอส

2.1.3 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าแห่งประเทศนอร์เวย์ (The Bareboat Charter Registration)

ประเทศนอร์เวย์ยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติให้มีการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบ เปล่า มีเพียงแต่การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ และการจดทะเบียนเรือสากลเท่านั้น

²⁵ NOK เป็นชื่อย่อของหน่วยเงินตรา นอร์เวย์ โดยย่อมาจากคำว่า (Norwegian Krone)

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าประเทศนอร์เวย์มีกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรืออยู่ 3 ฉบับได้แก่ การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Ordinary Ship Register) ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (Norwegian Maritime Code) และพระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (Norwegian International Ship Register 1987) ซึ่งกฎหมายทั้ง 3 ฉบับนี้อยู่ภายใต้การควบคุมของกรมพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Directorate) อย่างไรก็ตามประเทศนอร์เวย์ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter) บังคับใช้

เนื่องจากปี ค.ศ.1987 ประเทศนอร์เวย์ประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศนอร์เวย์ ค.ศ.1987 (Norwegian International Ship Register 1987) ทำให้ได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือในการนำเรือมาจดทะเบียนเป็นอย่างมาก เพราะกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศนอร์เวย์มีความครอบคลุม ทันสมัย เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในขณะนั้น และยังสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียน ค.ศ.1986 เช่น เงื่อนไขของการเป็นเจ้าของเรือที่เป็นได้ทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล การตรวจเรือ การจัดคนประจำเรือ แต่ยังมีบางส่วนที่ไม่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียน ค.ศ.1986 เช่น ขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้

ปัจจุบันประเทศนอร์เวย์ไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียน ค.ศ.1986 และได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือในการนำเรือมาจดทะเบียนน้อยลง เนื่องจากการกำหนดความเป็นเจ้าของเรือที่ต้องมีคนสัญชาตินอร์เวย์ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 อัตราภาษีที่สูง และการจัดคนประจำเรือที่บังคับให้เจ้าของเรือต้องจ้างคนที่มีสัญชาตินอร์เวย์ทำงานบนเรือไม่ต่ำกว่าที่กฎกระทรวงกำหนด ทำให้เจ้าของเรือมีค่าใช้จ่ายที่สูงและไม่คุ้มต่อการนำเรือมาจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของประเทศนอร์เวย์

2.2 ประเทศเดนมาร์ก

ประเทศเดนมาร์กเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีชื่อเสียงในการจดทะเบียนเรือ ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรืออยู่ 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1995 (Merchant Shipping Act 1995: MSA) การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก

ค.ศ.1988 (The Danish International Register 1988: DIS) และการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (The Bareboat Charter Registration) โดยกฎหมายทั้ง 3 ฉบับมีเนื้อหาดังต่อไปนี้

2.2.1 การจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศเดนมาร์ก ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1995 (Merchant Shipping Act 1995: MSA)²⁶

2.2.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

เรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนจะต้องเป็นเรือขนส่งสินค้า เรือท่องเที่ยว หรือเรืออื่นที่มีลักษณะเช่นว่านี้ และในกรณีของเรือลำเลียง (barges) เรือปั้นจั่น (floating cranes) เรือขุดลอก (dredgers) จะสามารถนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายนี้ได้ต่อเมื่อมีขนาดมากกว่า 20 ตันกรอสขึ้นไป และเงื่อนไขเพิ่มเติมในการนำเรือมาจดทะเบียนมีดังต่อไปนี้

(1) เรือที่มีขนาดมากกว่า 20 ตันกรอสขึ้นไปจะต้องได้รับการรับรองเป็นหนังสือให้จดทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือก่อน

(2) เรือที่มีขนาดมากกว่า 5 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 20 ตันกรอส ไม่จำเป็นต้องได้รับการรับรองเป็นหนังสือ เพียงแต่ได้รับคำร้องขอจากเจ้าของเรือก็จะสามารถจดทะเบียนได้

(3) เรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือจะได้รับการจดทะเบียนเรือแบบพิเศษ (การจดทะเบียนเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือ) ทั้งนี้การต่อเรือจะต้องมีความคืบหน้า จนสามารถชี้ให้เห็นได้ว่าเรือจะมีขนาดประมาณมากกว่า 5 ตันกรอสขึ้นไป

ในส่วนของเรือรบ อู้อย่น้ำ (floating docks) ตู้คอนเทนเนอร์ลอยน้ำ (floating containers) หรือสิ่งอื่นเช่นว่านี้ไม่สามารถนำมาจดทะเบียนได้²⁷

²⁶ กฎหมายการจดทะเบียนเรือของประเทศเดนมาร์กจะมี 2 ภาษา โดยภาษาเดนมาร์กจะเรียกว่า (søloven) ส่วนภาษาอังกฤษจะเรียกว่า Merchant shipping act แต่ทั้งนี้หากมีข้อพิพาทจะใช้กฎหมายที่เป็นภาษาเดนมาร์ก (søloven) พิจารณาท่านั้น

²⁷ Merchant Shipping Act 1995 :

Section 10 - Ships which have been built and which have a gross tonnage of or above 20 shall be notified by the owner of the ship for registration in the register of shipping.

2.2.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ

เงื่อนไขในการเป็นเจ้าของเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือของประเทศไทย ค.ศ.1995 จะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติเดนมาร์ก และมีคุณสมบัติต่อไปนี้

- (1) บุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติเดนมาร์ก
- (2) สถาบันของรัฐหรือองค์การปกครองท้องถิ่นของประเทศไทย
- (3) นิติบุคคลอื่นที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเดนมาร์กหรือจดทะเบียนเป็นบริษัทเดนมาร์ก มูลนิธิหรือสมาคมในประเทศไทย
- (4) ในกรณีที่เจ้าของรวมจะต้องมีบุคคลที่มีสัญชาติเดนมาร์กเป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง และบุคคลเช่นนี้ให้รวมถึงบุคคลที่กล่าวมาแล้วในข้อ 3.²⁸

Subsection 2 - Ships with a gross tonnage of or above 5, but below 20, may be registered in the register of shipping at the request of the owner of the ship.

Subsection 3 - Ships under construction in the Realm may, at the request of the owner of the ship, be registered in a special part of the register of shipping (the ship construction register), provided the construction of the ship is so far advanced that the ship can be clearly identified and provided the gross tonnage is estimated to be no less than 5.

²⁸ Merchant Shipping Act 1995.

Section 1 - In order for a ship to be considered as Danish and fly the Danish flag, the owner of the ship shall be Danish.

Subsection 2 - To be considered Danish an owner shall be

- 1) a Danish national,
- 2) a Danish state institution or municipality,
- 3) another legal personality established pursuant to Danish law or registered as a Danish company, foundation or association in this country.

Subsection 3 - Part-owner shipping undertakings shall be considered Danish if at least half of them is owned by physical or legal personalities covered by subsection 2 and the managing owner meets the conditions stipulated in subsection 2.

2.2.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

สำหรับเงื่อนไขในการตรวจเรือ เป็นเงื่อนไขเดียวกันกับการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก คือองค์การพาณิชย์นาวีของประเทศเดนมาร์ก (Danish Maritime Authority: DMA) จะเป็นผู้เข้าตรวจเรือและออกใบอนุญาต ซึ่งเรือที่จะต้องตรวจมีอยู่ 2 ประเภท เท่านั้นคือเรือโดยสารและเรือขนส่งสินค้า โดยปัจจุบันค่าธรรมเนียมในการตรวจคือ DKK 885 ต่อ ชั่วโมง²⁹ ซึ่งองค์การพาณิชย์นาวีของประเทศเดนมาร์กเปรียบเสมือนกับกรมเจ้าท่าของประเทศไทย

2.2.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

- (1) ในกรณีที่ เป็นบุคคลธรรมดาเจ้าของคนเดียว (enkeltmandsrederi) ใช้แบบฟอร์ม R1
- (2) กรณีที่มีบุคคลธรรมดาเป็นเจ้าของหลายคน (partrederi) ใช้แบบฟอร์ม R2
- (3) บริษัทจำกัด (aktieselskab og anpartsselskab) ใช้แบบฟอร์ม R3
- (4) ห้างหุ้นส่วนจำกัด (interessentskab eller kommanditselskab) ใช้แบบฟอร์ม R4
- (5) ในกรณีนิติบุคคลมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง (Ændringer i interessentskaber, kommanditselskaber, andre selskaber, forening eller stiftelse) ใช้แบบฟอร์ม R5
- (6) นิติบุคคลประเภทมูลนิธิ (forening, stiftelse, selskab med begrænset ansvar) ใช้แบบฟอร์ม R6
- (7) นิติบุคคลต่างประเทศ (udenlandsk selskab) ใช้แบบฟอร์ม R26
- (8) คำขอให้จัดส่งผลการลงทะเบียนเรือ (registreringspligtigt skib) ใช้แบบฟอร์ม S1
- (9) หนังสือรับรองการต่อเรือ (skib under bygning) ใช้แบบฟอร์ม S2

²⁹ ค่าธรรมเนียมในอัตรานี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559. สืบค้นเมื่อวันที่ 12 มกราคม 2560, จาก <http://www.dma.dk/Ships/surveyofships/Sider/default.aspx>

(10) หนังสือรับรองการยกเลิกสัญชาติเดิมของเรือ (slettelse af skib ved overgang til ikke-dansk ejer) ใช้แบบฟอร์ม S4

(11) หนังสือรับรองลักษณะเฉพาะของเรือ (påmærkning) ใช้แบบฟอร์ม S7

(12) คำขอจดทะเบียนเรือ (skib i fartøjsfortegnelsen) ใช้แบบฟอร์ม S8

(13) หนังสือรับรองจากผู้ต่อเรือ (bilbrev) ใช้แบบฟอร์ม B1

(14) เอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือ (skibsskøde) ใช้แบบฟอร์ม B2

(15) เอกสารสัญญาซื้อขาย หรือทะเบียนเรือที่เป็นภาษาอังกฤษ (bill of sale : skibsskøde B2 engelsk version)

ในกรณีที่เรือมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป จะต้องนำเอกสารต่อไปนี้มาแสดง

(16) ในกรณีที่เรือใหม่ต้องการกรอกข้อมูลเบื้องต้นของเรือ (Nybygning) ใช้แบบฟอร์ม Initial Input

(17) ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงสถานะของเรือ (Indflagning Ændringer i skibets) ใช้แบบฟอร์ม CSR³⁰

2.2.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

สำหรับเงื่อนไขการจัดคนประจำเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือของเดนมาร์ก ค.ศ.1995 (MSA) จะมีเงื่อนไขที่คล้ายพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (DIS) ในเรื่องของจำนวนคนประจำเรือ กล่าวคือยังกำหนดให้เป็นดุลยพินิจขององค์การพาณิชยนาวีของประเทศเดนมาร์ก (Danish Maritime Authority: DMA) แต่ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1995 (MSA) กำหนดคนประจำเรือให้ขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของเรือ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

³⁰ Christoffer Johannes Tolstrup, Stud. Jur. “Søfartsstyrelsen/Danish Maritime Authority Skibsregistret (SRG)/Register of Shipping,” Retrieved on January 19,2017, from <http://www.soefartsstyrelsen.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/Blanketoversigt/Sider/default.aspx>

(1) สำหรับเรือโดยสารทุกขนาด เรือขนส่งสินค้าตั้งแต่ 20 ตันกรอสขึ้นไป และเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส จะต้องมียกหนังสือรับรองการจัดคนประจำเรือจากองค์การพาณิชยนาวีแห่งประเทศเดนมาร์ก (DMA)

(2) เรือพาณิชย์ภายในประเทศที่มีขนาดไม่เกิน 20 ตันกรอส สำหรับเรื่องความปลอดภัยของคนประจำเรือ อาจถูกกำหนดไว้สำหรับกลุ่มเรือแต่ละประเภท ให้เป็นไปตามประกาศเรื่องความปลอดภัยของคนประจำเรือที่ออกโดยองค์การพาณิชยนาวีแห่งประเทศเดนมาร์ก (DMA) แทนการออกหนังสือรับรองตามที่กำหนดไว้ในวรรคแรก³¹

(3) นายเรือและนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกล ต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถจากองค์การพาณิชยนาวีแห่งประเทศเดนมาร์ก (DMA)³²

(4) สำหรับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 20 - 500 ตันกรอส จะมีรายละเอียดของใบประกาศนียบัตรของนายเรือและนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลดังนี้

ขนาดของเรือ (ตันกรอส)	ประเภท	หน่วยงานที่ออกใบประกาศนียบัตร
20 – 99	ใบประกาศนียบัตร	STCW reg. II/3 as watch keeping officer
100 – 199		Certificate as Second Hand

³¹ Act on Manning of Ships 1997

Section 4 - (1) Passenger ships (irrespective of size), cargo ships of 20 gross tonnage or more as well as cargo ships of less than 20 gross tonnage in international trade shall be provided with a certificate issued by the Danish Maritime Authority specifying the safe manning required.

(2) As regards ships of less than 20 gross tonnage in domestic trade the safe manning may be fixed for groups of ships and instead of issuing a certificate as described in subsection (1) notice about the fixed safe manning may be given by publication in Notices from the Danish Maritime Authority.

³² Act on Manning of Ships 1997

Section 6 - (1) Masters as well as navigation and engineer officers shall hold a Danish certificate of competency.

	การเดินเรือ	STCW reg. II/3 as watch keeping officer
200 - 499		ระดับชั้นที่ 4 STCW reg. II/3 as watch keeping officer

(5) สำหรับเรือประเภทอื่นๆ

ขนาดของเรือ (ตันกรอส)	ใบประกาศนียบัตรสำหรับนายเรือ	ใบประกาศนียบัตรผู้ช่วยนายเรือ
20 - 2990	ใบประกาศนียบัตรประเภทเฉพาะ STCW reg. II/2 as Master	ระดับชั้นที่ 3 STCW Reg. II/2 as Chief Mate
3000 ขึ้นไป	STCW reg. II/2 as Master	ระดับชั้นที่ 1 STCW Reg. III/3 as Chief Mate

2.2.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

(1) ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือครั้งแรก

1.1 เรือสำราญ

- จดทะเบียนโดยใช้สัญญาซื้อขาย ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 0.4 ของ
ราคาซื้อขาย

- จดทะเบียนโดยใช้หนังสือรับรองจากผู้ต่อเรือไม่มีค่าธรรมเนียม

- จดทะเบียนโดยใช้สัญญาจำนองเรือ ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 1.5

1.2 เรือประมงที่มีขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอสขึ้นไป

- จดทะเบียนโดยใช้สัญญาซื้อขาย ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 0.4 ของ
ราคาซื้อขาย

- จดทะเบียนโดยใช้หนังสือรับรองจากผู้ต่อเรือ ไม่มีค่าธรรมเนียม

- จดทะเบียนโดยใช้สัญญาจำนองเรือ ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 0.1

1.3 เรือทั่วไปที่มีขนาดตั้งแต่ 5 ตันกรอสขึ้นไป ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 0.4 ของราคาซื้อขาย

1.4 เรือทั่วไปที่มีขนาดไม่เกิน 5 ตันกรอส ไม่มีค่าธรรมเนียม³³

(2) ค่าธรรมเนียมรายปี

เจ้าของเรือที่ทำการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายนี้จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปี ซึ่งค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของเรือแต่ละลำ โดยค่าธรรมเนียมต่อไปนี้จะไม่ครอบคลุมไปถึงการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าและเรือที่จดทะเบียนในเกาะกรีนแลนด์ หรือเรือที่เจ้าของเรือเป็นผู้มีภูมิลำเนาบนเกาะกรีนแลนด์ หรือ นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นบนเกาะกรีนแลนด์

2.1 เรือขนาดเล็กกว่า 20 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม DKK 800

2.2 เรือขนาดระหว่าง 20-500 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม DKK 1,600

2.3 เรือขนาดมากกว่า 500 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม DKK 2,400³⁴

³³ การชำระเงินค่าธรรมเนียมจะต้องชำระเป็นเช็คพร้อมแนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง หรือชำระผ่านทาง Netbank - Danske Bank, Retrieved on January 12, 2017, from <http://www.dma.dk/Ships/Sider/Pricesandfees.aspx>

³⁴ Merchant Shipping Act (MSA) 1995.

Section - 15a Owners of ships registered in the register of shipping and in the boat register shall pay an annual fee for each ship registered.

Subsection - 2 For ships with a gross tonnage below 20, the annual fee shall amount to DKK 800.

Subsection - 3 For ships with a gross tonnage between 20 and 500, the annual fee shall amount to DKK 1,600.

Subsection - 4 For ships with a gross tonnage of or above 500, the annual fee shall amount to DKK 2,400.

Subsection - 5 For ships that have only a gross register tonnage measurement, the fee shall be determined pursuant to subsections 2-4 on the basis of the ship's gross register tonnage.

Subsection 6 - For ships that have neither a gross tonnage nor a gross register tonnage, the fee shall amount to DKK 800.

2.2.2 การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (The Danish International Register 1988: DIS)

ประเทศเดนมาร์กเป็นประเทศที่สองต่อจากประเทศนอร์เวย์ที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือสากลในลักษณะคู่ขนานหรือการจดทะเบียนเรือระบบที่สอง ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาลในการสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อเป็นการเปิดตลาดและการลดข้อจำกัดทางการค้า การผลักดันให้กองเรือเดนมาร์กสามารถแข่งขันกับเรือจากประเทศอื่น และรวมถึงการส่งเสริมมาตรการป้องกันความปลอดภัยของเรือและการป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เกิดจากการขนส่งทางทะเล³⁵

การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (The Danish International Register: DIS) เป็นกฎหมายที่สนองนโยบายของรัฐบาลเดนมาร์ก เพราะรัฐบาลประสงค์ให้กองเรือของตนมีศักยภาพในการแข่งขันกับกองเรือของต่างประเทศ ระบบการจดทะเบียนเรือสากลนี้ได้มีการประกาศเพื่อบังคับใช้ในปี ค.ศ.1988 ซึ่งเป็นการประกาศหลังจากที่มีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1988 เพียง 2 ปี ทั้งนี้ประเทศเดนมาร์กไม่ได้ร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่กฎหมายของประเทศเดนมาร์กฉบับดังกล่าวมีหลายส่วนที่คล้ายกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

Subsection 7 - Subsections 1-6 shall not apply to ships registered in Greenland, owned by persons domiciled in Greenland or by companies or the like domiciled in Greenland.

Subsection 8 - Subsections 1-6 shall not apply to ships that, pursuant to section 24, have been registered in a foreign register of shipping on the basis of a bareboat charter agreement and temporarily fly another flag of nationality than the Danish one.

Subsection 9 - Ships that have by the Danish Ship Preservation Trust been declared worthy of preservation through the issue of a declaration of preservation worthiness shall be exempted from paying annual fees pursuant to this section.

³⁵Danish Shipping Policy, สืบค้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2559, จาก <http://www.dma.dk/Policy/Sider/Mainpage.aspx>

หลังจากที่ได้บังคับใช้กฎหมายในการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก (DIS) ทำให้ประเทศเดนมาร์กสามารถเพิ่มกองเรือพาณิชย์ได้อย่างรวดเร็ว และยังช่วยจูงใจไม่ให้เจ้าของเรือที่มีสัญชาติเดนมาร์กนำเรือไปจดทะเบียนในต่างประเทศซึ่งปัญหานี้เคยเป็นปัญหาใหญ่ของประเทศเดนมาร์กก่อนปี ค.ศ.1988 นอกจากนี้ยังส่งผลดีแก่ประชากรชาวเดนมาร์กทำให้สามารถมีงานทำเพิ่มขึ้นในส่วนของการจัดคนประจำเรือ³⁶

2.2.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

สำหรับเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนเรือในระบบการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก (DIS) ต้องมีขนาดตั้งแต่ 20 ตันกรอสขึ้นไป ประเภทของเรือได้แก่ เรือขนส่งสินค้า เรือโดยสาร เรือขุดลอก (dredgers) หรือเรือปั้นจั่น (floating cranes) แต่เรือรบ (warship) เรือประมง (fishing vessels) เรือสำราญ (recreational craft) ไม่นับญาติให้จดทะเบียนตามกฎหมายการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988³⁷

2.2.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ³⁸

เจ้าของเรือที่สามารถนำเรือของตนมาจดทะเบียนในระบบการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์กได้ (DIS) จะต้องมีคุณสมบัติดังนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติเดนมาร์ก หรือเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายภายในของประเทศเดนมาร์ก
- (2) เป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติของประเทศที่อยู่ในกลุ่มสหภาพยุโรป (European Union: EU) หรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Area: EEA)³⁹

³⁶ เฟิงอ้าว.

³⁷ Ship Registration and Fee. Retrieved on September 30, 2016, from <http://www.dma.dk/themes/jointheDanishmerchantfleet/Sider/Shipregistrationandfees.aspx> และโปรดดูเพิ่มเติม Andreas Nordseth, Information about EU/EEA shipping companies' possibilities of having ships registered in the Danish International Ship Register, p.2.

³⁸ กาญจนนา คงวันดี, อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 10, น.68 - 69. และโปรดดูเพิ่มเติม เฟิงอ้าว.

³⁹ ประเทศกลุ่มสหภาพยุโรปและเขตเศรษฐกิจยุโรป ได้แก่ ออสเตรีย, เบลเยียม, บัลแกเรีย, โครเอเชีย, สาธารณรัฐไซปรัส, สาธารณรัฐเช็ก, เดนมาร์ก, เอสโตเนีย, ฟินแลนด์, ฝรั่งเศส, เยอรมนี,

(3) หากเป็นบริษัทที่จดทะเบียนจัดตั้งตามกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จะต้องมีบุคคลสัญชาติเดนมาร์กถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของหุ้นทั้งหมด

(4) ในกรณีที่เป็นิติบุคคลที่ไม่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศเดนมาร์ก เจ้าของเรือจะต้องตั้งผู้กระทำการแทนเพื่อให้มาดำเนินการต่างๆแทนตน โดยผู้แทนนั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลในรูปแบบของสำนักงานผู้แทนหรือสำนักงานสาขาก็ได้ แต่ต้องมีที่พำนักอยู่ในประเทศเดนมาร์ก ซึ่งผู้แทนนั้นจะต้องมีอำนาจในการจัดการตามกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือการอย่างอื่นที่มีทำนองเช่นว่านั้น

2.2.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

สำหรับเงื่อนไขในการตรวจเรือก่อนที่จะจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ไม่ได้เป็นเรื่องใหม่ของการจดทะเบียนเรือของประเทศเดนมาร์ก เพราะการจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศเดนมาร์กก็ต้องทำการตรวจเรือก่อน โดยเรือที่นำมาจดทะเบียนจะต้องผ่านการตรวจสอบมาตรฐานของเรือตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายภายในของประเทศเดนมาร์กได้กำหนดไว้ ซึ่งหลักเกณฑ์เช่นว่านี้ได้รับการยอมรับจากประเทศต่างๆ ซึ่งมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องนี้เป็นคือ the Center for Maritime Safety and Occupational Health ต่อมาในปี พ.ศ.2554 ได้ยุบรวมกับหน่วยงานที่มีชื่อว่า ศูนย์วิจัยและพัฒนาพาณิชยนาวิ (The Centre of Maritime Research and Innovation) และได้เปลี่ยนชื่อเป็น (The Centre of Maritime Health and Society: CMSS) ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลขององค์การพาณิชยนาวิของประเทศเดนมาร์ก (DMA) นอกจากนี้ยังรับผิดชอบเรื่องการจัดลำดับชั้นของเรือและประสานงานกับองค์การอื่นๆทั้งในและต่างประเทศเกี่ยวกับการตรวจสอบเรือและความปลอดภัย⁴⁰

ในการตรวจเรือจะแยกตามประเภทของเรือ ซึ่งในกรณีที่เป็เรือขนส่งสินค้าที่จะนำมาจดทะเบียนตามระบบการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศเดนมาร์ก (DIS) ต้องมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป หรือถ้าเป็นเรือใหม่ที่กำลังต่ออยู่ จะได้รับการตรวจโดยสถาบัน

กรีซ, อังกฤษ, ไอร์แลนด์, อิตาลี, ลัตเวีย, ลิทัวเนีย, ลักเซมเบิร์ก, มอลตา, เนเธอร์แลนด์, โปแลนด์, โปรตุเกส, โรมาเนีย, สโลวาเกีย, สโลวีเนีย, สเปน, สวีเดน, สวิตเซอร์แลนด์, นอร์เวย์, ไอซ์แลนด์ และ ลิกเตนสไตน์

⁴⁰The Centre of Maritime Health and Society (CMSS), Retrieved on September 30, 2016, from <http://www.sdu.dk/en/ist/cmss>

จัดลำดับชั้นเรือ (CMSS) หรือหน่วยงานอื่นๆที่รัฐบาลเดนมาร์กให้การยอมรับ และในขั้นสุดท้ายของการตรวจเรือจะทำการตรวจโดยการพาณิชย์นาวิแห่งประเทศเดนมาร์ก (DMA) โดยหากผ่านเกณฑ์ในลำดับสุดท้ายการพาณิชย์นาวิแห่งประเทศเดนมาร์กจะออกหนังสือรับรองการผ่านการตรวจเรือให้แก่เจ้าของเรือ⁴¹ เพื่อใช้ประกอบในการขอตระเบียนเรือและขอใบอนุญาตประกอบการค้า ซึ่งหากหนังสือรับรองการตรวจเรือที่ออกให้โดยหน่วยงานอื่นๆที่รัฐบาลเดนมาร์กให้การยอมรับ หนังสือรับรองดังกล่าวจะใช้ได้ชั่วคราวเพราะมีอายุการใช้งานเพียง 6 เดือนนับแต่วันที่ได้รับหนังสือรับรองเท่านั้น ซึ่งสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่รัฐบาลเดนมาร์กให้การยอมรับ ได้แก่⁴²

- (1) American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา
- (2) Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส
- (3) Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์
- (4) Germanischer Lloyd (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมัน
- (5) Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ
- (6) Nippon KaijiKyokai (NKK) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศญี่ปุ่น
- (7) RINA S.p.A Registro Italiano Navale Group สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอิตาลี

2.2.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (DIS) นายทะเบียนจะยอมรับเอกสารที่เป็นภาษาเดนมาร์ก ภาษาสวีเดน ภาษานอร์เวย์ และภาษาอังกฤษเท่านั้น ในกรณีที่เอกสารเป็นภาษาอื่นนอกเหนือจากที่กล่าวมานี้ จะต้องได้รับการรับรองจากโนตารีพับ

⁴¹ โดยอัตราค่าธรรมเนียมในการตรวจเรือคือ DKK 885 ต่อชั่วโมง อัตรานี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559, สืบค้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2559, จาก <http://www.dma.dk/Ships/surveyofships/Sider/default.aspx>

⁴² เฝิงอ่าว

ลิก โดยต้องแปลเป็นภาษาเดนมาร์กหรือภาษาอังกฤษเท่านั้น สำหรับเอกสารที่เป็นภาษาสวีเดน ภาษานอร์เวย์และภาษาอังกฤษ หากเอกสารนั้นไม่ชัดเจน นายทะเบียนสามารถสั่งให้แปลเป็นภาษาเดนมาร์กได้⁴³ โดยเอกสารประกอบการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศไทยเดนมาร์กมีดังนี้

(1) หนังสือแจ้งเกี่ยวกับข้อมูลของเรือ (notification of ship's data) โดยการแจ้งนั้นเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการแทนจะต้องใช้แบบฟอร์ม S21 โดยเอกสารต้นฉบับจะต้องลงลายมือชื่อโดยเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินการแทน หรือกรรมการผู้มีอำนาจและต้องได้รับการรับรองลายมือชื่อนั้นโดยโนตารีพับลิก

(2) หนังสือจองชื่อเรือที่ได้รับการรับรองแล้ว (approval/reservation of the ship's name in the ship register) โดยชื่อนี้ต้องได้รับการรับรองโดยนายทะเบียนก่อนที่จะมีการจดทะเบียน ซึ่งชื่อเรือนั้นจะต้องมีความชัดเจนว่าไม่ได้ซ้ำกับเรือลำอื่นที่ได้จดทะเบียนแล้ว

(3) หนังสือรับรองความเป็นเจ้าของเรือและเอกสารที่กำหนดว่าเป็นไปตามเงื่อนไขของการจัดตั้งและการปฏิบัติงาน (notification of the ship's owner and documentation of compliance with the conditions of establishment and activity) ซึ่งหนังสือนี้ระบุเกี่ยวกับการกำหนดหน้าที่ต่างๆ สำหรับการดำเนินการจดทะเบียนแทนในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้ดำเนินการเอง และเจ้าของเรือต้องลงลายมือชื่อในเอกสาร พร้อมพยานสองคนลงลายมือชื่อหรือทนายความสามารถลงลายมือชื่อแทนเจ้าของเรือได้

(4) เอกสารที่แสดงถึงกรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของเรือ (the owner's title to the ship)

4.1 กรณีที่เป็นเรือใหม่ (new ship) จะต้องมีต้นฉบับหนังสือรับรองของผู้ต่อเรือ (builder's certificate) โดยต้องได้รับการรับรองจากโนตารีพับลิกและต้องมีลายมือชื่อของผู้ขายเป็นสำคัญ โดยใช้แบบฟอร์ม B1 (builder's certificate)

4.2 กรณีซื้อเรือมือสองจากต่างประเทศ (a second-hand ship bought abroad) หนังสือสัญญาซื้อขายจะต้องได้รับการรับรองจากโนตารีพับลิก โดยหนังสือนั้นจะต้องมีลายมือชื่อของผู้ขายเป็นสำคัญ หรือหากมอบอำนาจให้ผู้อื่นกระทำการแทน จะต้องระบุหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจให้ชัดเจน ทั้งนี้ต้องใช้แบบฟอร์ม B2 (bill of sale)

⁴³ Andreas Nordseth, *supra* note 37, p.12.

4.3 กรณีซื้อเรือมือสองในประเทศเดนมาร์ก (a second-hand ship bought in Denmark) หนังสือสัญญาซื้อขายจะต้องได้รับการรับรองจากโนตารีพับลิก หากมอบอำนาจให้ผู้อื่นกระทำการแทน จะต้องระบุหน้าที่ผู้รับมอบอำนาจให้ชัดเจน ทั้งนี้ต้องใช้แบบฟอร์ม B2 (bill of sale)

(5) ต้นฉบับหนังสือแสดงการยกเลิกการจดทะเบียน (original certificate of cancellation) เอกสารนี้ใช้สำหรับเรือที่เคยมีการจดทะเบียนมาก่อนแล้ว เพราะการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (DIS) จะทำการจดทะเบียนไม่ได้ ถ้าหากว่าหนังสือนี้ยังไม่ได้ส่งมาให้นายทะเบียนยังรัฐที่รับจดทะเบียน

(6) หนังสือรับรองขนาดเรือสากลสัญชาติเดนมาร์ก (danish international tonnage certificate) โดยหนังสือรับรองฉบับนี้จะต้องออกโดยองค์การพาณิชย์นาวีแห่งประเทศเดนมาร์ก (DMA)

(7) หนังสือรับรองเครื่องหมาย (certificate of marking) โดยหนังสือนี้จะต้องกำหนดเอกลักษณ์เฉพาะที่เกี่ยวกับประเทศเดนมาร์กของเรือเอาไว้ โดยต้องใช้แบบฟอร์ม S7

(8) สัญญาจำนอง (mortgages) ซึ่งจะต้องใช้หนังสือต้นฉบับ ต้องมีลายมือชื่อของผู้มีอำนาจกระทำการ วันที่ลงลายมือชื่อ พยานที่เป็นชาวเดนมาร์ก หรือต้องได้รับการรับรองโดยโนตารีพับลิก การจดทะเบียนจำนองกับการจดทะเบียนเรือสามารถทำในวันเดียวกันได้⁴⁴

2.2.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

การจัดคนประจำเรือภายใต้การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (DIS) จะต้องมีการจัดคนประจำเรือไม่ต่ำกว่าจำนวนที่องค์การพาณิชย์นาวีแห่งประเทศเดนมาร์กได้กำหนดไว้ และประเด็นที่สำคัญคือนายเรือจะต้องเป็นผู้ที่มีสัญชาติเดนมาร์กเท่านั้นโดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ⁴⁵

ในส่วนหลักเกณฑ์อื่นๆที่เกี่ยวกับนายเรือและลูกเรือ จะใช้มาตรฐานเดียวกันกับการรับจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศเดนมาร์ก กล่าวคือ จะกำหนดให้เป็นไปตาม masters and seamen's consolidation ซึ่งจะบัญญัติในเรื่องการคุ้มครองคนประจำเรือเพื่อไม่ให้ถูกเอา

⁴⁴โปรดดูหัวข้อ 2.2.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

⁴⁵ ภาณุจนา คงวันดี, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1, น.82.

เปรียบจากนายจ้าง เช่น การกำหนดแบบฟอร์มสัญญาจ้างไว้ โดยจะต้องทำสัญญาจ้างเป็นหนังสือ และต้องเป็นไปตามแบบที่องค์การพาณิชย์แห่งประเทศเดนมาร์กได้กำหนดไว้เท่านั้น ทั้งยังรวมไปถึงอัตราค่าจ้าง การจ่ายเงินค่าจ้างแก่คนประจำเรือ ซึ่งในเรื่องการจ่ายค่าจ้างนี้สามารถกำหนดให้ เป็นไปตามที่คนประจำเรือและนายจ้างได้ตกลงกัน ทั้งนี้ให้ยึดข้อเสนอของลูกจ้างเป็นหลักและต้องไม่ เสียเปรียบนายจ้าง⁴⁶

2.2.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก (DIS) ไม่มีค่าธรรมเนียม รวมถึงการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter) แต่มีค่าธรรมเนียมรายปีบาง รายการ ที่เจ้าของเรือจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียม ซึ่งได้แก่

- (1) การจดทะเบียนเรือโดยใช้หนังสือรับรองจากผู้ต่อเรือ ไม่มีค่าธรรมเนียม
- (2) การจดทะเบียนเรือโดยใช้หนังสือสัญญาซื้อขาย ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 0.1 ของราคาที่ซื้อขาย (เศษส่วนจะถูกปัดให้เป็น DKK 100)
- (3) การจดทะเบียนเรือที่ใช้สัญญาจำนอง⁴⁷ ชำระค่าธรรมเนียมร้อยละ 0.1 ของราคาที่ซื้อขาย (เศษส่วนจะถูกปัดให้เป็น DKK 100)
- (4) ค่าธรรมเนียมรายปี
 - เรือขนาดระหว่าง 20-500 ตันกรอสชำระค่าธรรมเนียม DKK 1,600
 - เรือขนาดมากกว่า 500 ตันกรอสขึ้นไปชำระค่าธรรมเนียม DKK 2,400
- (5) ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเล็กและหนังสือแสดงรายการเรืออย่างเป็นทางการ ชำระค่าธรรมเนียม DKK 175

⁴⁶ เฟิงฮ้าง, น.83.

⁴⁷ เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์และสัญญาจำนองที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศก็สามารถจดทะเบียนได้ เพียงแต่คนที่นำเอกสารมาขึ้นนั้นจะต้องแจ้งจำนวนโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเป็นสกุลเงินของประเทศเดนมาร์ก DKK ตามมาตรา 2(2) ของพระราชบัญญัติค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือของประเทศเดนมาร์ก โปรดดูเพิ่มเติมที่ Consolidated Act on fees to be paid on registration of owner's rights and mortgages etc. (Consolidated Act no. 462 of 14 May 2007)

2.2.3 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศเดนมาร์ก (The Bareboat Charter Registration)

ประเทศเดนมาร์กเป็นอีกประเทศหนึ่งที่อนุญาตให้ผู้ชาร์เตอร์เรือสามารถนำเรือชาร์เตอร์แบบเปล่ามาจดทะเบียนได้ แต่ทั้งนี้ได้กำหนดให้การจดทะเบียนดังกล่าวอยู่ภายใต้กฎหมายการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก (DIS) โดยค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือครั้งแรกนั้นจะไม่ใช้อัตราเดียวกัน แต่ค่าธรรมเนียมรายปีกำหนดให้ใช้อัตราเดียวกัน

เรือชาร์เตอร์แบบเปล่าที่นำมาจดทะเบียนนี้จะต้องมีระยะเวลาในการชาร์เตอร์ตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป ระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดอนุญาตให้ชักธงประเทศเดนมาร์กจะไม่เกิน 5 ปี แต่ทั้งนี้สามารถขยายระยะเวลาใช้ต่อไปได้ กฎหมายอนุญาตให้ขยายระยะเวลาไม่เกินครั้งละ 1 ปี

ทั้งนี้การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่ายังรับจดทะเบียนเรือต่างชาติ (foreign registry) แต่ไม่ได้รับจดให้กับเรือทุกสัญชาติ ซึ่งการรับจดทะเบียนเช่นนี้จะรับจดทะเบียนให้เฉพาะเรือที่มีสัญชาติสิงคโปร์ สวิตเซอร์แลนด์ บาฮามาส บาร์เบโดส (Barbados) เกาะ Isle of Man ไลบีเรีย รัสเซีย ฮองกง อาเซอร์ไบจาน แคนาดา และออสเตรเลีย เท่านั้น⁴⁸

การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่านี้อาจจดทะเบียนนอกประเทศเดนมาร์กได้ โดยระยะเวลาที่กำหนดอนุญาตให้ชักธงประเทศเดนมาร์กไม่เกิน 5 ปี แต่ทั้งนี้สามารถขยายระยะเวลาได้ โดยกฎหมายอนุญาตให้ขยายระยะเวลาไม่เกินครั้งละ 1 ปี แต่การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่านอกประเทศเดนมาร์กจะอนุญาตเฉพาะเรือที่ไม่ใช่สัญชาติเดนมาร์ก⁴⁹

แบบเอกสารที่ใช้ในการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปลามี 2 แบบได้แก่แบบการจดทะเบียนแบบจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าเข้ามาใช้สัญชาติเดนมาร์ก (bareboat -

⁴⁸Danish Maritime Authority, Retrieved on January 12, 2017, from http://www.dma.dk/SiteCollectionDocuments/Skibfartspolitik/Danish_list_of_accepted_bareboat.pdf

⁴⁹Danish Maritime Authority – Bareboat Charter, Retrieved on January 12, 2017, from <http://www.dma.dk/themes/JoinTheDanishMerchantFleet/Sider/BareboatCharter.aspx>

ind (S 31)) และแบบการทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าออกจากการใช้สัญชาติเดนมาร์ก (bareboat - ud (S 32))⁵⁰

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าประเทศเดนมาร์กเป็นประเทศที่ได้รับความนิยมจากเจ้าของเรือเป็นอย่างมากในการนำเรือมาจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของประเทศเดนมาร์ก เนื่องจากมีกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือที่สมบูรณ์ ครอบคลุม ทันสมัย เหมาะสมและสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

หลังจากที่มีการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เสร็จ แต่ยังไม่มีการบังคับใช้ ประเทศเดนมาร์กได้ประกาศใช้กฎหมายการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (The Danish International Register 1988: DIS) กฎหมายการจดทะเบียนเรือทั่วไปของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1995 (The Danish National Registration 1995: DAS) และการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (The Bareboat Charter Registration) โดยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าให้เป็นไปตามการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศเดนมาร์ก ค.ศ.1988 (The Danish International Register 1988: DIS)

แม้ประเทศเดนมาร์กไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่ประเทศเดนมาร์กมีกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เช่น คุณสมบัติของเจ้าของเรือที่อาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล และมีกฎหมายบางส่วนที่มีความแตกต่าง เช่น ขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียน การจัดคนประจำเรือที่กฎหมายประเทศเดนมาร์กกำหนดให้นายเรือจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติเดนมาร์กเท่านั้น และการตรวจเรือที่เจ้าของเรือจะต้องทำการตรวจเรือก่อนทำการจดทะเบียน อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายการจดทะเบียนเรือของประเทศเดนมาร์กถือว่ามีความครอบคลุม ทันสมัยและเหมาะสมมากอีกหนึ่งประเทศ

⁵⁰ Forms, Retrieved on January 19, 2017, from

<http://www.soefartsstyrelsen.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/Blanketoversigt/Sider/default.aspx>

2.3 ประเทศมาเลเซีย⁵¹

ประเทศมาเลเซียทำการค้าโดยใช้เรือพาณิชย์ในการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่นขนส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียเห็นความสำคัญของการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวี ที่จะอำนวยให้เกิดกิจกรรมต่างๆทางอุตสาหกรรม ก่อให้เกิดการจ้างงาน และสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลของประเทศมาเลเซียได้มีนโยบายที่จะส่งเสริม สนับสนุนและพัฒนารัฐกิจพาณิชย์นาวีผ่านทางนโยบายการค้าชายฝั่ง นโยบายการเป็นศูนย์กลางในการบรรทุกและจุดศูนย์รวมในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และนโยบายมุ่งสู่ความเป็นชาติพาณิชย์นาวีโดยการพัฒนากองเรือพาณิชย์ให้มากขึ้นด้วยการรับจดทะเบียนเรือสากล⁵²

ประเทศมาเลเซียมีระบบในการจดทะเบียนเรือ 2 ระบบได้แก่การจดทะเบียนเรือทั่วไปตามพระราชกฤษฎีกาการเดินเรือของประเทศมาเลเซีย ค.ศ.1952 (Merchant Shipping Ordinance 1952: MSO) และการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซีย (Malaysia International Ship Registry: MISR) ส่วนการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่ายังไม่มีกฎหมายบังคับใช้

2.3.1 เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือทั่วไปตามพระราชกฤษฎีกาการเดินเรือของประเทศมาเลเซีย ค.ศ.1952 (Merchant Shipping Ordinance 1952: MSO)

2.3.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

เรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ตามพระราชกฤษฎีกาการเดินเรือของประเทศมาเลเซีย ค.ศ.1952 (Merchant Shipping Ordinance 1952: MSO) คือพาหนะทุกลักษณะที่ใช้ในการเดินเรือโดยไม่ต้องใช้ไม้พาย⁵³ และมีให้นำหลักเกณฑ์ของพระราชกฤษฎีกานี้ไปบังคับกับเรือของกษัตริย์และผู้สำเร็จราชการ⁵⁴

⁵¹ Malaysia International Ship Registry. Retrieved on October 6, 2016, from <https://www.labuanibfc.com/areas-of-business/134-360/financial-services/malaysia-international-ship-registry-misr.html>

⁵² ขวลิต ขวลิตพงศ์พันธุ์, “การพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีภาคมหาชนของประเทศไทย.” (ดุชนินพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554), น.224 – 226.

⁵³ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

ประเทศมาเลเซียกำหนดให้เรือทุกลำต้องจดทะเบียน เว้นแต่เป็นเรือที่ได้รับยกเว้นให้ไม่ต้องจดทะเบียนอันได้แก่ เรือที่มีขนาดไม่เกิน 15 ตันกรอส ที่ใช้เดินเรือในแม่น้ำและชายฝั่งของประเทศมาเลเซีย เรือยอร์ช เรือสำราญ และเรือประมงท้องถิ่นขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายเกี่ยวกับการประมง⁵⁵

การจดทะเบียนเรือทั่วไปสามารถจดทะเบียนได้เฉพาะที่ทำเรือ Port Klang, Pulau Pinang, Kota Kinabalu, และ Kuching ส่วนท่าเรือ Labuan เป็นท่าเรือสำหรับการจดทะเบียนเรือสากลเท่านั้น⁵⁶

Section – 2...."Ship" includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars...

⁵⁴ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section – 4 Exemption of Her Majesty's ships and ships belonging to a Ruler.
(1) This Ordinance shall not, except where specially provided and subject to the other provisions of this section, apply to ships belonging to Her Majesty or to His Highness the Ruler or His Excellency the Governor of any State....

⁵⁵ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 13 - Exemption from registry.

The following ships are exempted from registration under this Part -

(a) any ship not exceeding 15 tons nett used for navigation on the rivers and coastal waters of Malaysia;

(b) any vessel licensed under section 475 of this Ordinance; and

(c) any local fishing vessel not exceeding five hundred tons gross where such vessel is licensed under any written law relating to fisheries.

⁵⁶ Ship registry, Retrieved on January 16, 2017, from <http://www.mot.gov.my/en/maritime/shipping/ship-registry>

2.3.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ⁵⁷

(1) กรณีเป็นบุคคลธรรมดา จะต้องเป็นผู้มีสัญชาติมาเลเซีย

(2) กรณีเป็นนิติบุคคล⁵⁸

2.1 นิติบุคคลนั้นต้องจดทะเบียนและมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศมาเลเซีย มีการดำเนินงานและจัดการบริษัทส่วนใหญ่อยู่ในประเทศมาเลเซียและมีกรรมการและผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่เป็นบุคคลสัญชาติมาเลเซีย โดยสัดส่วนของกรรมการหรือผู้ถือหุ้น ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีกำหนด

2.3.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

ก่อนทำการจดทะเบียนเรือจะต้องมีการตรวจเรือ โดยจะต้องทำการตรวจเรือโดยสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่ได้รับการรับรองจากรัฐบาลมาเลเซีย โดยหลังจากตรวจสอบเรือแล้วผู้ตรวจเรือจะต้องออกหนังสือรับรองการตรวจเรือให้แก่เจ้าของเรือ เพื่อนำหนังสือรับรองนี้ไปใช้

⁵⁷ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 11 - Qualification of Malaysian ship.

(1) Subject to subsection (1B), a ship shall not be deemed to be a Malaysian ship unless it is owned wholly by persons of the following descriptions, namely

(a) Malaysian citizens; or

(b) corporations which satisfy the following requirements:

(i) the corporation is incorporated in Malaysia;

(ii) the principal office of the corporation is in Malaysia;

(iii) the management of the corporation is carried out mainly in Malaysia;

(iv) the majority, or if the percentage is determined by the Minister under subsection (1A) then the percentage so determined, of the shareholding, including the voting share, of the corporation is held by Malaysian citizens free from any trust or obligation in favour of non-Malaysians; and

(v) the majority, or if the percentage is determined by the Minister under subsection (1A) then the percentage so determined, of the directors of the corporation are Malaysian citizens.

⁵⁸ ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล สามารถจดทะเบียนเรือให้อยู่ในชื่อของนิติบุคคลได้

ประกอบในการจดทะเบียนเรือต่อไป ซึ่งในหนังสือรับรองนี้ผู้ตรวจเรือจะต้องระบุขนาดของเรือ แบบ การต่อเรือ และข้อมูลอื่นๆที่จำเป็นต้องรู้เมื่อนำเรือไปจดทะเบียน ทั้งนี้เจ้าของเรือหรือผู้รับมอบ อำนาจในการจดทะเบียนเรือจะต้องส่งหนังสือรับรองการตรวจเรือให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้รับจดทะเบียนเพื่อ พิจารณาก่อนจดทะเบียนเรือ⁵⁹

2.3.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

- (1) หนังสือรับรองการตรวจเรือ
- (2) ใบสำคัญรับรองการต่อสร้างเรือ
- (3) หลักฐานการซื้อขายเรือในกรณีที่มีการซื้อขายก่อนหน้า
- (4) สำเนาหนังสือรับรองลักษณะเฉพาะของเรือ (ถ้ามี)
- (5) หนังสือรับรองความเป็นเจ้าของเรือ⁶⁰

⁵⁹ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 17 - Survey and measurement of ship.

(1) Before registration the owner of every Malaysian ship shall cause the ship to be surveyed and measured by a Surveyor of Ships and the tonnage ascertained in accordance with the provisions of any regulation made under this Part.

(2) The Surveyor of Ships shall grant a certificate specifying the ship's tonnage and build and such other particulars descriptive of the identity of the ship as may for the time being be required by the registrar.

(3) The certificate of measurement shall be delivered to the registrar before registration.

⁶⁰ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 23 - Documents to be retained by registrar.

The registrar shall on registering the ship retain in his possession the following -

- (a) the Surveyor's certificate;
- (b) the builder's certificate;
- (c) any bill of sale by which the ship was previously sold;
- (d) a copy of the condemnation certificate (if any); and

(6) แบบฟอร์มคำขอลงชื่อเรือ (application for name of ship form (registry 100)) ทั้งนี้ควรจองอย่างน้อย 3 ชื่อเพื่อป้องกันการจดทะเบียนซ้ำ โดยชื่อเรือจะต้องมีคำนำหน้า YTM Lady, YTM 01 เป็นต้น โดยการจองชื่อนี้จะได้รับการอนุมัติภายใน 2 วันทำการนับแต่วันยื่นคำขอ

(7) ในกรณีที่บุคคลธรรมดาเป็นเจ้าของเรือจะต้องมีสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน

(8) ในกรณีที่นิติบุคคล

8.1 หนังสือรับรองข้อบังคับบริษัทและหนังสือบริคณห์สนธิ

8.2 หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล

8.3 หนังสือการลงชื่อเรือ

8.4 หนังสือนัดจดทะเบียนจากเจ้าหน้าที่ผู้รับจดทะเบียน

(9) ข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับเรือที่ประกอบไปด้วยชื่อเรือ หนังสือรับรองการต่อเรือ และชื่อพร้อมสัญชาติของนายเรือ

(10) แบบคำขอสัญญาณเรียกขานระหว่างประเทศ (m253/bkl/07 - amd1/99)

(11) หนังสือรับรองการยกเลิกสัญชาติเรือในกรณีที่เคยจดทะเบียนเรือมาก่อน หรือหนังสือรับรองการเปลี่ยนนายเรือ หรือหนังสืออื่นๆเช่นว่านั้น (dk/bkl/03 - amd. 1/99)⁶¹

2.3.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

นายประจำเรือ คนประจำเรือและบุคคลอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่และดูแลรักษาเรือ ต้องมีใบสำคัญรับรองความสามารถ (certificates of competency) หรือหนังสือรับรองความเชี่ยวชาญ (letters of proficiency) ในการทำงานบนเรือ⁶²

(e) any declaration of ownership.

⁶¹Forms, Retrieved on January 17, 2017, from

http://www.marine.gov.my/jlmeng/Contentdetail.asp?article_id=319#.WHyVjNKLrdg

⁶²Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 71 - Qualification and Manning

ทั้งนี้เด็กที่อายุต่ำกว่า 14 ปีจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำงานบนเรือ เว้นแต่เรือลำดังกล่าวจะอยู่ในความรับผิดชอบของบิดามารดาหรือผู้ปกครองของผู้เยาว์ อย่างไรก็ตามผู้เยาว์ที่ได้รับความเห็นชอบและอยู่ในกำกับดูแลของกรมการศึกษา (Department of Education) โรงเรียนเทคนิคหรือในเรือฝึกหัด⁶³ หรือเป็นการฝึกสอนเกี่ยวกับการเดินเรือของสถาบันการศึกษา⁶⁴ สามารถทำงานบนเรือได้แต่ห้ามมิให้ผู้เยาว์เป็นผู้เกลี่ยสินค้า (trimmers) หรือเป็นผู้โยนฟืน (stokers)

The Minister may make such rules as he considers necessary or expedient to provide for the qualifications of officers and seamen of, and the manning requirements for, ships and for matters connected therewith, and without prejudice to the generality of such powers, may make rules providing for -

(a) requiring officers and seamen and other persons performing prescribed functions in relation to the operation and maintenance of ships to be holders of certificates of competency, efficiency or authorization or letters of proficiency or otherwise and to satisfy such other conditions as may be prescribed, and providing for the grant, revocation, extension, validation, suspension, endorsement, grading or variation of such certificates;

(b) the holding and conduct of examinations for such certificates, the qualifications of applicants for such examinations and the qualifications, appointment, removal, reappointment and remuneration of a board of examiners, and all such matters as the Minister considers necessary or expedient for the purpose of such examinations;

(c) the issue, form and recording of certificates of competency, efficiency or authorization or letters of proficiency and other documents;

(d) the exemption of persons with prescribed qualifications or experience from the whole or parts of examinations for such certificates....

⁶³Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 90 - Minimum age of employment of children in ships.

(1) No child under the age of fourteen years shall be employed or work in any capacity, upon any small craft which is, or should be, licensed under any written law providing for the licensing of small craft, or in any ship, except in any case where

2.3.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

(1) เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 50 ตันกรอสขึ้นไป ชำระค่าธรรมเนียม RM⁶⁵ 10

(2) เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 50 ตันกรอสถึง 100 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม

RM 15

(3) เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสถึง 200 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม

RM 20

(4) เรือที่มีขนาดตั้งแต่ 200 ตันกรอสขึ้นไปจะชำระค่าธรรมเนียมเพิ่ม RM 5

ทุกๆ 100 ตันกรอส⁶⁶

2.3.2 การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซีย (Malaysia International Ship Registry: MISR)

the craft or ship is under the personal charge of the parent or legal guardian of the child.

(2) Nothing in the foregoing provisions of this section shall apply to employment of children upon work approved and supervised by the Department of Education carried on in any Government or other technical school or in a training ship.

⁶⁴Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 91 - Employment of young persons as trimmers or stokers in ships.

(1) Subject to the provisions of this section, no young person shall be employed or work as a trimmer or stoker in any ship....

⁶⁵RM หรือ MYR (the Malaysian Ringgit) มาเลเซียริงกิต เป็นสกุลเงินของประเทศมาเลเซีย

⁶⁶ตารางลำดับที่ 13 ของ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 528 - Fees payable to Registrars of Shipping.

(1) The fees specified in Part I of the Thirteenth Schedule shall be payable to the Registrars of Shipping under the Merchant Shipping Acts in respect of the services therein set forth.

การจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซีย (Malaysia International Ship Registry: MISR) มีเนื้อหาที่รองรับการจดทะเบียนเรือในระดับสากล เพราะการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซียถูกบัญญัติขึ้นเพื่อสนับสนุนและพัฒนาธุรกิจพาณิชย์ผ่านทางนโยบายการค้าชายฝั่ง นโยบายการเป็นศูนย์กลางในการบรรทุกและจุดศูนย์รวมในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและเพื่อบ่มงูสู่ความเป็นชาติพาณิชย์นาวี โดยการพัฒนาท่าเรือให้เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า จัดหาบริการการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพในการขนส่งและท่าเรือ พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพิ่มความปลอดภัยของเรือและการเดินเรือ⁶⁷

2.3.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน⁶⁸

สำหรับการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซีย (MISR) นั้น เรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ จะต้องมีความสอดคล้องดังต่อไปนี้

- (1) จะต้องเป็นเรือที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องกล
- (2) จะต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า 1,600 ตันกรอส
- (3) ต้องมีอายุไม่เกิน 15 ปีในกรณีที่เรือบรรทุกน้ำมัน (tanker) หรือเรือสินค้าเทกอง (bulk carrier)
- (4) ต้องมีอายุไม่เกิน 20 ปีในกรณีที่มิใช่เรือบรรทุกน้ำมัน (tanker) หรือเรือสินค้าเทกอง (bulk carrier)

⁶⁷ ขวลิต ขวลิตพงศ์พันธุ์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 52, น.224 - 226.

⁶⁸ Merchant Shipping Ordinance 1952 (MSO)

Section 66 E - Registration of ship.

(1) No ship shall be registered under this Part unless -

(a) it is fitted with mechanical means of propulsion;

(b) it is of not less than 1,600 gross tonnage; and

(c) the age of the ship is -

(i) not more than 15 years if it is a tanker or a bulk carrier; or

(ii) not more than 20 years if it is of a type other than a tanker or a bulk carrier.

(2) The Minister may exempt any ship from any requirements of this section on such terms and conditions as he may deem fit.

2.3.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ

(1) ในกรณีที่ เป็นบุคคลธรรมดา ผู้ที่สามารถนำเรือมาจดทะเบียนเรือนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลสัญชาติมาเลเซีย

(2) ในกรณีที่ เป็นนิติบุคคล จะต้องเป็นบริษัทจำกัดที่ก่อตั้งและมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศมาเลเซียและผู้ถือหุ้นรวมถึงผู้มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในบริษัทเกินกว่าร้อยละ 51 ไม่ใช่ผู้มีสัญชาติมาเลเซีย และก่อนที่จะยื่นขอจดทะเบียนเรือ นิติบุคคลจะต้องแต่งตั้งผู้จัดการเรือ (ship manager) ซึ่งเป็นบุคคลที่มีสัญชาติมาเลเซียและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศมาเลเซีย หรือเป็นบริษัทที่ก่อตั้งและมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้บริษัทที่ขอจดทะเบียนเรือสากล ต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วอย่างน้อยร้อยละ 10 ของมูลค่าเรือหรือ 1 ล้านริงกิต แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากัน⁶⁹

2.3.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

เรือที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องทำการตรวจเรือจากเจ้าพนักงานตรวจเรือที่ทำงานอยู่ภายใต้บังคับบัญชาของเจ้าพนักงานตรวจเรือใหญ่ (surveyor-general) หรืออาจเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้กระทำการแทนจากสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่ประเทศมาเลเซียให้การยอมรับ ซึ่งมีอยู่ 12 สถาบันจัดลำดับชั้นเรือ ได้แก่

- (1) American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา
- (2) Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส
- (3) Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์
- (4) Germanischer Lloyd (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมัน
- (5) Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ
- (6) Nippon Kaiji Kyokai (NKK) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศญี่ปุ่น

⁶⁹ ขวลิต ขวลิตพงศ์พันธุ์, *อ่าวแล้ว เจิงอรรถที่ 52*. น.231 - 232.

(7) Korean Register of Shipping (KR) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของ
ประเทศเกาหลีใต้

(8) China Classification Society (CCS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของ
สาธารณรัฐประชาชนจีน

(9) Indian Register of Shipping (IRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของ
ประเทศอินเดีย

(10) Russian Maritime Register of Shipping (RS) สถาบันจัดลำดับชั้น
เรือของประเทศรัสเซีย

(11) Registro Italiano Navale (RINA) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศ
อิตาลี

(12) Ship Classification Malaysia (SCM) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของ
ประเทศมาเลเซีย⁷⁰

2.3.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ⁷¹

(1) หนังสือขอจดทะเบียน (application to register a ship) ใช้แบบฟอร์ม
MISR/BKI/05/05

(2) หนังสือขอจดทะเบียนชื่อเรือ (application for name of ship) ใช้
แบบฟอร์ม MISR/BKI/01/05

(3) หนังสือขอจดคำนำหน้าหรือคำต่อท้ายชื่อเรือ (application for reserve
prefix/suffix name of ship) ใช้แบบฟอร์ม MISR/BKI/02/05

(4) หนังสือสำแดงกรรมสิทธิ์และสัญชาติของเจ้าของเรือ (declaration of
ownership and nationality) ใช้แบบฟอร์ม MISR/BKI/06/05

(5) หนังสือแต่งตั้งหรือยกเลิกนายประจำเรือผู้รับมอบอำนาจ
(appointment/cancellation of an authorized officer) ใช้แบบฟอร์ม MISR/BKI/03/05

(6) หนังสือขอจดทะเบียนสัญญาณเรียกขานระหว่างประเทศ (application
for allotment of an international call sign) ใช้แบบฟอร์ม MISR/BKI/07/05

⁷⁰ Authorized Classification Society, Retrieved on April 21, 2019, from
<https://www.labuanibfc.com/areas-of-business/financial-services/malaysia-international-ship-registry>

⁷¹ James Gosling and Rebecca Warder, The Shipping Law Review, July 2014.
P.313.

(7) หนังสือแต่งตั้ง ยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงผู้จัดการเรือ (appointment/cancellation/change of ship manager) ใช้แบบฟอร์ม MISR/BKI/04/05

2.3.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

สำหรับเงื่อนไขการจัดคนประจำเรือ จะอยู่ภายใต้พระราชกฤษฎีกาการเดินเรือของประเทศไทย ค.ศ.1952 (Merchant Shipping Ordinance 1952: MSO) ซึ่งได้กำหนดเงื่อนไขในเรื่องนี้ไว้ในหมวด 2 มาตรา 71 คุณสมบัติของคนประจำเรือ (qualification and manning) และยังครอบคลุมไปถึงสิทธิในเรื่องค่าจ้าง การตรวจและรักษาสุขภาพ ค่าเสียหายในเรื่องการเลิกจ้างไม่เป็นธรรม ทั้งนี้ประเทศไทยได้อนุมัติการอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 เป็นกฎหมายภายในและมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2557⁷²

2.3.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

สำหรับการจดทะเบียนในระบบการจดทะเบียนเรือสากลแห่งประเทศไทย มาเลเซีย จะต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนครั้งแรกและค่าธรรมเนียมรายปีดังนี้

- เรือที่มีขนาดมากกว่า 50 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม RM ⁷³10
- เรือขนาดมากกว่า 50-100 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม RM 15
- เรือขนาดมากกว่า 100-200 ตันกรอส ชำระค่าธรรมเนียม RM 20
- สำหรับเรือที่มีขนาดใหญ่กว่านั้นต้องชำระค่าธรรมเนียม RM 5 ในทุกๆ

100 ตันกรอส

สำหรับค่าธรรมเนียมการต่อทะเบียนเรือซึ่งจัดเก็บรายปี เจ้าของเรือจะต้องชำระค่าธรรมเนียมในอัตรา RM 30 ต่อ 1 ตันกรอส โดยต้องชำระก่อนหรือในวันครบกำหนด 1 ปีที่ได้มีการจดทะเบียน

ค่าธรรมเนียมอื่นๆ

- ค่าธรรมเนียมหนังสือรับรองการตรวจเรือและการแก้ไขข้อมูลในเอกสารการจดทะเบียน ชำระค่าธรรมเนียม RM 100

- ค่าธรรมเนียมตรวจสอบเครื่องหมายบ่งเฉพาะของเรือ ชำระค่าธรรมเนียม RM 30

⁷²Ibid, p.316.

⁷³RM ย่อมาจาก Malaysian Ringgit ซึ่งเป็นสกุลเงินของประเทศไทย

- ค่าธรรมเนียมเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ ชำระค่าธรรมเนียม RM 230 ต่อวัน
ในกรณีที่ต้องไปทำการตรวจเรือนอกประเทศมาเลเซียหรือประเทศสิงคโปร์

2.3.3 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศมาเลเซีย (The Bareboat Charter Registration)

ประเทศมาเลเซียยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติให้มีการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าเช่นเดียวกับประเทศนอร์เวย์⁷⁴

จากการศึกษาจะเห็นว่าประเทศมาเลเซียมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรืออยู่ 2 ฉบับ ได้แก่ การจดทะเบียนเรือทั่วไปตามพระราชกฤษฎีกาการเดินเรือของประเทศมาเลเซีย ค.ศ.1952 (Merchant Shipping Ordinance 1952: MSO) และการจดทะเบียนเรือสากลของประเทศมาเลเซีย (Malaysia International Ship Registry: MISR) และประเทศมาเลเซียไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่เมื่อพิจารณากฎหมายภายในแล้ว พบว่าประเทศมาเลเซียมีกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือบางส่วนที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เช่น เรื่องขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียน คุณสมบัติของเจ้าของเรือ การตรวจเรือ แต่ในเรื่องการจัดคนประจำเรือ ประเทศมาเลเซียมีกฎหมายที่เคร่งครัดและแสดงให้เห็นถึงการคุ้มครองแรงงานทางทะเลเนื่องจากห้ามไม่ให้ผู้เยาว์อายุต่ำกว่า 14 ปีทำงาน เว้นแต่เรือลำดังกล่าวจะอยู่ในความรับผิดชอบของบิดามารดาหรือผู้ปกครองของผู้เยาว์ อย่างไรก็ตามผู้เยาว์ที่ได้รับความเห็นชอบและอยู่ในกำกับดูแลของกรมการศึกษา (Department of Education) โรงเรียนเทคนิคหรือในเรือฝึกหัด หรือเป็นการฝึกสอนเกี่ยวกับการเดินเรือของสถาบันการศึกษา สามารถทำงานบนเรือได้แต่ห้ามมิให้ผู้เยาว์เป็นผู้เกลี่ยสินค้า (trimmers) หรือเป็นผู้เติมเชื้อเพลิง (stokers) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศมาเลเซียเห็นความสำคัญของธุรกิจพาณิชย์นาวีเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ยังมีนโยบายสนับสนุนเพื่อพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวี เช่น นโยบายการค้าชายฝั่ง นโยบายการเป็นศูนย์กลางในการบรรทุกและจุดศูนย์รวมในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและนโยบายมุ่งสู่ความเป็นชาติพาณิชย์นาวี

⁷⁴Watson Farley & Williams.Briefing, Malaysia Ship Registry, November 2016.

บทที่ 3

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ

เงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือของอนุสัญญาระหว่างประเทศ อันเป็นมาตรฐานระดับสากลและเป็นที่ยอมรับมากที่สุด ได้แก่ อนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

3.1 อนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 (The Geneva Convention on the High Seas 1958: GCHS)

อนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 มีอนุสัญญาย่อยอีก 4 ฉบับ ซึ่งได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่อง (Convention on the Territorial Sea) อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง (Convention on the High Seas) อนุสัญญาว่าด้วยการทำประมงและการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตในทะเลหลวง (Convention of Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas) และอนุสัญญาว่าด้วยไหล่ทวีป (Convention on the Continental Shelf) ทั้งนี้ประเทศไทยได้ร่วมลงนามเพื่อเป็นภาคีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2501 และได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2511 โดยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือภายใต้อนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 มี 4 มาตราที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ มาตรา 4 มาตรา 5 มาตรา 6 และ มาตรา 10 ดังนี้¹

ตามอนุสัญญาเจนีวว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ได้กำหนดในเรื่องของรัฐที่รับจดทะเบียนเรือไว้ว่ารัฐที่รับจดทะเบียนเรือแม้ไม่ได้มีพื้นที่ติดกับชายฝั่งทะเลก็สามารถรับจดทะเบียนเรือและ

¹ จุมพต สายสุนทร, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2537), น.79 - 80.

อนุญาตให้ชักธงเรือของประเทศของตนได้ในทะเลหลวง² และตามอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 มีเนื้อความสำคัญในเรื่องการจดทะเบียนเรือและการเดินเรือดังนี้

1. รัฐทุกรัฐจะต้องกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติแก่เรือ การจดทะเบียนเรือภายในของประเทศของตน รวมถึงการใช้สิทธิในการชักธงเรือประเทศของตนด้วย โดยเรือจะต้องมีสัญชาติของประเทศที่เรือลำดังกล่าวได้ไปจดทะเบียนและได้รับอนุญาตชักธงเรือ ทั้งนี้เรือและรัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องมีความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง³

2. รัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องออกหนังสือรับรองสิทธิของเรือในการชักธงเรือของตน⁴

3. เรือเดินทะเลต้องชักธงเรือของรัฐใดรัฐหนึ่งเท่านั้น และจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของรัฐนั้น เว้นแต่เป็นกรณีที่ยกเว้นได้อย่างชัดเจนตามที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในอนุสัญญานี้ ทั้งนี้เรือจะไม่สามารถเปลี่ยนธงเรือไปใช้ธงเรือของรัฐอื่นได้แม้ระหว่างการเดินเรือหรือระหว่างจอดที่ท่าเรือใดๆ เว้นแต่จะได้มีการโอนกรรมสิทธิ์และจดทะเบียนแล้วอย่างถูกต้องตามกฎหมาย⁵

²The Geneva Convention on the High Seas 1958

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

³ The Geneva 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...

⁴The Geneva Convention on the High Seas 1958

“Article 5 - 2 Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.”

⁵The Geneva Convention on the High Seas 1958

“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,

4. หากเรือลำใดชักธงเรือของตั้งแต่ 2 รัฐหรือมากกว่านั้น เรือลำดังกล่าวจะไม่อาจอ้างสัญชาติใดๆได้⁶

5. รัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องดำเนินการมาตรการที่จำเป็นเพื่อให้มั่นใจว่าเรือที่ชักธงเรือและอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของรัฐของตนจะต้องมีความปลอดภัยเกี่ยวกับ

(ก) การใช้สัญญาณ การบำรุงรักษา การติดต่อสื่อสารและการป้องกันเรือโดนกัน

(ข) การจัดคนประจำเรือและสภาพแรงงานโดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศด้านแรงงานที่ใช้บังคับ

(ค) การต่อเรือ อุปกรณ์ต่างๆ และความสามารถในการเดินทะเลของเรือได้อย่างปลอดภัย

6. ในการดำเนินการมาตรการใดๆที่ได้กล่าวมาแล้ว รัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องกระทำตามประสิทธิภาพมาตรฐานระดับสากลและการดำเนินการทุกขั้นตอนต้องให้ได้มาตรฐาน⁷

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...

⁶The Geneva Convention on the High Seas 1958

“Article 6 - 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.”

⁷The Geneva 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.

จากเนื้อความสำคัญที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรื่อนั้นเป็นดุลพินิจของแต่ละรัฐ ซึ่งมีหลักเกณฑ์เดียวที่เป็นหัวใจสำคัญคือ ความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนหรือรัฐเจ้าของธงเรือ ทั้งนี้ยังมีการใช้หลักเกณฑ์ด้านเขตอำนาจในการควบคุมดูแลเรืออย่างมีประสิทธิภาพให้มากที่สุด

ในส่วนของความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงตามมาตรา 5 เป็นกรณีที่รัฐที่รับจดทะเบียนมีอำนาจทางปกครองเหนือเรือ ในด้านบริหาร ด้านวิชาการและด้านสังคม

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 ไม่ได้กำหนดรายละเอียดของเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือไว้ เพียงแต่กำหนดหลักการกว้างๆไว้ คือหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนหรือรัฐเจ้าของธงเรือ ดังนั้นหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงนี้จึงเป็นเพียงแนวทางในการตรากฎหมายภายในของแต่ละรัฐเพื่อบังคับใช้กับเรือที่มาจดทะเบียนและให้ขึ้นอยู่กับดุลพินิจของแต่ละรัฐในการตราเป็นกฎหมายภายในและการบังคับใช้ในการจดทะเบียนเรือ

3.2 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS)

วัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 คือ เพื่อกำหนดกฎระเบียบทางทะเลโดยคำนึงถึงอำนาจอธิปไตยของแต่ละประเทศ เพื่อส่งเสริมการใช้ประโยชน์ทางทะเล โดยการแบ่งพื้นที่ทางทะเลออกเป็นเขตต่างๆ ได้แก่ น่านน้ำภายใน (internal water) ทะเลอาณาเขต (territorial water) เขตต่อเนื่อง (contiguous zone) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) ไหล่ทวีป (continental shelf) และทะเลหลวง (high sea) ทั้งนี้ยังมีจุดประสงค์เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งมีชีวิตในทะเล และในพื้นที่ทะเลน้ำลึก และสิ่งแวดล้อมอื่นๆ⁸

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.”

⁸วัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982, สืบค้นเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2560, จาก <http://www.lrc.go.th/tools/?p=355>

เมื่อได้พิจารณาบทบัญญัติต่างๆในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 แล้วพบว่ามียกข้อยกเว้นที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรืออยู่เพียง 4 มาตรา ซึ่งได้แก่มาตรา 90 91 92 และ 94 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

สิทธิในการเดินเรือ⁹

รัฐทุกรัฐ ไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ฝั่งทะเล ย่อมมีสิทธิที่จะเดินเรือที่ชักธงของตนในทะเลหลวง

สัญชาติของเรือ¹⁰

1. รัฐทุกรัฐต้องกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือ ในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตน และในการใช้สิทธิชักธงของตน เรือย่อมมีสัญชาติของรัฐของธงซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชักธง อีกทั้งต้องมีความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงระหว่างรัฐกับเรือนั้น
2. รัฐทุกรัฐต้องออกให้แก่เรือที่รัฐนั้นให้สิทธิชักธงของตนซึ่งเอกสารเพื่อให้มีผลนั้น

สถานะของเรือ¹¹

⁹United Nations Convention of the Law of the Sea 1982

Article 90 - Right of navigation

“Every State, whether coastal or land-locked, has the right to sail ships flying its flag on the high seas.”

¹⁰United Nations Convention of the Law of the Sea 1982

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.

¹¹United Nations Convention of the Law of the Sea 1982

Article 92 - Status of ships

1. ให้เดินเรือโดยชักธงเรือของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น และให้เรืออยู่ภายใต้บังคับแห่งสนธิสัญญาระหว่างประเทศหรือในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 เรือมีอาจเปลี่ยนธงของตนในระหว่างการเดินทางหรือในขณะที่แวะยังเมืองท่า เว้นแต่ในกรณีการโอนกรรมสิทธิ์อย่างแท้จริงหรือการเปลี่ยนการจดทะเบียน

2. เรือซึ่งออกทะเลโดยชักธงของรัฐสองรัฐหรือมากกว่านั้น มีอาจอ้างสัญชาติหนึ่งสัญชาติใดต่อรัฐอื่นใดได้ และอาจถูกจัดเป็นเรือไร้สัญชาติ

หน้าที่ของรัฐเจ้าของเรือ¹²

“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.”

¹²Article 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.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

(a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;

(b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;

(c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in

1. รัฐทุกรัฐจะต้องใช้เขตอำนาจและดำเนินการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องการบริหาร เทคนิค และสังคมเหนือเรือที่ชักธงของตน

2. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รัฐทุกรัฐจะต้อง

(ก) มีทะเบียนเรือซึ่งระบุชื่อและรายละเอียดของเรือที่ชักธงของตน ยกเว้นเรือซึ่งอยู่นอกข้อบังคับระหว่างประเทศที่ยอมรับกันโดยทั่วไปเนื่องจากมีขนาดเล็ก และ

(ข) ใช้เขตอำนาจภายใต้กฎหมายภายในบังคับแก่เรือแต่ละลำซึ่งชักธงของตน และนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือของเรือนั้น ในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องการบริหาร เทคนิคและสังคมเกี่ยวกับเรือนั้น

3. รัฐทุกรัฐจะใช้มาตรการสำหรับเรือซึ่งชักธงของตนเช่นที่จำเป็นเพื่อประกันความปลอดภัยในทะเลในด้านต่างๆ เช่น

(ก) การต่อเรือ อุปกรณ์ และสภาพพร้อมออกทะเลของเรือ

(ข) การจัดบุคลากรประจำเรือ สภาพแรงงาน และการฝึกอบรมลูกเรือ โดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่

(ค) การใช้สัญญาณ การบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสาร และการป้องกันการโดนกัน

4. มาตรการดังกล่าวให้รวมสิ่งจำเป็นเพื่อประกันว่า

(ก) ก่อนการจดทะเบียนและหลังจากนั้นในช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม เรือแต่ละลำจะต้องได้รับการตรวจโดยผู้ตรวจเรือที่มีคุณสมบัติ และบนเรือให้มีแผนที่ สิ่งพิมพ์เกี่ยวกับการเดินเรือและอุปกรณ์และเครื่องมือในการเดินเรือเท่าที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือนั้น

(ข) เรือแต่ละลำอยู่ในความรับผิดชอบของนายเรือและเจ้าหน้าที่ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมโดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการเดินเรือทะเล การเดินเรือ การสื่อสารและวิศวกรรมนาวิ และลูกเรือมีคุณสมบัติและจำนวนที่เหมาะสมสำหรับประเภท ขนาด เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ของเรือนั้น

the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

(ค) นายเรือ เจ้าหน้าที่ และในขอบเขตที่เหมาะสม ลูกเรือ มีความรอบรู้และต้องปฏิบัติตามข้อบังคับระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล การป้องกันการโศกกัน การป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล และการบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสารทางวิทยุ

5. ในการใช้มาตรการตามวรรค 3 และ 4 รัฐแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อบังคับ วิธีดำเนินการและวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป และจะต้องดำเนินขั้นตอนใดๆ ที่จำเป็นเพื่อให้มีการปฏิบัติตาม

6. รัฐซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะไม่ได้มีการใช้เขตอำนาจและดำเนินการควบคุมอันสมควรในส่วนที่เกี่ยวกับเรือลำใด อาจรายงานข้อเท็จจริงให้แก่รัฐเจ้าของธง เมื่อได้รับรายงานเช่นว่ารัฐเจ้าของธงจะต้องทำการสืบสวนเรื่องราวและหากเป็นการสมควรจะต้องดำเนินการที่จำเป็นเพื่อแก้ไขสถานการณ์

7. รัฐแต่ละรัฐจะจัดให้มีการไต่สวนโดยหรือต่อหน้าบุคคล หรือคณะบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับภัยพิบัติทางทะเลหรืออุบัติการณ์ของการเดินเรือในทะเลหลวงทุกรายที่เกี่ยวข้องกับเรือซึ่งชักธงของตนและก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัสแก่คนชาติของรัฐอื่น หรือเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่เรือหรือสิ่งติดตั้งต่างๆของรัฐอื่น หรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐเจ้าของธงและรัฐอื่นนั้น จะต้องร่วมมือกันในการดำเนินการไต่สวนใดๆ ที่กระทำโดยรัฐอื่นนั้นเกี่ยวกับภัยพิบัติทางทะเลหรืออุบัติการณ์ของการเดินเรือใดๆ เช่นว่านั้น

จากบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 มาตรา 90 91 92 และ 94 มีเนื้อหาที่คล้ายกับอนุสัญญาเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ.1958 เป็นอย่างมาก เช่นในเรื่องของการยึดหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนหรือรัฐเจ้าของธงเรือและเรื่องของการควบคุมเรืออย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดในทางปกครอง

แต่ทั้งนี้การจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ไม่ได้ให้ความสำคัญกับหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงมากนัก เนื่องจากว่าในปี ค.ศ.1970 ปรากฏว่าเจ้าของเรือได้นำเรือมาจดทะเบียนในระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด ซึ่งทำให้มาตรฐานการตรวจ

เรือต่ำกว่าเกณฑ์ซึ่งเป็นเหตุให้เรือเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น รัฐต่างๆจึงเริ่มเปลี่ยนความสนใจจากหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงเป็นเรื่องมาตรฐานการตรวจเรือแทน¹³

3.3 หลักการและสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986)

ปัญหาในเรื่องของการจดทะเบียนเรือมีมาตั้งแต่ปี ค.ศ.1970 ซึ่งมีประเด็นหลักๆคือเรื่องระหว่างเรือและรัฐที่รับจดทะเบียน ประเด็นนี้ได้ถูกนำมาพิจารณาในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ต่อมาในปี ค.ศ.1974 มีกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาได้รับผลกระทบจากการจดทะเบียนเรือแบบเปิด¹⁴ และกลุ่มประเทศดังกล่าวได้เรียกร้องให้มีการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้น ซึ่งการเข้มงวดดังกล่าวทำให้การจดทะเบียนเรือแบบเปิดหรือเรือชักธงสะดวกนั้นค่อยๆหมดไป¹⁵

ในปี ค.ศ.1978 ได้มีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) ขึ้นอีกครั้ง และได้ลงมติประเด็นสำคัญในการพิจารณาว่าเรือกับรัฐเจ้าของธงมีความเกี่ยวข้องกันหรือไม่ ก็ต้องพิจารณาว่ารัฐเจ้าของธงนั้นได้ให้ความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจแก่เรือนั้นๆ ต้องมีการว่าจ้างคนของรัฐเจ้าของธงประจำเรือ

¹³ กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.44 - 49.

¹⁴ การจดทะเบียนเรือแบบเปิด (open registry) หรือเรือชักธงสะดวก (flag of convenience) คือการเปิดกว้างในการจดทะเบียนเรือ ทำให้เจ้าของเรือสัญชาติต่างๆ เข้ามาจดทะเบียนเรือในอีกประเทศได้ เนื่องจากการกำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือเช่นนั้นไม่มีความเคร่งครัด เช่น ไม่มีเคร่งครัดในเรื่องสัญชาติของเจ้าของเรือ ไม่จำกัดอายุเรือที่นำมาจดทะเบียน และไม่เข้มงวดในการตรวจสอบสภาพเรือก่อนจดทะเบียน เป็นต้น

¹⁵ กาญจนา คงวันดี, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 13, น.49 - 50.

และรวมถึงผู้ที่ได้รับประโยชน์จากเรือต้องเป็นคนของรัฐเจ้าของธง¹⁶ กล่าวคือเจ้าของเรือและเจ้าของธงต้องมีสัญชาติเดียวกันและอีกประการหนึ่งที่สำคัญคือหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียนหรือรัฐเจ้าของธงเรือ

ต่อมาในปี ค.ศ.1981 ได้มีการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ในเดือนมิถุนายน โดยประเด็นที่สำคัญในการประชุมครั้งนี้เป็นเรื่องการคัดค้านการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวก ในการประชุมประเทศศรีลังกาได้เป็นผู้นำของประเทศกำลังพัฒนาในการคัดค้าน¹⁷ แต่ทั้งนี้กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศโลบิเรียได้ให้ความเห็นว่าการยกเลิกการจดทะเบียนเรือชักธงสะดวกนั้น อาจเป็นต้นเหตุในการเกิดผลกระทบต่างๆตามมาเช่น ด้านการเงิน การเดินเรือที่อาจจะมีค่าระวางที่สูงขึ้น ถือเป็นผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ¹⁸ ซึ่งหลังจากนั้นมีการประชุมหลายครั้งจนปี ค.ศ.1986 การประชุมได้ยุติลงด้วยการประนีประนอมของประเทศสมาชิกทั้งหมด โดยมีการกำหนดการให้สัญชาติแก่เรือและการจัดคนประจำเรือได้เพียงอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ได้นำไปสู่การมีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดให้ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีเป็นระยะเวลา 1 ปี ซึ่งเริ่มเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2529 – 30 เมษายน 2530 โดยจัดขึ้นที่นครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา จนถึงปัจจุบันมีประเทศที่ได้แสดงเจตนาในการเข้าร่วมเป็นภาคีเพียง 24 ประเทศเท่านั้น และมีเพียง 15 ประเทศที่ให้สัตยาบัน¹⁹ ซึ่งประเทศที่ได้ให้สัตยาบัน

¹⁶ เฟิงอ้าว, น.50. และโปรดดูเพิ่มเติม อ้างถึงใน Report of the Ad Hoc Inter governmental Working Group on the Economic Consequences of the Existence of Lack of a Genuine Link Between Vessel and Flag of Registry, TD/B/C.4/177,Annex.

¹⁷ กาญจนา คงวันดี, อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 13, น.50.

¹⁸ กอบกุล รายนคร, กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล, (เชียงใหม่ : ภาควิชา รัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530), น.125 - 126.

¹⁹ รัฐที่ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2559, จาก

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-7&chapter=12&clang=_en

ล่าสุดคือประเทศโมร็อกโก เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2555 แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 นี้ยังไม่มีผลบังคับใช้ เพราะตามมาตรา 19²⁰ ได้กำหนดไว้ว่า “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 นี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อพ้นระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันที่มีประเทศที่เข้าร่วมเป็นภาคีไม่น้อยกว่า 40 ประเทศและมีระวางบรรทุกรวมแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของระวางบรรทุกของโลก” รายชื่อประเทศที่ได้ลงนามเพื่อแสดงเจตนาในการเข้าร่วมเป็นภาคีและรายชื่อประเทศที่ได้ให้สัตยาบันแล้ว²¹ โปรดดูตาราง

รายชื่อประเทศภาคี	ประเทศที่ลงนาม	ประเทศที่ให้สัตยาบัน
ประเทศแอลเบเนีย		4 ตุลาคม 2547
ประเทศแอลจีเรีย	24 กุมภาพันธ์ 2530	

²⁰ United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986, Section 19 (Entry into force)

1. This Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 40 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with article 18. For the purpose of this article the tonnage shall be deemed to be that contained in annex III to this Convention.

2. For each State which becomes a Contracting Party to this Convention after the conditions for entry into force under paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force for that State 12 months after that State has become a Contracting Party.

²¹ รายชื่อประเทศที่ได้ลงนามเพื่อแสดงเจตนาในการเข้าร่วมเป็นภาคีและรายชื่อประเทศที่ได้ให้สัตยาบันแล้ว, สืบค้นเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2562, จาก

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-7&chapter=12&clang=_en

รายชื่อประเทศภาคี	ประเทศที่ลงนาม	ประเทศที่ให้สัตยาบัน
ประเทศโบลีเวีย	18 สิงหาคม 2529	
ประเทศบัลแกเรีย		27 ธันวาคม 2539
ประเทศแคนเมอรูน	29 ธันวาคม 2529	
ประเทศโกตดิวัวร์	2 เมษายน 2530	28 ตุลาคม 2530
สาธารณรัฐเซ็ก	2 มิถุนายน 2536	
ประเทศอียิปต์	3 มีนาคม 2530	9 มกราคม 2535
ประเทศจอร์เจีย		7 สิงหาคม 2538
ประเทศกานา		29 สิงหาคม 2533
ประเทศเฮติ		17 พฤษภาคม 2532
ประเทศฮังการี		23 มกราคม 2532
ประเทศอินโดนีเซีย	26 มกราคม 2530	
ประเทศอิรัก		1 กุมภาพันธ์ 2532
ประเทศไลบีเรีย		16 กันยายน 2548
ประเทศลียา	21 เมษายน 2530	28 กุมภาพันธ์ 2532
ประเทศเม็กซิโก	7 สิงหาคม 2529	21 มกราคม 2531

รายชื่อประเทศภาคี	ประเทศที่ลงนาม	ประเทศที่ให้สัตยาบัน
ประเทศโมร็อกโก	31 กรกฎาคม 2529	19 กันยายน 2555
ประเทศโอมาน		18 ตุลาคม 2533
ประเทศโปแลนด์	1 เมษายน 2530	
สหพันธรัฐรัสเซีย	12 กุมภาพันธ์ 2530	
ประเทศเซเนกัล	16 กรกฎาคม 2529	
ประเทศสโลวาเกีย	28 พฤษภาคม 2536	
สาธารณรัฐอาหรับซีเรีย		29 กันยายน 2547

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีข้อบทที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือทั้งหมด 22 มาตรา เป็นข้อบทที่กำหนดเงื่อนไขก่อนการรับจดทะเบียน 13 มาตรา คือ มาตรา 1-13 และข้อกำหนดในการบังคับใช้เงื่อนไขต่างๆที่กำหนดไว้หลังจากที่ได้จดทะเบียนแล้ว 9 มาตรา คือ มาตรา 14-22 ซึ่งในแต่ละมาตรามีรายละเอียด ดังนี้

3.3.1 วัตถุประสงค์ (objectives)

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นที่ยืนยันว่าจะมีหรือเพื่อเพิ่มความเข้มแข็งของความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง (genuine link) ระหว่างรัฐกับเรือที่ชักธงเรือของรัฐนั้นและเพื่อให้รัฐใช้เขตอำนาจและการควบคุมเหนือเรือดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพในส่วนที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ตัวตนและความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและผู้ปฏิบัติการเรือรวมทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการทางการปกครอง กิจการทางวิชาการ

กิจการทางเศรษฐกิจและกิจการทางสังคม โดยรัฐเจ้าของธงจะต้องนำข้อบทในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไปใช้บังคับในรัฐของตน²²

3.3.2 คำนิยามศัพท์

คำนิยามศัพท์ต่างๆที่สำคัญในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีด้วยกันทั้งหมด 9 คำ²³ ซึ่งได้แก่คำว่า

²²Article 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.

²³Article 2 - Definitions

For the purposes of this Convention:

"Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons,

"Flag State" means a State whose flag a ship flies and is entitled to fly,

"Owner" or "shipowner" means, unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship,

"Operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned,

"State of registration" means the State in whose register of ships a ship has been entered,

"Register of ships" means the official register or registers in which particulars referred to in article 11 of this Convention are recorded,

3.3.2.1 เรือ (ship) หมายความว่ายานพาหนะเดินทะเลใดๆที่ขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองซึ่งใช้ในการค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อการขนส่งของ การขนส่งผู้โดยสาร หรือทั้งสองอย่าง แต่ไม่รวมถึงยานพาหนะที่มีขนาดน้อยกว่า 500 ตันกรอส

3.3.2.2 รัฐเจ้าของธง (flag state) หมายความว่ารัฐหนึ่งรัฐใดที่เรือลำหนึ่งลำใดชักธงของรัฐนั้นโดยเรือนั้นมีสิทธิที่จะชักธงดังกล่าว

3.3.2.3 เจ้าของหรือเจ้าของเรือ (owner or shipowner) หมายความว่าบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลใดๆที่ถูกบันทึกไว้ในทะเบียนเรือโดยรัฐที่รับจดทะเบียนว่าเป็นเจ้าของเรือเว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง

3.3.2.4 ผู้ปฏิบัติการเรือ (operator) หมายความว่าเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือแบบเปล่า (bareboat charterer) หรือบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลใดๆที่ได้รับมอบหมายอย่างเป็นทางการให้มีหน้าที่รับผิดชอบแทนเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือแบบเปล่า

3.3.2.5 รัฐที่รับจดทะเบียน (state of registration) หมายความว่ารัฐที่ได้จดบันทึกชื่อเรือลำหนึ่งไว้ในทะเบียนเรือของรัฐนั้น

3.3.2.6 ทะเบียนเรือ (register of ships) หมายความว่าทะเบียนของทางการซึ่งใช้จดบันทึกรายการตามมาตรา 11 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

"National maritime administration" means any State authority or agency which is established by the State of registration in accordance with its legislation and which, pursuant to that legislation, is responsible, inter alia, for the implementation of international agreements concerning maritime transport and for the application of rules and standards concerning ships under its jurisdiction and control,

"Bareboat charter" means a contract for the lease of a ship, for a stipulated period of time, by virtue of which the lessee has complete possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew of the ship, for the duration of the lease,

"Labour-supplying country" means a country which provides seafarers for service on a ship flying the flag of another country.

3.3.2.7 องค์การบริหารงานพาณิชย์แห่งชาติ (national maritime administration) หมายถึง หน่วยงานหรือองค์การใดๆของรัฐซึ่งรัฐที่รับจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของตนและตามกฎหมายดังกล่าวหน่วยงานหรือองค์การนั้น มีหน้าที่รับผิดชอบในการ อนุวัติการความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและการบังคับใช้กฎระเบียบและมาตรฐานเกี่ยวกับเรือที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจและการควบคุมของรัฐนั้น

3.3.2.8 การชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า (bareboat charter) หมายความว่า สัญญาสำหรับการชาร์เตอร์เรือโดยมีกำหนดระยะเวลา โดยผู้ชาร์เตอร์มีอำนาจเต็มในการครอบครองและควบคุมเรือ รวมถึงสิทธิในการแต่งตั้งนายเรือและลูกเรือภายในระยะเวลาชาร์เตอร์เรือ

3.3.2.9 ประเทศผู้จัดส่งแรงงาน (labour-supplying country) หมายความว่า ประเทศที่จัดให้มีคนประจำเรือสำหรับการทำงานบนเรือที่ชักธงเรือของประเทศอื่น

3.3.3 ขอบเขตในการใช้บังคับ (scope of application)²⁴

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ใช้บังคับแก่เรือทั้งปวงตามที่กำหนดนิยามไว้ในมาตรา 2

3.3.4 บทบัญญัติทั่วไป (general provisions)²⁵

(1) รัฐทุกรัฐไม่ว่าจะเป็นรัฐชายฝั่งหรือรัฐไร้ชายฝั่ง มีสิทธิเดินเรือชักธงของตนในทะเลหลวง

²⁴ Article 3 - Scope of application

This Convention shall apply to all ships as defined in article 2.

²⁵ Article 4 - General provisions

1. Every State, whether coastal or land-locked, has the right to sail ships flying its flag on the high seas.
2. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly.
3. Ships shall sail under the flag of one State only.
4. No ships shall be entered in the registers of ships of two or more States at a time, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of article 11 and to article 12.
5. 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) เรือจะมีสัญชาติของรัฐที่เรือนั้นมีสิทธิชักธง
- (3) เรือแต่ละลำจะต้องเดินเรือภายใต้ธงของรัฐเพียงรัฐเดียวเท่านั้น
- (4) ห้ามมิให้จดทะเบียนเรือลำเดียวกันในทะเบียนเรือของรัฐสองรัฐหรือมากกว่านั้น เว้นแต่กรณีตามวรรคสี่และห้าของมาตรา 11 และมาตรา 12 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986
- (5) ห้ามมิให้เรือเปลี่ยนธงเรือระหว่างการเดินเรือหรือขณะที่อยู่ในท่าเรือระหว่างทางเว้นแต่ในกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เรือหรือมีการเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนเรืออย่างแท้จริง

3.3.5 องค์การบริหารพาณิชยนาวีแห่งชาติ (national maritime administration)²⁶

²⁶Article 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,
 - (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,

(1) รัฐเจ้าของธงต้องมีองค์การบริหารพาณิชยนาวีแห่งชาติที่มีความสามารถและเพียงพอสำหรับการบริหารที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจและการควบคุมของตน

(2) รัฐเจ้าของธงต้องอนุวัติการกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความปลอดภัยของเรือและของคนประจำเรือและการป้องกันมลพิษทางทะเล

(3) องค์การบริหารพาณิชยนาวีแห่งชาติของรัฐเจ้าของธงต้องทำให้เป็นที่มั่นใจว่า

ก. เรือที่ชักธงของรัฐนั้นปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือและตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความปลอดภัยของเรือและคนประจำเรือและการป้องกันมลพิษทางทะเล

ข. เรือที่ชักธงของรัฐนั้นได้รับการตรวจเรือตามระยะเวลาโดยผู้ตรวจเรือที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐ เพื่อทำให้เป็นที่มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศที่ใช้บังคับแก่กรณี

ค. เรือที่ชักธงของรัฐนั้นมีเอกสารไว้บนเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งเอกสารที่เป็นหลักฐานแสดงสิทธิในการชักธงของรัฐนั้นและเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ที่ถูกต้องสมบูรณ์รวมทั้งเอกสารที่กำหนดให้ต้องมีไว้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งรัฐที่รับจดทะเบียนเป็นภาคี

จ. เจ้าของเรือที่ชักธงของรัฐนั้นปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐนั้นและข้อกำหนดต่างๆ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

(4) รัฐที่รับจดทะเบียนต้องจัดการให้มีข้อมูลที่เหมาะสมทั้งหมด ซึ่งจำเป็นสำหรับการพิสูจน์ตัวตนและความรับผิดชอบอันเกี่ยวข้องกับเรือที่ชักธงของตน

(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.

4. The State of registration shall require all the appropriate information necessary for full identification and accountability concerning ships flying its flag.

3.3.6 การพิสูจน์ตัวตนและความรับผิดชอบ (identification and accountability)²⁷

²⁷ 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

(1) รัฐที่รับจดทะเบียนต้องจัดให้มีข้อมูลเกี่ยวกับเรือและเจ้าของเรือในทะเบียนเรือของตน ในกรณีที่ผู้ปฏิบัติการเรือไม่ได้เป็นเจ้าของเรือเพียงมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้ปฏิบัติการเรือจอดไว้ในทะเบียนเรือหรือในบันทึกที่เป็นทางการเกี่ยวกับผู้ดำเนินการเรือที่เก็บรักษาไว้ในสำนักงานนายทะเบียน หรือให้อยู่ในวิสัยที่นายทะเบียนสามารถเรียกดูได้ทั้งนี้ตามกฎหมายและกฎข้อบังคับของรัฐที่รับจดทะเบียนโดยรัฐที่รับจดทะเบียนต้องออกหนังสือให้ไว้เป็นหลักฐานในการจดทะเบียนเรือ

(2) รัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องมีมาตรการที่จำเป็นเพื่อให้เป็นที่มั่นใจว่า การพิสูจน์ตัวตนของเจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการเรือหรือบุคคลอื่นที่ต้องรับผิดชอบในการบริหารและปฏิบัติการเรือที่ชักธงของตน โดยบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียตามกฎหมายในอันที่จะได้รับข้อมูลดังกล่าวสามารถทำได้โดยง่าย

(3) พึงให้บุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียตามกฎหมายในอันที่จะได้รับข้อมูลในทะเบียนเรือได้รับความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวทั้งนี้ตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐเจ้าของธง

(4) รัฐพึงทำให้เป็นที่มั่นใจว่า เรือที่ชักธงของตนมีข้อมูลเอกสารที่มีข้อมูลเกี่ยวกับเอกลักษณ์ของเจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการเรือหรือบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการปฏิบัติการเรือนั้นอยู่บนเรือ และจัดให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของท่าได้เมื่อเป็นที่ต้องการ

(5) สมุดปูมทั้งหลาย (log-books) พึงเก็บไว้บนเรือทุกลำเป็นระยะเวลาอันสมควร หลังจากวันที่ที่จดบันทึกในสมุดครั้งสุดท้าย แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงชื่อเรือและสมุดปูมดังกล่าวพึงให้บุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียตามกฎหมายในอันที่จะได้รับข้อมูลในสมุดปูมสามารถตรวจสอบทำสำเนาได้ ตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐเจ้าของธง ในกรณีที่เรือถูกขายและได้เปลี่ยนไปจดทะเบียนในอีกรัฐหนึ่งเช่นนี้สมุดปูม (log-books) ที่มีการบันทึกไว้ก่อนการขายพึงเก็บรักษาไว้และพึง

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.

ให้บุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียตามกฎหมายในอันที่จะได้รับข้อมูลในสมุดปูม สามารถตรวจสอบและทำสำเนาได้ทั้งนี้ให้เป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐเจ้าของธงเรือเดิม

(6) รัฐต้องใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อทำให้มั่นใจว่าเรือที่ตนได้บันทึกไว้ในทะเบียนเรือมีเจ้าของหรือผู้ปฏิบัติการเรือที่สามารถระบุชี้ชัดได้ว่าเป็นบุคคลใดเพื่อให้เป็นที่ยืนยันในความรับผิดชอบอย่างเต็มที่ของบุคคลดังกล่าว

(7) รัฐพึงทำให้เป็นที่ยืนยันว่าการติดต่อโดยตรงระหว่างเจ้าของเรือที่ชักธงของตนกับเจ้าหน้าที่รัฐบาลของตน ไม่มีข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคใด ๆ

3.3.7 การมีส่วนร่วมของชนชาติในความเป็นเจ้าของเรือและ/หรือการจัดคนประจำเรือ (participation by nationals in the ownership and/or manning of ships)²⁸

เกี่ยวกับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดคนประจำเรือและการเป็นเจ้าของเรือในวรรคหนึ่งและวรรคสองของมาตรา 8 และวรรคหนึ่งถึงวรรคสามของมาตรา 9 ตามลำดับนั้น รัฐที่รับจดทะเบียนต้องอนุวัติการตามบทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองของมาตรา 8 หรือตามบทบัญญัติในวรรคหนึ่งถึงวรรคสามของมาตรา 9 แต่อาจอนุวัติการทั้งสองกรณีก็ได้ทั้งนี้โดยไม่ให้มีผลกระทบต่อบทบัญญัติอื่นของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

3.3.8 การถือกรรมสิทธิ์ในเรือ (ownership of ships)²⁹

²⁸ 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.

²⁹ 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

ภายใต้บังคับมาตรา 7 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

ก. รัฐเจ้าของธงเรือต้องออกกฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการถือกรรมสิทธิ์เรือที่ชักธงของตน

ข. กฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวต้องมีบทบัญญัติที่เหมาะสมในเรื่องการมีส่วนร่วมของรัฐนั้นหรือคนชาติของรัฐนั้นในฐานะเจ้าของเรือที่ชักธงของตนหรือการมีส่วนร่วมในกรรมสิทธิ์ของเรือดังกล่าวและระดับของการมีส่วนร่วมเช่นนั้น ซึ่งกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวนั้นพึงมีความพอเพียงที่จะให้รัฐเจ้าของธงสามารถใช้เขตอำนาจและการควบคุมเหนือเรือที่ชักธงของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ข้อกำหนดในการจัดคนประจำเรือ

การจัดคนประจำเรือนั้นเป็นเงื่อนไขที่สำคัญอย่างยิ่งในการพิจารณาความแตกต่างระหว่างการจดทะเบียนเรือแบบเปิดและการจดทะเบียนเรือสากล เนื่องจากว่าประเด็นนี้มีผู้นำมาเป็นข้ออ้างในการต่อต้านการจดทะเบียนเรือแบบเปิด กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบการจดทะเบียนเรือสากลจึงได้ให้ความสำคัญแก่การจัดคนประจำเรือ แต่ก็ไม่ได้บัญญัติกฎหมายให้แตกต่างกันมากนัก เพราะยังมีประเด็นที่คล้ายกันอยู่ เช่น การไม่กำหนดสัญชาติของคนประจำเรือ เป็นต้น ซึ่งผู้เขียนจะแสดงให้เห็นประเทศที่พัฒนาแล้วในการร่างกฎหมายเรื่องการจัดคนประจำเรือ 3 ประเทศ ได้แก่ ประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์กและประเทศมาเลเซีย เพื่อที่จะได้เทียบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ทั้งนี้ผู้เขียนยังแสดงให้เห็นถึงการจัดคนประจำเรือตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องด้วย

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.

3.3.9 การจัดคนประจำเรือ (manning of ship)³⁰

³⁰Article 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.

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)

1. ภายใต้บังคับมาตรา 7 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 รัฐที่รับจดทะเบียนต้องยึดถือหลักเกณฑ์ว่าองค์ประกอบที่สำคัญของพนักงานที่เป็นนายประจำเรือและลูกเรือของเรือที่ชักธงเรือของตน ต้องเป็นคนชาติหรือผู้ที่มีภูมิลำเนาหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตให้มีถิ่นที่อยู่ถาวรตามกฎหมายในรัฐนั้น

2. ในการใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหลายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ข้างต้น รัฐที่รับจดทะเบียนต้องคำนึงถึงสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.1 รัฐที่รับจดทะเบียนเรือนั้น มีคนประจำเรือซึ่งมีคุณสมบัติเหมาะสมอยู่ไม่น้อยเพียงใด

2.2 ความตกลงพหุภาคีหรือทวิภาคีหรือข้อตกลงประเภทอื่นๆ มีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียนหรือไม่เพียงใด

2.3 การดำเนินงานของเรือของรัฐนั้น มีความมั่นคงและคุ้มค่าทางเศรษฐกิจหรือไม่เพียงใด

3. รัฐที่รับจดทะเบียนอาจอนุญาตให้บุคคลที่มีสัญชาติอื่นทำงานบนเรือที่ชักธงของตนตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 ทั้งนี้ตามกฎหมายและกฎระเบียบของตน

4. เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในมาตรา 9 วรรคแรกของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 รัฐที่รับจดทะเบียนกับเจ้าของเรือพึงร่วมมือกันในการส่งเสริมการศึกษาและการฝึกอบรมให้กับคนชาติหรือผู้ที่มีภูมิลำเนาหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตให้มีถิ่นที่อยู่ถาวรตามกฎหมายในอาณาเขตของตน

5. รัฐที่รับจดทะเบียนต้องทำให้เป็นที่มั่นใจว่า

5.1 การจัดคนประจำเรือที่ชักธงเรือของตนอยู่ในระดับและมีศักยภาพตามกฎหมายและมาตรการสากลที่ใช้บังคับแก่กรณีโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินทะเล

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

5.2 ข้อกำหนดและเงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือที่ชักธงของตนเป็นไปตามกฎเกณฑ์และมาตรฐานสากลที่ใช้บังคับแก่กรณี

5.3 มีกระบวนการทางกฎหมายที่เพียงพอสำหรับการยุติข้อพิพาททางแพ่งระหว่างคนประจำเรือที่ทำงานบนเรือที่ชักธงของตนกับนายจ้างของคนเหล่านั้น

5.4 คนประจำเรือที่เป็นคนชาติและคนต่างชาตินี้มีสิทธิเท่าเทียมกันในการดำเนินการทางกฎหมายเพื่อรักษาสีทธิตามสัญญาในความสัมพันธ์กับนายจ้างของคนเหล่านั้น

3.3.10 บทบาทของรัฐเจ้าของธงเกี่ยวกับการจัดการบริษัทเจ้าของเรือและเรือ (role of flag states in respect of the management of shipowning companies and ships)³¹

³¹ 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 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.

1. ก่อนที่จะจดทะเบียนเรือลำหนึ่งลำใดไว้ในทะเบียนเรือของตน รัฐที่รับจดทะเบียนต้องทำให้เป็นที่มั่นใจว่าบริษัทเจ้าของเรือหรือบริษัทย่อยที่เป็นเจ้าของเรือได้ถูกจัดตั้งขึ้นและ/หรือมีสำนักงานแห่งใหญ่ในอาณาเขตของตนตามกฎหมายและกฎระเบียบของตน

2. ในกรณีที่บริษัทเจ้าของเรือหรือบริษัทย่อย ที่เป็นเจ้าของเรือหรือสำนักงานแห่งใหญ่ไม่ได้จัดตั้งขึ้นในรัฐเจ้าของธงก่อนที่จะจดทะเบียนเรือลำหนึ่งลำใดไว้ในทะเบียนเรือของตน รัฐนั้นต้องทำให้เป็นที่มั่นใจว่ามีผู้แทนหรือผู้จัดการที่เป็นคนชาติของรัฐเจ้าของธงหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐนั้น ซึ่งผู้แทนหรือผู้จัดการนี้อาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ได้ก่อตั้งหรือจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นโดยชอบแล้วแต่กรณี ในรัฐเจ้าของธงตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐนั้น และได้รับมอบอำนาจโดยชอบให้กระทำการแทนและรับผิดชอบแทนเจ้าของเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้แทนหรือผู้จัดการดังกล่าวต้องมีความพร้อมสำหรับการดำเนินการทางกฎหมายไม่ว่าอย่างใด ๆ และสามารถรับผิดชอบแทนเจ้าของเรือได้ตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐที่รับจดทะเบียน

3. รัฐที่รับจดทะเบียนพึงทำให้เป็นที่มั่นใจว่าบุคคลที่รับผิดชอบการบริหารจัดการและการดำเนินการของเรือที่ชักธงของตน อยู่ในฐานะที่สามารถรับผิดชอบพันธกรณีทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการของเรือเช่นว่านั้น เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงที่ตามปกติจะมีการทำประกันภัยในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลภายนอก

เพื่อการนี้รัฐที่รับจดทะเบียนพึงทำให้เป็นที่มั่นใจว่าเรือที่ชักธงเรือของตนสามารถแสดงเอกสารที่เป็นหลักฐานได้ตลอดเวลาว่าได้มีการจัดให้มีหลักประกันที่เพียงพอ เช่น เอกสารประกันภัยหรือเอกสารอื่นๆ ที่เท่าเทียมกัน

นอกจากนี้รัฐที่รับจดทะเบียนพึงทำให้เป็นที่มั่นใจว่ามีกลไกอันเหมาะสม (appropriate mechanism) สำหรับให้ความคุ้มครองค่าจ้างและเงินอย่างอื่นที่ต้องจ่ายให้แก่คนประจำเรือซึ่งทำงานบนเรือที่ชักธงของตน ในกรณีที่นายจ้างของคนประจำเรือนั้นไม่จ่ายเงินดังกล่าวให้เมื่อถึงกำหนดเวลา เช่น บุริมสิทธิทางทะเล กองทุนรวม ประกันภัยคุ้มครองค่าจ้าง ประกันสังคม หรือการรับประกันของรัฐบาลอย่างหนึ่งอย่างใด ที่จัดให้โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงของรัฐของผู้มีหน้าที่รับผิดชอบไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นเจ้าของหรือผู้ปฏิบัติการเรือ ทั้งนี้รัฐที่รับจดทะเบียนอาจกำหนดกลไกอันเหมาะสมอย่างอื่นเพื่อการดังกล่าวไว้ในกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐนั้น

3.3.11 การจดทะเบียนเรือ (register of ships)³²

³²Article 11 - Register of ships

1. A State of registration shall establish a register of ships flying its flag, which register shall be maintained in a manner determined by that State and in conformity with the relevant provisions of this Convention. Ships entitled by the laws and regulations of a State to fly its flag shall be entered in this register in the name of the owner or owners or, where national laws and regulations so provide, the bareboat charterer.

2. Such register shall, inter alia, record the following

(a) the name of the ship and the previous name and registry if any,
(b) the place or port of registration or home port and the official number or mark of identification of the ship

(c) the international call sign of the ship, if assigned,

(d) the name of the builders, place of build and year of building of the ship

(e) the description of the main technical characteristics of the ship

(f) the name, address and, as appropriate, the nationality of the owner or of each of the owners,

and, unless recorded in another public document readily accessible to the Registrar in

the flag State

(g) the date of deletion or suspension of the previous registration of the ship

(h) the name, address and, as appropriate, the nationality of the bareboat charterer, where national laws and regulations provide for the registration of ships bareboat chartered-in

(i) the particulars of any mortgages or other similar charges upon the ship as stipulated by national laws and regulations)

3. Furthermore, such register should also record

(a) if there is more than one owner, the proportion of the ship owned by each

1. รัฐที่รับจดทะเบียนต้องจัดให้มีทะเบียนเรือที่ชักธงของรัฐนั้น และต้องดำรงรักษาทะเบียนนั้นไว้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยรัฐ และต้องสอดคล้องกับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 และบรรดาเรือที่มีสิทธิชักธงของรัฐนั้นตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐดังกล่าวให้จดทะเบียนไว้ในทะเบียนดังกล่าวในชื่อของเจ้าของคนหนึ่งหรือหลายคนหรือในชื่อของผู้ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ในกรณีที่อาจทำได้ตามกฎหมายและกฎระเบียบของรัฐดังกล่าว

2. ทะเบียนเรือจะต้องบันทึกรายการต่าง ๆ ดังนี้

- (1) ชื่อของเรือ และชื่อเดิมของเรือและการจดทะเบียนเรือครั้งก่อน (ถ้ามี)
- (2) สถานที่หรือท่าเรือที่ได้ทำการจดทะเบียนหรือท่าเรือหลัก และเลขทะเบียนเรือหรือเครื่องหมายอื่นที่สามารถบ่งชี้ลักษณะของเรือ
- (3) สัญลักษณ์ระหว่างประเทศของเรือในกรณีที่มีการกำหนดไว้
- (4) ชื่อของผู้ต่อเรือ สถานที่และปีที่ทำการต่อเรือ
- (5) รายละเอียดของลักษณะทางเทคนิคหลักของเรือ
- (6) ชื่อ ที่อยู่ และสัญชาติของเจ้าของเรือทุกคน เว้นแต่กรณีที่มีการบันทึกรายการดังกล่าวไว้ในเอกสารมหาชนอื่นๆ แล้วซึ่งนายทะเบียนของรัฐที่รับจดทะเบียนนั้นสามารถทำการตรวจสอบได้

(b) the name, address and, as appropriate, the nationality of the operator, when the operator is not the owner or the bareboat charterer.

4. Before entering a ship in its register of ships a State should assure itself that the previous registration, if any, is deleted.

5. In the case of a ship bareboat chartered-in a State should assure itself that right to fly the flag of the former flag State is suspended. Such registration shall be effected on production of evidence, indicating suspension of previous registration as regards the nationality of the ship under the former flag State and indicating particulars of any registered encumbrances.

(7) วันที่ถูกยกเลิกเพิกถอนหรือถูกระงับชั่วคราวซึ่งการจดทะเบียนเรือ
ก่อนหน้า

(8) ชื่อ ที่อยู่ และสัญชาติของผู้ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ในกรณีที่กฎหมาย
และระเบียบของรัฐได้บัญญัติอนุญาตให้สามารถนำเรือชาร์เตอร์แบบเปล่ามาจดทะเบียนเข้า

(9) รายการจ้างหรือภาระผูกพันใดๆในทำนองเช่นว่านั้นที่มีบุริมสิทธิ
อยู่เหนือเรือโดยอยู่ภายใต้กฎหมายภายในและระเบียบของรัฐที่รับจดทะเบียน

3. การจดทะเบียนเรือควรรับที่รายการต่อไปนี้ด้วย

(1) ในกรณีเรือนั้นมีเจ้าของหลายคน ควรระบุสัดส่วนความเป็นเจ้าของเรือ
ของแต่ละคน

(2) ชื่อ ที่อยู่ และสัญชาติของผู้ปฏิบัติการเรือในกรณีที่ผู้ปฏิบัติการเรือ
ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือผู้ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า

4. ก่อนที่จะรับจดทะเบียนเรือ รัฐที่รับจดทะเบียนต้องมั่นใจว่าเรือลำดังกล่าวนั้น
เคยมีการจดทะเบียนมาก่อนหรือไม่ หากเคยจะต้องตรวจสอบการจดทะเบียนครั้งก่อนนั้นได้ถูกระงับ
แล้ว หรือในกรณีที่เป็นการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าเข้า จะต้องมั่นใจว่าสิทธิในการชักธงเรือ
ของรัฐเดิมที่เคยจดทะเบียนนั้นได้ระงับชั่วคราวแล้ว (suspended) โดยต้องแสดงหลักฐานดังกล่าวที่
ได้ระบุรายละเอียดเกี่ยวกับภาระผูกพันไว้

3.3.12 การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter)³³

³³ Article 12 - Bareboat charter

1. Subject to the provisions of article 11 and in accordance with its laws and
regulations a State may grant registration and the right to fly its flag to a ship
bareboat chartered-in by a charterer in that State, for the period of that charter.

2. When shipowners or charterers in States Parties to this convention enter
into such bareboat charter activities, the conditions of registration contained in this
Convention should be fully complied with.

3. To achieve the goal of compliance and for the purpose of applying the
requirements of this Convention in the case of a ship so bareboat chartered-in the
charterer will be considered to be the owner. This Convention, however, does not

1. ภายใต้บังคับมาตรา 11 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 และตามกฎหมาย และกฎระเบียบของตน รัฐที่รับจดทะเบียนเรืออาจอนุญาตให้ทำการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าและให้สิทธิในการชักธงเรือของรัฐนั้นแก่เรือที่ได้ชาร์เตอร์เข้ามา (charter-in) โดยผู้ชาร์เตอร์เรือในรัฐนั้นเป็นระยะเวลาตามที่ได้ทำการชาร์เตอร์

2. ในกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าในรัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้ทำกิจการที่เป็นการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า กรณีดังกล่าวพึงปฏิบัติตามเงื่อนไขของการจดทะเบียนเรือแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 อย่างครบถ้วน

3. เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ในกรณีที่มีการจดทะเบียนเรือที่ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าเข้ามา จะถือว่าผู้ชาร์เตอร์เรือเป็นเจ้าของเรือ แต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไม่มีผลเป็นการให้สิทธิใด ๆ เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในเรือที่ชาร์เตอร์นั้น นอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบเปล่านั้น ๆ

4. รัฐที่รับจดทะเบียนต้องทำให้เป็นที่มั่นใจว่า

ก.เรือชาร์เตอร์แบบเปล่าเข้ามาและให้ชักธงเรือของรัฐดังกล่าวมาแล้วข้างต้นจะอยู่ภายใต้เขตอำนาจและการควบคุมของตนอย่างเต็มที่

have the effect of providing for any ownership rights in the chartered ship other than those stipulated in the particular bareboat charter contract.

4. A State should ensure that a ship bareboat chartered-in and flying its flag, pursuant to paragraphs 1 to 3 of this article, will be subject to its full jurisdiction and control.

5. The State where the bareboat chartered-in ship is registered shall ensure that the former flag State is notified of the deletion of the registration of the bareboat chartered ship.

6. All terms and conditions, other than those specified in this article, relating to the relationship of the parties to a bareboat charter are left to the contractual disposal of those parties.

ข. รัฐเจ้าของธงเรือเดิมได้รับรองการยกเลิกการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าแล้ว

5. ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ก่อนหน้านี้เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคู่สัญญาในการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ให้เป็นไปตามข้อตกลงของคู่สัญญา

ลักษณะทั่วไปของการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า³⁴

การชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า (bareboat charter) มีที่มาจากประเทศเยอรมนี³⁵ และมีสัญญาที่กำหนดหลักเกณฑ์ในการทำชาร์เตอร์และเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศคือ BARECON 89 หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าสัญญาสำเร็จรูปเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า (การเช่าเหมาเรือทั้งลำ) กล่าวคือผู้ชาร์เตอร์ (charterer) มีอำนาจในการนำเรือไปใช้สอย ครอบครองและรับผิดชอบเรือได้อย่างเต็มที่ เช่น การนำเรือไปประกอบธุรกิจ การหาผู้ปฏิบัติการเรือใหม่ การจัดคนประจำเรือ และการบำรุงรักษาเรือ เป็นต้น กล่าวโดยสรุป ลักษณะสำคัญของการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า มีดังนี้

1. ผู้ชาร์เตอร์เรือมีสิทธิหน้าที่ในการครอบครองและควบคุมตัวเรือ ผู้ปฏิบัติการเรือ การจัดคนประจำเรือภายในระยะเวลาที่ตนทำการชาร์เตอร์เรือ
2. ผู้ชาร์เตอร์เรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการจ้างผู้ปฏิบัติการเรือ การจัดคนประจำเรือ การบำรุงรักษาเรือ ค่าประกันเรือในระยะเวลาที่ตนชาร์เตอร์เรือ และทั้งนี้ผู้ปฏิบัติการเรือและคนประจำเรือ ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของผู้ชาร์เตอร์เรือ
3. ผู้ชาร์เตอร์เรือจะต้องจ่ายค่าชาร์เตอร์เรือให้แก่เจ้าของเรือที่แท้จริง เพื่อเป็นค่าตอบแทนในการนำเรือไปใช้สอย
4. ผู้ชาร์เตอร์เรือสามารถนำเรือไปจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่ายังประเทศที่ผู้ชาร์เตอร์ประสงค์ แต่การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปลานี้จะต้องมีกำหนดระยะเวลาที่ไม่เกินกว่าระยะเวลาที่ผู้ชาร์เตอร์ทำการชาร์เตอร์เรือมา โดยในการนำเรือไปจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปลานี้ ประเทศสัญญาเดิมของเรือจะต้องมีกฎหมายอนุญาตให้ทำได้

³⁴ ธีรวัฒน์ เมืองนารถ, "การนำเรือที่ชาร์เตอร์แบบเปล่า (Bareboat Charter) มาจดทะเบียนเป็นเรือไทย," (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น.42 - 55.

³⁵ เฟิงฮ้าง, น.50.

5. รัฐสัญชาติเดิมของเรือ (the underlying registry) หรืออาจเรียกว่ารัฐที่เจ้าของเรือนำเรือไปจดทะเบียนไว้ โดยรัฐสัญชาติเดิมของเรือจะต้องมีกฎหมายในการยกเลิกสัญชาติเดิมของเรือชั่วคราว รวมถึงมีกฎหมายในเรื่องของการอนุญาตให้นำเรือสัญชาติของตนไปจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าในประเทศอื่นได้ กล่าวคืออนุญาตให้ “charter-out” ดังนั้นในกรณีที่รัฐสัญชาติเดิมของเรือไม่อนุญาตให้นำเรือไปทำการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าในรัฐอื่น หากผู้ชาร์เตอร์ยังนำเรือไปจดทะเบียนเช่นนี้จะถือว่าเรือลำนั้นมี ๒ สัญชาติในขณะเดียวกันและถือว่าผิดกับหลักสัญชาติของเรือและเมื่อสัญชาติของเรือไม่ถูกต้องเช่นนี้ถือว่าเป็นเรือไร้สัญชาติ

6. ผู้ชาร์เตอร์เรือสามารถนำเรือไปจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าได้ในประเทศที่มีกฎหมายรับรองการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า กล่าวคือรัฐที่รับจดทะเบียนเรือแบบชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าอนุญาตให้ผู้ชาร์เตอร์นำเรือที่ได้ชาร์เตอร์มาจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าภายใต้กฎหมายภายในของรัฐของตนได้ (charter-in) โดยรัฐที่รับจดทะเบียนนี้จะต้องกำหนดระยะเวลาในการให้สัญชาติแก่เรือที่นำมาจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่านี้ และต้องไม่เกินระยะเวลาที่ผู้ชาร์เตอร์ได้ทำการชาร์เตอร์เรือจากเจ้าของเรือที่แท้จริง

3.3.13 กิจการร่วมค้า (joint venture)³⁶

1. รัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 พึงส่งเสริมกิจการร่วมค้าระหว่างเจ้าของเรือจากประเทศต่างๆ และเพื่อการนี้พึงมีการ

³⁶ Article 13 - Joint ventures

1. Contracting Parties to this Convention, in conformity with their national policies, legislation and the conditions for registration of ships contained in this Convention, should promote joint ventures between *shipowners* of different countries, and should, to this end, adopt appropriate arrangements, inter alia, by safeguarding the contractual rights of the parties to joint ventures, to further the establishment of such joint ventures in order to develop the national shipping industry.

2. Regional and international financial institutions and aid agencies should be invited to contribute, as appropriate, to the establishment and/or strengthening of joint ventures in the shipping industry of developing countries, particularly in the least developed among them.

เตรียมการอันเหมาะสมเช่นการให้ความคุ้มครองสิทธิตามสัญญาของคู่สัญญาในการประกอบกิจการร่วมค้า เพื่อให้มีการจัดตั้งกิจการร่วมค้าเพิ่มมากขึ้น เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลของประเทศนั้นๆ ทั้งนี้โดยสอดคล้องกับนโยบายและกฎหมายของประเทศนั้นๆ และเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

2. สถาบันการเงินระหว่างประเทศ สถาบันการเงินระดับภูมิภาค องค์การความช่วยเหลือระหว่างประเทศและองค์การความช่วยเหลือระดับภูมิภาคพึงได้รับเชิญให้เข้ามามีส่วนร่วมตามความเหมาะสมในการจัดตั้งและ/หรือเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่กิจการร่วมค้าในอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลในประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด

3.3.14 มาตรการเพื่อป้องกันผลประโยชน์ของประเทศที่จัดส่งแรงงาน (measures to protect the interests of labour-supplying countries)³⁷

1. เพื่อวัตถุประสงค์ในการปกป้องผลประโยชน์ของประเทศที่จัดส่งแรงงาน และการลดสภาวะการว่างงานและภาวะเศรษฐกิจซบเซาที่เป็นผลจากการว่างงานภายในประเทศที่จัดส่งแรงงานโดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนา อันเป็นผลมาจากการอนุวัติการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 พึงให้ความสำคัญเร่งด่วนในการนำมาตราการทั้งหลาย

³⁷ Article 14 - Measures to protect the interests of labour-supplying countries.

1. For the purpose of safeguarding the interests of labour-supplying countries and of minimizing labour displacement and consequent economic dislocation, *if any*, within these countries, particularly developing countries, as a result of the adoption of this Convention, urgency should be given to the implementation, *inter alia*, of the measures as contained in Resolution 1 annexed to this Convention.

2. In order to create favorable conditions for any contract or arrangement that may be entered into by ship owners or operators and the trade unions of seamen or other representative seamen bodies, bilateral agreements may be concluded between flag States and labour-supplying countries concerning the employment of seafarers of those labour-supplying countries.

ในข้อมติที่ 1 ที่แนบท้ายอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มาบังคับใช้ก่อน

2. เพื่อทำให้เกิดสภาพที่น่าพึงใจสำหรับการทำสัญญาหรือข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือหรือผู้ปฏิบัติการเรือกับสหภาพแรงงานของคนประจำเรือหรือองค์กรอื่นที่เป็นตัวแทนของคนประจำเรือ รัฐเจ้าของธงเรือและประเทศที่จัดส่งแรงงานอาจทำความตกลงทวิภาคีเกี่ยวกับการว่าจ้างคนประจำเรือของประเทศผู้จัดส่งแรงงานก็ได้

3.3.15 มาตรการลดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (measures to minimize adverse economic effects)³⁸

เพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันผลกระทบทางเศรษฐกิจที่อาจเกิดขึ้นภายในประเทศที่กำลังพัฒนาในระหว่างการปรับตัวและการปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 พึงให้ความสำคัญเร่งด่วนในการนำมาตราการทั้งหลายในข้อมติที่ 2 ที่แนบท้ายอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มาบังคับใช้ก่อน

3.3.16 ผู้เก็บรักษา (depository)³⁹

ให้เลขาธิการสหประชาชาติเป็นผู้เก็บรักษาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

³⁸Article 15 - Measures to minimize adverse economic effects

For the purpose of minimizing adverse economic effects that might occur within developing countries, in the process of adapting and implementing conditions to meet the requirements established by this Convention, urgency should be given to the implementation, inter alia, of the measures as contained in Resolution 2 annexed to this Convention.

³⁹Article 16 - Depository

The Secretary-General of the United Nations shall be the depository of this Convention.

3.3.17 การอนุวัติการ (implementation)⁴⁰

(1) รัฐภาคีต้องใช้มาตรการทางกฎหมายหรือมาตรการอื่นที่จำเป็นเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

(2) รัฐภาคีต้องส่งเอกสารที่เป็นตัวบท (the texts) ของมาตรการทางกฎหมายหรือมาตรการอื่นที่รัฐนั้นได้ดำเนินการเพื่ออนุวัติการอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไปยังผู้เก็บรักษานุสัญญาในเวลาที่เหมาะสม

(3) เมื่อรัฐภาคีร้องขอ ให้ผู้เก็บรักษานุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ส่งเอกสารที่เป็นตัวบทของมาตรการทางกฎหมายหรือมาตรการอื่นที่ส่งมายังตนตาม วรรคสอง ของมาตรา 17 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไปยังรัฐภาคีที่ร้องขอนั้น

3.3.18 การลงลายมือชื่อ การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความยินยอม และการภาคยานุวัติ (signature, ratification, acceptance, approval and accession)⁴¹

⁴⁰ Article 17 - Implementation

1. Contracting Parties shall take any legislative or other measures necessary to implement this Convention.

2. Each Contracting Party shall, at appropriate times, communicate to the depositary the texts of any legislative or other measures which it has taken in order to implement this Convention.

3. The depositary shall transmit upon request to Contracting Parties the texts of the legislative or other measures which have been communicated to him pursuant to paragraph 2 of this article.

⁴¹ Article 18 - Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Contracting Parties to this Convention by:

- (a) signature not subject to ratification, acceptance or approval, or
- (b) signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval,

or

- (c) accession.

1. รัฐทุกรัฐมีสิทธิที่จะเข้าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 โดย

(ก) การลงนามที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับของการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความยินยอม หรือ

(ข) การลงนามที่ต้องมีการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความยินยอม และต่อมาภายหลัง ได้มีการให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความยินยอมหรือ

(ค) การภาคยานุวัติ

2. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดให้มีการลงนามระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม 1986 ถึงวันที่ 30 เมษายน 1987 ที่สำนักงานใหญ่ขององค์การสหประชาชาติในนครนิวยอร์ก และหลังจากนั้นยังคงเปิดให้ทำการภาคยานุวัติต่อไป

3. ตราสารที่ใช้สำหรับการให้สัตยาบัน การยอมรับการให้ความยินยอมหรือการภาคยานุวัติให้นำส่งต่อผู้เก็บรักษา (เลขาธิการสหประชาชาติ)

3.3.19 การเริ่มต้นมีผลใช้บังคับ (entry into force)⁴²

2. This Convention shall be open for signature from 1 May 1986 to and including 30 April 1987, at the Headquarters of the United Nations in New York and shall thereafter remain open for accession.

3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

⁴²Article 19 - Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 40 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with article 18. For the purpose of this article the tonnage shall be deemed to be that contained in annex into this Convention.

2. For each State which becomes a Contracting Party to this Convention after the conditions for entry into force under paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force for that State 12 months after that State has become Contracting Party.

1. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 จะเริ่มต้นมีผลใช้บังคับเมื่อครบ 12 เดือนหลังจากวันที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีรัฐจำนวนไม่น้อยกว่า 40 รัฐและมีระวางเรือรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของระวางเรือโลก ได้เข้าเป็นรัฐภาคีตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 18 และเพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรานี้ ระวางเรือให้ยึดถือตามที่ปรากฏในภาคผนวก 3 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

2. สำหรับรัฐที่เข้าเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 หลังจากที่ย้อนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เริ่มต้นมีผลใช้บังคับแล้ว ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งของ มาตรา 19 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ให้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เริ่มต้นมีผลใช้บังคับสำหรับรัฐดังกล่าวเมื่อครบกำหนด 12 เดือน หลังจากรัฐนั้นได้เข้าเป็นรัฐภาคี

3.3.20 การทบทวนและแก้ไข (review and amendments)⁴³

1. หลังจากที่ย้อนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 มีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลา 8 ปี รัฐภาคีอาจเสนอแก้ไขอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เฉพาะในเรื่องใดก็ได้ โดยการสื่อสารเป็นหนังสือถึงเลขาธิการสหประชาชาติและขอให้จัดให้มีการประชุมทบทวนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจด

⁴³ Article 20 - Review and amendments

1. After the expiry of a period of eight years from the date of entry into force of this Convention, a Contracting Party may by written communication addressed to the Secretary-General of the United Nations, propose specific amendments to this Convention and request the convening of a review conference to consider such proposed amendments. The Secretary-General shall circulate such communication to all Contracting Parties. If, within 12 months from the date of the circulation of the communication, not less than two-fifths of the Contracting Parties reply favorably to the request, the Secretary-General shall convene the Review Conference.

ทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เพื่อพิจารณาข้อเสนอแก้ไขดังกล่าวซึ่งเลขาธิการสหประชาชาติต้องแจ้งเวียนข้อเสนอแก้ไขดังกล่าวไปยังรัฐภาคีทั้งหมดและภายใน 12 เดือนนับแต่วันที่แจ้งเวียนข้อเสนอแก้ไขดังกล่าวหากมีรัฐภาคีไม่น้อยกว่า 2 ใน 5 ของรัฐภาคีทั้งหมดให้การตอบรับ เลขาธิการสหประชาชาติต้องจัดให้มีการประชุมทบทวนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986

2. ให้เลขาธิการสหประชาชาติแจ้งเวียนข้อความของข้อเสนอแก้ไขหรือความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไข ไปยังรัฐภาคีทั้งหมดเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 6 เดือนก่อนวันเปิดการประชุมทบทวนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

3.3.21 ผลของการแก้ไข (effect of amendments)⁴⁴

1. มติในการประชุมในเรื่องเกี่ยวกับการแก้ไขอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 จะต้องมิตีเป็นเอกฉันท์หรืออาจมีการร้องขอให้ใช้มติเสียง

⁴⁴ Article 21 - Effect of amendments

1. The decisions of a review conference regarding amendments shall be taken by consensus or, upon request, by a vote of a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting. Amendments adopted by such a conference shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all the Contracting Parties for ratification, acceptance, or approval and to all the States signatories of the Convention for information.

2. Ratification, acceptance or approval of amendments adopted by a review conference shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

3. Any amendment adopted by a review conference shall enter into force only for those Contracting Parties which have ratified, accepted or approved it, on the first day of the month following one year after its ratification, acceptance or approval by two-thirds of the Contracting Parties. For any State ratifying, accepting or approving an amendment after it has been ratified, accepted or approved by two-thirds of the Contracting Parties, the amendment shall enter into force one year after its ratification, acceptance or approval by that State.

ข้างมาก จำนวน 2 ใน 3 ของรัฐภาคีทั้งหมดที่เข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนก็ได้และให้เลขาธิการสหประชาชาติ (secretary-general) แจ้งข้อแก้ไขที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมแล้วไปยังรัฐภาคี(contracting parties) ทั้งหมดเพื่อการพิจารณาให้สัตยาบัน ให้การยอมรับ หรือให้ความยินยอมและแจ้งไปยังรัฐผู้ลงนามในอนุสัญญา (states signatories of the convention) ทั้งหมดเพื่อทราบ

2. การให้สัตยาบัน ให้การยอมรับ หรือให้ความเห็นชอบข้อแก้ไขอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ที่ประชุมทบทวนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 รับรองแล้ว ให้กระทำโดยการนำส่งตราสารตามแบบพิธีเพื่อการดังกล่าวต่อผู้เก็บรักษา (เลขาธิการสหประชาชาติ)

3. ข้อแก้ไขใดๆ ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมทบทวนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แล้ว ให้มีผลใช้บังคับเฉพาะแก่รัฐภาคีที่ได้ให้สัตยาบัน ให้การรับรอง หรือให้ความเห็นชอบ โดยให้เริ่มต้นมีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือนเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปี หลังจากภาคีผู้ทำสัญญาที่ให้สัตยาบัน ให้การยอมรับ หรือให้ความเห็นชอบ มีจำนวนครบสองในสามของของรัฐภาคีผู้ทำสัญญาทั้งหมด

3.3.22 การบอกเลิกการเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (denunciation)⁴⁵

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดโอกาสให้รัฐภาคีบอกเลิกการเป็นภาคีได้ทุกเมื่อโดยทำคำแจ้งบอกเลิกเป็นหนังสือไปยังผู้เก็บรักษา (เลขาธิการสหประชาชาติ) โดยหลังจากแจ้งเป็นหนังสือและเลขาธิการสหประชาชาติได้รับแล้ว

⁴⁵ Article 22 - Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing to this effect addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the expiration of one year after the notification is received by the depositary, unless a longer period has been specified in the notification.

หลังจากนั้น 1 ปีจึงมีผลเป็นการเลิกเป็นภาคีแต่ระยะเวลาในการมีผลนี้จะกำหนดให้นานกว่า 1 ปีก็ได้ โดยระบุระยะเวลาไว้ในหนังสือแจ้งบอกเลิกนั้น

จากที่ได้กล่าวถึงรายละเอียดของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ดังกล่าวสรุปได้ว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ฉบับนี้มุ่งเน้นเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งทางเรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่มีระวางตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไปเท่านั้น และในกรณีที่เจ้าของเรือเดินทะเลเป็นนิติบุคคลก็ไม่จำเป็นต้องมีสถานประกอบการแห่งใหญ่ตั้งอยู่ภายในรัฐที่รับจดทะเบียน แต่ต้องมีตัวแทนหรือผู้บริหารจัดการแทนที่สามารถรับผิดชอบถึงดำเนินกระบวนการต่างๆ ทางกฎหมายแทนเจ้าของเรือได้อยู่ภายในรัฐนั้น อีกทั้งยังมีการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งหน่วยงานบริหาร ทางด้านพาณิชยนาวิแห่งชาติ (national maritime administration) เพื่อให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในด้านต่างๆ รวมถึงการป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นต่อสภาพแวดล้อมทางทะเล นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้มีการจดทะเบียนชาร์เตอร์แบบเปล่าของรัฐภาคี

บทที่ 4

การจดทะเบียนเรือในประเทศไทย

ระบบการจดทะเบียนเรือในประเทศไทยเป็นการจดทะเบียนเรือแบบปิด โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 2 ฉบับได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายทั้งสองฉบับนั้นไม่ทันสมัยและมีเงื่อนไขที่เข้มงวดเกินไปเช่นในเรื่องของคุณสมบัติการเป็นเจ้าของเรือ ขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียน การตรวจเรือ รวมถึงการจัดคนประจำเรือที่จะต้องมีส่วนของสัญชาติและต่างด้าวที่เคร่งครัด เป็นต้น ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่าเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายไทยมีความยุ่งยากซับซ้อนเมื่อเทียบกับกฎหมายการจดทะเบียนเรือของต่างประเทศ ในบทนี้จะอธิบายเกี่ยวกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายไทยที่บังคับใช้ในปัจจุบันและกำลังจะมีขึ้นในอนาคต เพื่อเปรียบเทียบให้เห็นระหว่างกฎหมายไทยและหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

4.1 เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

เรือที่จะมีสัญชาติเป็นเรือไทยและมีสิทธิในการชักธงของประเทศไทย จะต้องทำการจดทะเบียนเรือตามเงื่อนไขของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือไทยไว้หลายประการ แต่ผู้เขียนได้ทำการศึกษาเพียง 6 เงื่อนไขเท่านั้น ซึ่งได้แก่ เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน คุณสมบัติของเจ้าของเรือ เงื่อนไขในการตรวจเรือ เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ และค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ ผู้เขียนได้นำเสนอเพียง 6 เงื่อนไขที่กล่าวมานั้นเนื่องจากเป็นประเด็นที่สำคัญในการจดทะเบียนเรือและง่ายต่อการเปรียบเทียบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 โดยรายละเอียดต่างๆ มีดังนี้

4.1.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน¹

เรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 สามารถแบ่งออกได้ 2 กลุ่มด้วยกัน ได้แก่เรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยและเรือสำหรับการประมง ดังนี้

(1) สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย

- ก. เรือกลขนาดตั้งแต่ 10 ตันกรอสขึ้นไป
- ข. เรือทะเลที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ 20 ตันกรอสขึ้นไป
- ค. เรือดำน้ำที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ 50 ตันกรอสขึ้นไป

(2) สำหรับการประมง

- ก. เรือกลทุกขนาด
- ข. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ 6 ตันกรอสขึ้นไป

4.1.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ²

เงื่อนไขสำหรับการเป็นเจ้าของเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้นได้มีการแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่ความเป็นเจ้าของเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยและใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ ซึ่งมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) เรือไทยซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 47 ต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

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

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

¹มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

²มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

(2) เจ้าของเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1. เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

2. เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว³

4.1.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้จะต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของกรมเจ้าท่า ซึ่งการตรวจ

³ คนต่างด้าวหมายความว่าคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พุทธศักราช 2542 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"คนต่างด้าว" หมายความว่า

(1) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย

(2) นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย

(3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังต่อไปนี้

(ก) นิติบุคคล ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญ ที่จดทะเบียน ซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)

(4) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้นเพื่อประโยชน์แห่งค่านิยามนี้ให้ถือว่าหุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือเป็นหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

เรือนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งในหมวดที่ 2 การตรวจเรือนั้นได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พุทธศักราช 2525 โดยกำหนดให้กรมเจ้าท่าออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ วิธีการและเงื่อนไขในการออกไปสำคัญดังนี้

1. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ
2. ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย
3. ใบสำคัญรับรองเกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
4. ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
5. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อการอื่นๆ

ส่วนในกรณีที่เรือที่นำมาจดทะเบียนเรือไทยนั้น เจ้าของเรือมีวัตถุประสงค์จะนำเรือไปใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ การตรวจเรือนั้นอาจจะต้องมีหนังสือรับรองเพิ่มเติมต่างจากเรือที่ใช้เดินในน่านน้ำไทยธรรมดา โดยหนังสือรับรองต่างๆนี้จะต้องออกโดยกรมเจ้าท่า หรือจากสถาบันจัดลำดับชั้นเรือ (classification society)⁴ ที่ได้รับการยอมรับ ซึ่งหนังสือรับรองเพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

1. ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
2. สำคัญรับรองขนาดตันของเรือ
3. ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ
4. แผ่นป้ายวงกลมแสดงว่าเรือได้ผ่านการตรวจประจำปี
5. ใบสำคัญรับรองตัวเรือโดยสารเพื่อความปลอดภัย
6. ใบสำคัญรับรองตัวเรือของเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย
7. ใบสำคัญรับรองเครื่องมือเครื่องใช้ของเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย
8. ใบสำคัญรับรองวิทยุโทรเลขของเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย
9. ใบสำคัญรับรองวิทยุโทรศัพท์ของเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย

⁴ สถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมเจ้าท่าให้การยอมรับ ได้แก่

1. American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา
2. Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส
3. Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์
4. Germanischer Lloyd (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมัน
5. Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ
6. Nippon KaijiKyokai (NKK) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศญี่ปุ่น

10. ใบสำคัญรับรองการยกเว้น
11. ใบสำคัญรับรองความพร้อมสำหรับการบรรทุกแก๊สเหลวในถัง
12. ใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือของรัฐบาลไทย
13. ใบสำคัญรับรองจำนวนคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัย
14. ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมัน
15. ใบสำคัญรับรองระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษในปริมาตรรวม
16. ใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศหรือใบสำคัญรับรองการรักษาความปลอดภัยของเรือระหว่างประเทศฉบับชั่วคราว

4.1.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ⁵

(1) การออกใบอนุญาตใช้เรือ (การจดทะเบียนเรือครั้งแรก)

ผู้ประสงค์จะขออนุญาตใช้เรือหรือการจดทะเบียนเรือครั้งแรกให้ยื่นคำขอได้ที่กองทะเบียนเรือกรมเจ้าท่า หรือ ณ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาค หรือสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาที่เจ้าของเรือมีภูมิลำเนาโดยเตรียมเอกสารหลักฐานที่จะต้องนำมาแสดงกับเจ้าหน้าที่ดังนี้

ก. คำร้องแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า

- เรืองขอจดทะเบียนรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก (แบบ ก.5)
- คำขอให้เจ้าพนักงานตรวจเรือ (แบบ บ.1)
- คำขอจดทะเบียนเรือไทย (แบบ บ.57)

ข. เอกสารที่ใช้แสดงกรรมสิทธิ์เจ้าของเรือ

- สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนหรือบัตรประจำตัวข้าราชการ (ต้องไม่หมดอายุ)
- สำเนาหนังสืออื่น (ระบุ)
- สำเนาทะเบียนบ้าน
- หนังสือแสดงการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน
- หนังสือรับรองการเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ
- ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัท
- หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัท

⁵ เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ, สืบค้นเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2559, จาก <http://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-00-37/2014-01-19-05-08-40/2014-01-19-05-55-21/--55/941-03--4/file>

- หนังสือรับรอง
- บัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น

ค. เอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ตัวเรือที่ใช้จดทะเบียนเรือ /

ใบอนุญาตใช้เรือ

- ก. เรือที่ต่อหรือซื้อภายในประเทศ
 - ใบเสร็จรับเงินของต่อเรือหรือผู้รับจ้างต่อเรือหรือผู้ขายเรือ
 - ใบเสร็จรับเงินค่าวัสดุและอุปกรณ์อื่น ๆ
 - สัญญาจ้างต่อเรือ (ถ้ามี)
 - ใบเสร็จรับเงินขายเครื่องจักรยนต์
 - สัญญาซื้อขายเรือและเครื่องจักรยนต์
- ข. เรือที่ต่อหรือซื้อจากต่างประเทศ
 - หนังสือสัญญาซื้อขายเรือพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - ใบเสร็จรับเงินพร้อมคำแปลภาษาไทย
 - หนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือจากต่างประเทศพร้อมคำ

แปลเป็นภาษาไทย

- หลักฐานการนำเข้าในราชอาณาจักรจากกรมศุลกากร (แบบที่

32) ใบเสร็จรับเงินชำระค่าภาษีของกรมศุลกากร

4.1.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

สำหรับเงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในมาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่คนประจำเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยเท่านั้นกับคนประจำเรือที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) สำหรับคนที่ประจำเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยเท่านั้น กฎหมายกำหนดให้คนที่ประจำเรือทุกคนต้องเป็นคนที่มิใช่สัญชาติไทยเท่านั้น

(2) สำหรับคนที่ประจำเรือที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศและไม่ได้ทำการค้าในน่านน้ำไทย กฎหมายกำหนดให้มีสัดส่วนคนประจำเรือในอัตราส่วนร้อยละ 50 กล่าวคือจะต้องมีคนไทยประจำอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของคนประจำเรือทั้งหมด⁶

สำหรับเรื่องคุณสมบัติของคนประจำเรือนั้นพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ไม่ได้กำหนดไว้แต่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้กำหนด

⁶กฎกระทรวงฉบับที่ 8, ออกตามความในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 (พุทธศักราช 2540)

เงื่อนไขไว้ว่า บุคคลที่ประจำหน้าที่สำคัญบนเรือ เช่น นายเรือ ตันหน สร้าง ได้ก่ง นายท้าย คนถือท้าย หรือตันกล เป็นต้นจะต้องมีใบอนุญาตหรือใบประกาศนียบัตรเพื่อแสดงว่าตนผ่านการอบรม การทดสอบหรือมีคุณสมบัติครบและมีความสามารถในการประจำเรือได้ ซึ่งใบอนุญาตหรือใบประกาศนียบัตรเช่นว่านั้นต้องออกโดยกรมเจ้าท่าหรือหน่วยงานอื่นที่กรมเจ้าท่าให้การยอมรับ⁷

4.1.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นี้ถือว่าเป็นอัตราที่ต่ำเกินไปเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ แต่ทั้งนี้ก็มีทั้งข้อดีข้อเสีย ข้อดีคืออัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนที่ต่ำนี้เป็นแรงจูงใจเจ้าของเรืออีกแบบหนึ่งในการที่เจ้าของเรือจะนำเรือมาจดทะเบียนที่ประเทศไทย แต่ข้อเสียคือรัฐบาลไทยไม่มีเงินได้จากการจดทะเบียนเรือ ซึ่งอัตราค่าธรรมเนียมมีดังนี้

เลขลำดับ ประเภท	บัญชีค่าธรรมเนียมอัตราขั้นสูง	
	จำนวนเงิน	
	บาท	สตางค์
1. ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเรือไทย		
(ก) เรือขนาดไม่เกิน 10 ตันกรอส	20	-
(ข) เรือขนาดเกิน 10 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 50 ตันกรอส	200	-
(ค) เรือขนาดเกิน 50 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส	500	-
(ง) เรือขนาดเกิน 100 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 200 ตันกรอส	1,000	-
(จ) เรือขนาดเกิน 200 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 1,000 ตันกรอสตันกรอสละ	10	-
(ฉ) เรือขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสขึ้นไปตันกรอสละ	20	-
2. ค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์หรือการจำนอง		
(ก) เรือขนาดไม่เกิน 10 ตันกรอส	20	-

⁷ กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.127 - 129.

บัญชีค่าธรรมเนียมอัตราขั้นสูง		จำนวนเงิน	
เลขลำดับ	ประเภท	บาท	สตางค์
	(ข) เรือขนาดเกิน 10 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 50 ตันกรอส	200	-
	(ค) เรือขนาดเกิน 50 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส	500	-
	(ง) เรือขนาดเกิน 100 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 200 ตันกรอส	1,000	-
	(จ) เรือขนาดเกิน 200 ตันกรอสขึ้นไปตันกรอสละแต่ครั้งหนึ่งไม่เกินลำละ	10 20,000	- -
3.	ค่าธรรมเนียมการหมายเหตุแก้ข้อความในสัญญา		
	(ก) ไม่เพิ่มทุนทรัพย์ครั้งละ	20	-
	(ข) เพิ่มทุนทรัพย์		
	หนึ่งหมื่นบาทแรกหรือต่ำกว่าหนึ่งหมื่นบาท	50	-
	หนึ่งหมื่นบาทหลังหมื่นละ	20	-
	เศษของหนึ่งหมื่นบาทให้นับเป็นหนึ่งหมื่นบาทแต่ฉบับหนึ่งไม่เกิน	500	-
4.	ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนชื่อเรือการขอโอน		
	ไปขึ้นทะเบียนเรือณเมืองท่าอื่นการออก		
	ใบทะเบียนแทนใบเก่าการออกใบทะเบียน		
	ชั่วคราวการออกใบผ่านเมืองท่าชั่วคราวหรือ		
	การออกใบทะเบียนให้ใหม่ในกรณีเปลี่ยน		
	แปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือครั้งละ	100	-
5.	ค่าธรรมเนียมการคัดสำเนาหลักฐาน		
	(ก) หนึ่งร้อยคำแรกหรือต่ำกว่าหนึ่งร้อยคำ	100	-
	(ข) หนึ่งร้อยคำหลังร้อยละ	1	-
	เศษของหนึ่งร้อยคำให้นับเป็นหนึ่งร้อยคำ		
6.	การออกใบอนุญาตให้เรือของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วย		
	ลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้า		
	ในน่านน้ำไทยตันกรอสละ	40	-

4.2 ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.

ประเทศไทยมีกฎหมายที่ควบคุมเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรืออยู่ในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 แต่เป็นกฎหมายที่ล้าหลังและไม่สอดคล้องกับเศรษฐกิจในปัจจุบัน กล่าวคือยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับการแข่งขันกับกองเรือของต่างประเทศ ด้วยเหตุนี้คณะที่ปรึกษาโครงการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวี สำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่าเล็งเห็นถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้ทำการร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ขึ้นมาเพื่อเสนอต่อกรมเจ้าท่าเพื่อพิจารณาถึงกฎหมายฉบับนี้ต่อไป ทั้งนี้คณะที่ปรึกษาโครงการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ขึ้น 2 ฉบับ และกำหนดว่าหากบทบัญญัติใดไม่ได้กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ทั้ง 2 ฉบับนี้ให้นำพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาใช้ได้โดยอนุโลมแต่ต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ทั้ง 2 ฉบับมีดังนี้

4.2.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ไม่ได้กำหนดลักษณะของเรือไว้แบบเจาะจง เพียงแต่กำหนดไว้อย่างกว้างๆว่าเป็นยานพาหนะทางน้ำ รวมถึงแท่นขุดเจาะน้ำมัน อย่างไรก็ตามขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายนี้ได้จะต้องมีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสขึ้นไป โดยอายุของเรือนั้นจะต้องไม่เกิน 15 ปี และไม่ได้จำแนกอายุของประเภทเรือเอาไว้ ซึ่งเรือรบหรือเรือของรัฐที่ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการค้า เรือประมงและเรือสำราญจะไม่สามารถอนุญาตให้จดทะเบียนตามกฎหมายฉบับนี้

4.2.2 คุณสมบัติของเจ้าของเรือ

ในการจดทะเบียนเรือสากลตามกฎหมายฉบับนี้ เจ้าของเรือจะต้องเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (1) เป็นนิติบุคคลที่มีบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนทั้งหมดที่ชำระแล้ว
- (2) ประธานกรรมการ กรรมการหรือผู้จัดการของบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน จำกัดอย่างน้อย 1 คนจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย
- (3) จะต้อง มีสำนักงานตั้งอยู่ในราชอาณาจักรไทย

4.2.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า หากบทบัญญัติใดที่ ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ไม่ได้กำหนดไว้ให้นำพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาบังคับใช้โดยอนุโลมแต่ต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ไม่ได้บัญญัติในเรื่องการตรวจเรือเอาไว้ ดังนั้นจึงต้องนำพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในเรื่องเงื่อนไขในการตรวจเรือมาบังคับใช้ ซึ่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดสาระสำคัญไว้ว่าเรือใดที่ได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยจะต้องมีหนังสือรับรองแสดงการตรวจเรือต่อนายทะเบียน ซึ่งหนังสือรับรองนั้นจะต้องออกโดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ กล่าวคือจะต้องออกโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือจากกรมเจ้าท่า แต่ทั้งนี้การตรวจเรืออาจกระทำโดยสถาบันจัดลำดับชั้นเรือ (classification society) ที่ได้รับการรับรองจากกรมเจ้าท่าก็ได้ ซึ่งสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมเจ้าท่าให้การยอมรับ ได้แก่

- (1) American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา
- (2) Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส
- (3) Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์
- (4) Germanischer Lloyd (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมัน
- (5) Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ
- (6) Nippon Kaiji Kyokai (NKK) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศญี่ปุ่น
- (7) China Classification Society (CCS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน
- (8) Croatian Register of Shipping (CRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือประเทศโครเอเชีย
- (9) Indian Register of Shipping (IRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอินเดีย

⁸เงื่อนไขในการตรวจเรือ, สืบค้นเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2560, จาก https://en.wikipedia.org/wiki/International_Association_of_Classification_Societies

- (10) Korean Register of Shipping (KR) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเกาหลีใต้
- (11) Polish Register of Shipping (PRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศโปแลนด์
- (12) Registro Italiano Navale (RINA) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอิตาลี
- (13) Russian Maritime Register of Shipping (RS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศรัสเซีย

ทั้งนี้สถาบันจัดลำดับชั้นเรือ (classification society) ที่กล่าวมานี้มีอำนาจในการตรวจเรือและออกหนังสือรับรองได้เพียงบางเรื่องเท่านั้น ซึ่งได้แก่

- (1) หนังสือรับรองความปลอดภัยในตัวเรือขนส่งสินค้า (cargo ship safety construction certificate)
- (2) หนังสือรับรองความสามารถในการบรรทุกน้ำหนัก (load line certificate)
- (3) หนังสือรับรองการป้องกันมลพิษจากน้ำมันระหว่างประเทศหรือการป้องกันมลพิษสำหรับการบรรทุกสารเหลวมีพิษระหว่างประเทศ IOPP หรือ NLS
- (4) หนังสือรับรองขนาดของเรือ (tonnage certificate)
- (5) หนังสือรับรองอื่นๆที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือตามร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. หากได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าแล้ว

4.2.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

ในการยื่นคำขอจดทะเบียนเรือสากลไทย เจ้าของเรือหรือผู้มีอำนาจกระทำการแทนสามารถยื่นคำขอต่อนายทะเบียนผู้มีอำนาจรับจดทะเบียนเรือได้ที่เมืองท่าที่ตนประสงค์จะขึ้นทะเบียนเรือด้วย ส่วนกรณีที่เรือยังอยู่นอกราชอาณาจักรไทย ผู้ยื่นคำขอจะต้องยื่นผ่านสถานทูตหรือสถานกงสุลไทยประจำประเทศที่เรือได้จอดอยู่ โดยเจ้าหน้าที่สถานทูตจะตรวจสอบเอกสารและส่งมอบให้แก่นายทะเบียนประจำเมืองท่าที่ผู้ยื่นคำขอประสงค์จะขึ้นทะเบียนเรือ ทั้งนี้ผู้ยื่นคำขอจะต้องยื่นเอกสารดังต่อไปนี้ประกอบการขอจดทะเบียนเรือสากลไทย

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย
- (2) หนังสือรับรองบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้น (บอจ.5)
- (3) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือซึ่งออกโดยกรมเจ้าท่าหรือสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมเจ้าท่ารับรอง

(4) รายการแสดงรายละเอียด วัน เดือน ปีและสถานที่ที่ทำการต่อเรือเสร็จ

(5) ใบทะเบียนเรือหรือใบทะเบียนเรือชั่วคราวแล้วแต่กรณี ในกรณีที่เคยจดทะเบียนมาก่อน

4.2.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

ในเรื่องของการจัดคนประจำเรือ ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ไม่ได้บัญญัติในเรื่องนี้ไว้ ถือได้ว่าเจ้าของเรือหรือผู้จัดการเรือนั้นสามารถจัดคนประจำเรือที่เป็นสัญชาติใดก็ได้ แต่ทั้งนี้คนที่เป็นนายเรือนั้นจะต้องเป็นคนที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น โดยนายเรือจะต้องผ่านการทดสอบ ฝึกฝน จนได้รับใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถซึ่งออกให้โดยกรมเจ้าท่า หรือใบประกาศนียบัตรอย่างอื่นในทำนองเช่นเดียวกันนี้ที่ออกโดยประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.1995 และ ค.ศ.2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers as amended, including the 1978, 1995 as amendments and 2010 Manila amendments: STCW 2010)

สำหรับการทำสัญญาจ้าง ระยะเวลาการจ้าง ระยะเวลาในการทำงาน การจ่ายค่าจ้าง เงื่อนไขในการจ้างและเรื่องสวัสดิการอื่นๆ ทั้งนี้ต้องนำพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานทางทะเล พ.ศ.2558 มาบังคับใช้แก่การจัดคนประจำเรือต่อไป

4.2.6 ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

เจ้าของเรือหรือผู้ได้รับการแต่งตั้งให้ไปจดทะเบียนแทนเจ้าของเรือ จะต้องเสียค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือสากล ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. นี้ได้กำหนดค่าธรรมเนียมไว้ในบัญชีแนบท้าย ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือสากลไทย 10 บาท/ 1 ต้น แต่รวมแล้วต้องไม่เกิน 200,000 บาท

(2) ค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์เรือ 10 บาท/ 1 ต้น แต่ในการโอน 1 ครั้งต้องไม่เกินลำละ 200,000 บาท

(3) ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนชื่อเรือ การขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่น การออกใบทะเบียนแทนใบทะเบียนเรือเก่า การออกใบทะเบียนเรือชั่วคราว หรือการออกใบทะเบียนให้ใหม่ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ ครั้งละ 100 บาท

(4) ค่าธรรมเนียมการคัดสำเนาหลักฐาน ครั้งละ 100 บาท

(5) ค่าธรรมเนียมอื่นๆ ครั้งละ 50 บาท

นอกจากค่าธรรมเนียมที่ได้กล่าวมานี้ ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. นี้ยังกำหนดอำนาจให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการกำหนดค่าธรรมเนียมอื่นๆอีก แต่ต้องไม่เกินที่ได้กำหนดไว้ในบัญชีแนบท้ายกฎหมายนี้ ผู้เขียนเห็นว่าค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือสากลนี้ได้กำหนดค่าธรรมเนียมในอัตราที่ต่ำเกินไป ซึ่งไม่สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจในปัจจุบันและผู้เขียนเห็นว่าต้องเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมดังนี้

- (1) ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือสากลไทยร้อยละ 1 ของราคาประเมินเรือ
- (2) ค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์เรือร้อยละ 1 ของราคาประเมินเรือ
- (3) ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนชื่อเรือ การขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่น การออกใบทะเบียนแทนใบทะเบียนเรือเก่า การออกใบทะเบียนเรือชั่วคราว หรือการออกใบทะเบียนให้ใหม่ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ ครั้งละ 10,000 บาท
- (4) ค่าธรรมเนียมการคัดสำเนาหลักฐาน ครั้งละ 500 บาท
- (5) ค่าธรรมเนียมอื่นๆ ครั้งละ 500 บาท

4.3 เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ.

ปัจจุบันกองเรือไทยยังเป็นกองเรือขนาดเล็กมากเมื่อเทียบกับประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์กและประเทศมาเลเซีย ซึ่งสาเหตุหนึ่งมาจากการที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายอนุญาตให้มีการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหากมีการประกาศใช้กฎหมายในเรื่องนี้แล้วจะทำให้ประเทศไทยมีโอกาสได้รับจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าจากต่างประเทศ และจะเป็นอีกทางหนึ่งที่จะทำให้กองเรือไทยมีโอกาสพัฒนาและเติบโตมากยิ่งขึ้น

4.3.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ไม่ได้กำหนดไว้ว่าต้องเป็นยานพาหนะที่เรียกว่าเรือเท่านั้น แต่ได้กำหนดไว้อย่างกว้างๆว่า “ยานพาหนะทางน้ำ” จะเห็นได้ว่าอาจจะนำยานพาหนะอย่างอื่นที่มีลักษณะคล้ายกันมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ก็ได้ แต่ยานพาหนะทางน้ำนั้นจะต้องมีวัตถุประสงค์คือใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารระหว่างประเทศเท่านั้น ทั้งนี้เรือจะต้องมีขนาดตั้งแต่ 5000 ตันกรอสขึ้นไปและอายุการใช้งาน

จะต้องไม่เกิน 10 ปีถึงจะนำมาจดทะเบียนได้⁹ โดยเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้นั้น ประเทศสัญชาติเดิมจะต้องมีกฎหมายยินยอมให้สามารถนำเรือไปจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าในต่างประเทศได้ ซึ่งจะต้องทำการระงับสัญชาติเรือชั่วคราวระหว่างที่ผู้ชาร์เตอร์เรื่อนำเรือไปจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าในต่างประเทศ และจะต้องคืนสัญชาติเดิมให้แก่เรือทันทีที่ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าสิ้นสุด¹⁰ ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. มีความแตกต่างจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เนื่องจากอนุสัญญาดังกล่าว มิได้ระบุเรื่องการคืนสัญชาติให้แก่เรือที่ทำการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แล้ว ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า พ.ศ. ในเรื่องของการคืนสัญชาติเรือหลังการจดทะเบียนเรือแบบชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ควรที่ยึดหลักนี้ต่อไปเพราะสะดวกต่อเจ้าของเรือและผู้ชาร์เตอร์เรือ โดยไม่ต้องจดทะเบียนหลายครั้ง

4.3.2 คุณสมบัติของผู้ขอจดทะเบียนเรือ

เนื่องจากผู้ขอจดทะเบียนนั้นไม่ใช่เจ้าของเรือ จึงจะขอกว่าถึงคุณสมบัติของผู้ขอจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ได้กำหนดไว้ว่าต้องเป็นนิติบุคคลเท่านั้นและต้องมีคุณสมบัติดังนี้

(1) ในกรณีที่บริษัทจำกัดจะต้องจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย กล่าวคือต้องมีคนไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และ

(2) ในกรณีที่บริษัทมหาชนจำกัดจะมีกรรมการเป็นคนไทยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของกรรมการทั้งหมด¹¹

⁹ มาตรา 4 แห่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. บัญญัติว่า

“ในพระราชบัญญัตินี้เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

“เรือ” หมายความว่ายานพาหนะทางน้ำที่มีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสขึ้นไปและมีอายุไม่เกิน 10 ปี ที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารระหว่างประเทศ”

¹⁰ ธีรวัฒน์ เมืองนารถ, “การนำเรือที่ชาร์เตอร์แบบเปล่า (Bareboat Charter) มาจดทะเบียนเป็นเรือไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น. 95.

¹¹ มาตรา 7 แห่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. บัญญัติว่า

ในกรณีที่เป็นิติบุคคลต่างด้าวจะต้องเป็นคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542 ดังนี้

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (2) นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย
- (3) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังต่อไปนี้

(ก) นิติบุคคล ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) หรือ (2) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียนที่มีหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)

(4) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น¹²

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าคุณสมบัติของผู้จดทะเบียนเรื่อนั้นมีความแตกต่างจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไม่ได้กำหนดว่า จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล แต่ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. นี้ได้กำหนดไว้ว่าต้องเป็นนิติบุคคลเท่านั้นและผู้เขียนเห็นว่าสมควรแก้ไขเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

4.3.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

ตามร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. นี้ไม่ได้กำหนดในเรื่องการตรวจเรือไว้ไม่ว่าจะเป็นการตรวจก่อนหรือหลังการจดทะเบียน เช่นนี้ผู้เขียน

“ผู้ที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
- (2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการของบริษัทไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งเป็นบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”

¹²มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542

เห็นว่ากฎหมายเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่รับผิดชอบทะเบียนหรือกรมเจ้าท่านั้นเป็นผู้บัญญัติกฎกระทรวงในเรื่องนี้ ทั้งนี้กรมเจ้าท่าจะต้องเป็นผู้ออกหนังสือรับรองการตรวจเรือให้แก่ผู้ชำระค่าธรรมเนียมสำหรับนำไปจดทะเบียนเรือต่อไปด้วย หรือหากผู้ชำระเรื่อนั้นไม่ได้ให้กรมเจ้าท่าเป็นผู้ตรวจเรือก็สามารถให้หน่วยงานอื่นที่ได้รับการรับรองจากสถาบันจัดลำดับชั้นเรือและกรมเจ้าท่าให้การรับรองก็สามารถทำได้

4.3.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้ผู้ขอยื่นเอกสารดังต่อไปนี้

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล
- (2) หนังสือรับรองสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลสัญชาติไทยตามมาตรา 7 หรือ
- (3) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือที่ออกให้โดยกรมเจ้าท่าหรือสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมเจ้าท่ารับรอง
- (4) รายการแสดงวัน เดือน ปี และสถานที่ต่อเรื่อนั้นเสร็จเท่าที่จะแสดงได้
- (5) ใบทะเบียนเรือ หรือใบทะเบียนเรือชั่วคราว (ถ้ามี)
- (6) สัญญาชำระเรือแบบเปล่า
- (7) เอกสารที่ยืนยันว่า หากมีการรับจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วประเทศที่เรือมีสัญชาติจะระงับการให้สัญชาติแก่เรื่อนั้นเป็นการชั่วคราวตลอดระยะเวลาที่มีการชำระเรือแบบเปล่าและจะคืนสัญชาติแก่เรื่อนั้นทันทีเมื่อสิ้นสุดสัญญาชำระเรือแบบเปล่า¹³

¹³ มาตรา ๘ แห่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชำระเรือแบบเปล่า พ.ศ.

บัญญัติว่า “ในการขอจดทะเบียนเป็นเรือไทยให้ผู้ขอยื่นเอกสารดังต่อไปนี้ต่อนายทะเบียนเรือ

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล
- (2) หนังสือรับรองสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลสัญชาติไทยตามมาตรา 7 (1) หรือ (2)
- (3) ใบสำคัญแสดงการตรวจเรือที่ออกให้โดยกรมเจ้าท่าหรือสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมเจ้าท่ารับรอง
- (4) รายการแสดงวัน เดือน ปี และสถานที่ต่อเรื่อนั้นเสร็จเท่าที่จะแสดงได้
- (5) ใบทะเบียนเรือหรือใบทะเบียนเรือชั่วคราว (ถ้ามี)
- (6) สัญญาชำระเรือแบบเปล่า
- (7) เอกสารที่ยืนยันว่าหากมีการรับจดทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วประเทศที่เรือมีสัญชาติจะระงับการให้สัญชาติแก่เรื่อนั้นเป็นการชั่วคราวตลอดระยะเวลาที่มีการชำระเรือแบบเปล่าและจะคืนสัญชาติแก่เรื่อนั้นทันทีเมื่อสิ้นสุดสัญญาชำระเรือแบบเปล่า”

4.3.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. นี้ได้กำหนดให้นายเรือที่ประจำเรือที่จดทะเบียนตามกฎหมายนี้จะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น ส่วนคนประจำเรือนั้นจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับหนังสือรับรองหรือใบประกาศนียบัตรจากกรมเจ้าท่าที่ระบุในเรื่องการรับรองคุณสมบัติในการปฏิบัติงานเอาไว้ แต่ทั้งนี้หนังสือรับรองหรือใบประกาศนียบัตรที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978/95 สามารถนำมาใช้ได้เช่นกัน ทั้งนี้กฎหมายไม่ได้กำหนดอัตราส่วนสัญชาติของการจัดคนประจำเรือไว้ แต่ให้ยึดตามกฎกระทรวงที่จะได้บังคับใช้ต่อไปในอนาคต¹⁴

4.3.6 ค่าธรรมเนียม

- (1) ค่าธรรมเนียมจดทะเบียนเรือไทย ต้นกรอสละ 10 บาท แต่รวมแล้วไม่เกิน 200,000 บาท
- (2) ค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์ ต้นกรอสละ 10 บาท แต่ครั้งหนึ่งไม่เกิน ครั้งละ 20,000 บาท
- (3) ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนชื่อเรือ การขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่น การออกใบทะเบียนแทนใบเก่า การออกใบทะเบียนชั่วคราว หรือการออกใบทะเบียนให้ใหม่ในกรณีเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือครั้งละ 100 บาท
- (4) ค่าธรรมเนียมการคัดสำเนาหลักฐาน ครั้งละ 100 บาท
- (5) ค่าธรรมเนียมอื่น ครั้งละหรือฉบับละ 50 บาท¹⁵

¹⁴ มาตรา 16 และ 17 แห่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. บัญญัติว่า

“มาตรา 16 นายเรือของเรือที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ต้องเป็นบุคคลสัญชาติไทย”

“มาตรา 17 คนประจำเรือที่จะทำงานบนเรือไทยจะต้องได้รับใบรับรองคุณสมบัติที่ออกโดยกรมเจ้าท่าหรือที่ออกโดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมการออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978/95 คนประจำเรือไทยที่ได้จดทะเบียนตามความในมาตรา 7 ต้องมีอัตราส่วนของบุคคลที่มีสัญชาติไทยตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

¹⁵ บัญชีแนบท้าย แห่งร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ.

ผู้เขียนเห็นว่าค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือสากลนี้ค่าธรรมเนียมที่ถูกซึ่งไม่สอดคล้องกับระบบเศรษฐกิจในปัจจุบันและผู้เขียนเห็นว่าต้องเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมดังนี้

- (1) ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือไทยร้อยละ 1 ของราคาประเมินเรือ
- (2) ค่าธรรมเนียมการโอนกรรมสิทธิ์เรือร้อยละ 1 ของราคาประเมินเรือ
- (3) ค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนชื่อเรือ การขอโอนไปขึ้นทะเบียนเรือ ณ เมืองท่าอื่น การออกใบทะเบียนแทนใบทะเบียนเรือเก่า การออกใบทะเบียนเรือชั่วคราว หรือการออกใบทะเบียนให้ใหม่ในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือ ครั้งละ 10,000 บาท
- (4) ค่าธรรมเนียมการค้ำเสาหลักฐาน ครั้งละ 500 บาท
- (5) ค่าธรรมเนียมอื่นๆ ครั้งละ 500 บาท

4.4 เงื่อนไขการจดทะเบียนเรือภายใต้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บังคับใช้กับเรือที่ทำการจดทะเบียนในประเทศไทยอยู่แล้ว แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มีความล้าสมัยและไม่สอดคล้องกับเศรษฐกิจในปัจจุบัน จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้นักวิชาการผู้เชี่ยวชาญร่วมมือกับกรมเจ้าท่าในการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. เพื่อแก้ไข ปรับปรุง โดยประสงค์ให้กฎหมายเรือไทยมีความทันสมัย ครอบคลุม มีประสิทธิภาพและได้รับการยอมรับจากนานาประเทศมากยิ่งขึ้น

4.4.1 เงื่อนไขสำหรับเรือที่นำมาจดทะเบียน

สำหรับเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. นี้ได้ให้ความหมายอย่างกว้างเอาไว้ กล่าวคือยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ที่ใช้ในการลำเลียงโดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ขุด ลอก ทำการประมง หรือยานพาหนะอย่างอื่นทำนองเดียวกันนี้ก็สามารถนำมาจดทะเบียนได้¹⁶ แต่ทั้งนี้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ได้กำหนดขนาดของเรือบางประเภท¹⁷ ดังนี้

¹⁶ มาตรา 4 แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. บัญญัติว่า “เรือ หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกทุกเลียงโดยสารลากจูงดันยกขุดลอกทำการประมง หรือเพื่อทำการอื่นใดรวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกันและให้หมายความรวมถึงแท่นขุดเจาะที่ไม่ได้ตั้งประจำที่อย่างถาวร....”

¹⁷ มาตรา 19 แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. บัญญัติว่า

- (1) เรือกลที่ใช้สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยขนาดตั้งแต่ 10 ตันกรอสขึ้นไป
- (2) เรือเดินทะเลที่ไม่ใช่เรือกลและใช้สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยขนาดตั้งแต่ 20 ตันกรอสขึ้นไป
- (3) เรือเดินลำน้ำที่ไม่ใช่เรือกลและใช้สำหรับการค้าในน่านน้ำไทยขนาดตั้งแต่ 50 ตันกรอสขึ้นไป
- (4) เรือกลทุกขนาดที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ
- (5) เรือประมงขนาดตั้งแต่ 6 ตันกรอสขึ้นไป
- (6) เรือใบทุกขนาด

4.4.2 คุณสมบัติของผู้จดทะเบียนเรือ

เงื่อนไขสำหรับผู้ซึ่งจะนำเรือมาจดทะเบียนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. นี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การจดทะเบียนเป็นเรือไทยและทำการค้าในน่านน้ำไทย และการจดทะเบียนเป็นเรือไทยและใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ มีรายละเอียดดังนี้

- (1) ผู้ซึ่งจะนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยและทำการค้าในน่านน้ำไทย จะต้องมีความคุณสมบัติดังนี้¹⁸

“เรือดังต่อไปนี้เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้วให้ถือว่าเป็นเรือไทย

- (1) เรือกลขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไปเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไปและเรือเดินลำน้ำที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไปซึ่งใช้สำหรับการค้าในน่านน้ำไทย
- (2) เรือกลทุกขนาดที่ใช้สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ
- (3) เรือกลทุกขนาดและเรือที่มีใช้เรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสขึ้นไปซึ่งใช้สำหรับการประมง
- (4) เรือใบทุกขนาด”

¹⁸มาตรา 12 แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. บัญญัติว่า

“เว้นแต่จะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่นผู้ซึ่งจะนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ตามมาตรา 101 ต้องมีคุณสมบัติอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยหรือ
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยหรือ

- (1) เป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย หรือ
- (2) เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย หรือ
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ หรือ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ดังต่อไปนี้
- (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และทุนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
- (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ หรือ
- (ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
- (2) ผู้ซึ่งจะนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยและใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ ต้องมีคุณสมบัติดังนี้¹⁹

-
- (3) เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณหรือ
- (4) เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังต่อไปนี้
- (ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
- (ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยหุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือหรือ
- (ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว
- เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่าคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว"

¹⁹ มาตรา 13 แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. บัญญัติว่า

(ก) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ หรือ

(ข) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว²⁰

4.4.3 เงื่อนไขในการตรวจเรือ

เรือที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยตามร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. นี้ จะต้องมีใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ²¹ ซึ่งมีเจ้าพนักงานตรวจเรือจากกรมเจ้าท่าเป็นผู้มีหน้าที่และ ออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือดังต่อไปนี้ให้แก่ผู้ยื่นคำขอ

- (1) ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก
- (2) ใบสำคัญรับรองความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล
- (3) ใบสำคัญรับรองการวัดขนาดตันของเรือ
- (4) ใบสำคัญรับรองการป้องกันมลพิษจากเรือ
- (5) ใบสำคัญรับรองการตรวจสภาพเรือเพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
- (6) ใบสำคัญรับรองการตรวจสภาพเรือเพื่อการอื่น
- (7) ใบสำคัญรับรองอื่น ๆ

“เว้นแต่จะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น ผู้ซึ่งจะนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่ใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 101 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ซึ่งกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมีคุณสมบัติอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ หรือ

(2) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ "คนต่างด้าว" หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว”

²⁰คนต่างด้าว หมายความว่า คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

²¹มาตรา 13 แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.

ในกรณีเรือไทยที่ใช้เดินทะเลระหว่างประเทศสามารถใช้หนังสือรับรองการตรวจเรือจากสมาคมจัดชั้นเรือหรือองค์กรตรวจเรืออื่นๆที่กรมเจ้าท่าให้การยอมรับก็ได้ซึ่งสถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่กรมเจ้าท่าให้การยอมรับ²² ได้แก่

- (1) American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา
- (2) Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส
- (3) Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์
- (4) Germanischer Lloyd (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมัน
- (5) Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ
- (6) Nippon KaijiKyokai (NKK) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศญี่ปุ่น
- (7) China Classification Society (CCS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน
- (8) Croatian Register of Shipping (CRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศโครเอเชีย
- (9) Indian Register of Shipping (IRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอินเดีย
- (10) Korean Register of Shipping (KR) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเกาหลีใต้
- (11) Polish Register of Shipping (PRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศโปแลนด์
- (12) Registro Italiano Navale (RINA) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอิตาลี
- (13) Russian Maritime Register of Shipping (RS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศรัสเซีย

4.4.4 เอกสารที่จำเป็นในการจดทะเบียนเรือ

เอกสาร หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการยื่นคำขอนั้น ให้เป็นไปตามที่จะกำหนดในกฎกระทรวงต่อไป

²² เงื่อนไขในการตรวจเรือ, สืบค้นเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2560, จาก

https://en.wikipedia.org/wiki/International_Association_of_Classification_Societies

4.4.5 เงื่อนไขในการจัดคนประจำเรือ

บุคคลที่สามารถประจำเรือตามร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. นี้ไม่จำเป็นต้องเป็นคนที่มีสัญชาติไทยทั้งหมด กล่าวคือเจ้าของเรือสามารถจ้างบุคคลที่มีสัญชาติอื่นประจำเรือไทยได้ แต่ไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือต่างด้าวจะต้องมีหนังสือคนประจำเรือและบัตรคนประจำเรือที่ออกให้โดยกรมเจ้าท่า และในเรื่องของอัตราส่วนคนไทยและต่างด้าวที่อนุญาตให้ประจำเรือ ตำแหน่งคนประจำเรือที่ต้องมีใบประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถ หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการยื่นคำขออนุญาต ให้เป็นไปตามที่จะกำหนดในกฎกระทรวงต่อไป ซึ่งในเรื่องนี้ผู้เขียนเห็นว่ามีความคล้ายกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

4.4.6 ค่าธรรมเนียม

สำหรับค่าธรรมเนียมภายใต้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. นี้ถือว่ามีความทันสมัยมากขึ้นเพราะอัตราค่าธรรมเนียมสูงขึ้นกว่าอัตราที่ใช้ในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

อัตราค่าธรรมเนียม (ปัจจุบัน)		
ลำดับ	ขนาด	จำนวนเงิน (บาท)
1	เรือขนาดไม่เกิน 10 ตันกรอส	500
2	เรือขนาดเกิน 10 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 50 ตันกรอส	5,000
3	เรือขนาดเกิน 50 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 100 ตันกรอส	10,000
4	เรือขนาดเกิน 100 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 200 ตันกรอส	10,000
5	เรือขนาดเกิน 200 ตันกรอสขึ้นไปแต่ไม่เกิน 1,000 ตันกรอสตันกรอสละ	40
6	เรือขนาดเกิน 1,000 ตันกรอสขึ้นไป ตันกรอสละ	30

4.5 วิเคราะห์ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

1. เมื่อมีเรือมาจดทะเบียนเรือในประเทศไทยมากขึ้นย่อมทำให้ประเทศไทยมีเงินได้เข้าประเทศเนื่องจากการจดทะเบียนเรือต้องเสียค่าธรรมเนียม หรือหากเจ้าของเรือให้เจ้าหน้าที่ของประเทศไทยทำการตรวจเรือก่อนทำการจดทะเบียนเช่นนี้ย่อมทำให้ประเทศไทยมีเงินได้ ทั้งนี้ย่อมรวมไปถึงการที่เจ้าของเรือจะต้องเสียภาษีจากการมีเงินได้ ไม่ว่าจะเป็นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีเงินได้นิติบุคคล เป็นต้น

2. เนื่องจากวัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 คือการทำให้รัฐที่รับจดทะเบียนมีนิติสัมพันธ์ในเรื่องของความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงกับเรือ (genuine link) เพื่อประโยชน์ในการควบคุมเรือที่ชักธงเรือของรัฐนั้นและเพื่อให้รัฐใช้เขตอำนาจและการควบคุมเหนือเรือดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพในส่วนที่เกี่ยวกับการพิสูจน์ตัวตนและความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและผู้ปฏิบัติการเรือรวมทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับการปกครองด้านวิชาการ ด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยที่บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐ เช่น กรมเจ้าท่า เป็นผู้ควบคุมเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือและการออกกฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงทำให้ประเทศไทยมีความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริงกับเจ้าของเรือและเรือที่นำเรือมาจดทะเบียนในประเทศไทย

3. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 สนับสนุนให้รัฐภาคีบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter) แต่ไม่ได้มีหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือเรื่องนี้เอาไว้ หมายความว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดโอกาสให้รัฐภาคีบัญญัติกฎหมายภายในเรื่องนี้ ซึ่งสอดคล้องกับประเทศไทยที่มีร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ประเทศไทยได้ทำการร่างมานานและคาดว่าจะมีการบังคับใช้ในอนาคตอันใกล้ ดังนั้นประเทศไทยจะมีกฎหมายการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่ารองรับไว้แล้ว

4. ขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดให้เรือมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสเป็นต้นไป แต่ตามร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. กำหนดให้เรือต้องมีขนาดตั้งแต่ 5,000 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับขนาดของเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เพราะเป็นขนาดของเรือที่มีจำนวนมากและไม่ใหญ่จนเกินไป ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสได้รับการจดทะเบียนเรือจากเจ้าของเรือมากกว่าเรือที่มีขนาด 5,000 ตันกรอส ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรที่จะแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ในส่วนของขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียน โดยเปลี่ยนจาก 5,000 ตันกรอสเป็น 500 ตันกรอสและกำหนดอายุของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้โดยการกำหนดอายุของเรือให้เป็นไปตามประเภทของเรือ

5. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดให้ประเทศภาคีต้องมีองค์การบริหารพาณิชยนาวีแห่งชาติ (national maritime administration) ซึ่งหน่วยงานนี้เป็นหน่วยงานภายใน หรือองค์การของรัฐที่รับจดทะเบียนที่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อที่จะสามารถควบคุมบริหารโดยอ้อม พัฒนาด้านต่างๆรวมถึงการส่งเสริมในด้านต่างๆของพาณิชยนาวี ไม่ว่าจะเป็นด้านความปลอดภัยของตัวเรือเองหรือผู้โดยสาร การจัดคนประจำเรือ (manning of ship)

รวมถึงการป้องกันมลพิษต่างๆที่อาจเกิดขึ้นโดยส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลตลอดจนมาตรฐานต่างๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศไทยคือกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นผู้ควบคุมเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือและบัญชีกฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เพื่อควบคุมเกี่ยวกับการค้า การปกครอง ด้านวิชาการ ด้านเศรษฐกิจและด้านสังคม

6. การจัดคนประจำเรือของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน ซึ่งตามกฎหมายไทยนายเรือที่มีหน้าที่สำคัญนั้นจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้นซึ่งถือเป็นเรื่องดีต่อกฎหมายไทยและการจัดคนประจำเรือเพราะเป็นการสร้างงานให้แก่คนไทย ทั้งนี้ในส่วนของการจัดคนประจำเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยจะต้องเป็นคนไทยทั้งหมดเท่านั้นส่วนเรือที่ทำการค้าระหว่างประเทศจะต้องมีคนไทยทำงานประจำเรืออย่างน้อยร้อยละ 50 จากประจำเรือทั้งหมด

7. เงื่อนไขการเป็นเจ้าของเรือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดให้เป็นนิติบุคคลและจะต้องมีสำนักงานแห่งใหญ่และจดทะเบียนขึ้นภายใต้กฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน หรือสำนักงานผู้แทนผู้มีอำนาจในการจัดการและมีความสามารถในการรับผิดชอบทั้งหมดแทนเจ้าของเรือหากเรือทำให้เกิดความเสียหายขึ้นในอนาคตซึ่งหลักเกณฑ์นี้เป็นหลักการเกี่ยวโยงอันแท้จริงระหว่างเจ้าของเรือและรัฐที่รับจดทะเบียน เมื่อเทียบกับประเทศไทยถือเป็นเรื่องที่ดีและเป็นการสร้างรายได้ในอีกหลายด้าน เช่น นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยจะต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคล ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา จ้างสำนักงานบัญชีในประเทศไทย จ้างพนักงานบัญชีที่มีสัญชาติไทย เสียภาษีต่อกรมสรรพากร กรมพัฒนาธุรกิจการค้า เปิดบัญชีกับธนาคารในประเทศไทย และธุรกิจอื่นๆอีกมากมาย เช่นนี้ถือเป็นข้อดี

จากการวิเคราะห์ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าร่วมภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ถึงแม้จะมีข้อดีอยู่มากหากประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีแต่ผู้เขียนยังไม่เห็นด้วยในการเข้าเป็นภาคี เพราะเหตุผลดังต่อไปนี้

1. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 จะมีผลบังคับใช้ต่อเมื่อมีรัฐภาคีสมาชิกไม่น้อยกว่า 40 รัฐ แต่จนถึงปัจจุบันมีภาคีอยู่เพียง 15 รัฐเท่านั้นที่ให้สัตยาบัน ซึ่งรัฐที่ให้สัตยาบันส่วนใหญ่เป็นรัฐที่กำลังพัฒนาดังนี้ผู้เขียนเห็นว่าโอกาสที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 จะมีผลบังคับใช้นั้นมีน้อย

2. นอกจากต้องมีรัฐภาคีสมาชิกไม่น้อยกว่า 40 รัฐแล้วยังต้องมีจำนวนระวางบรรทุกรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนระวางบรรทุกเรือทั่วโลก ผู้เขียนเห็นว่าเป็นจำนวนระวางที่มากเกินไป ไม่มีความสมเหตุสมผล ด้วยเงื่อนไขดังกล่าวเป็นการสนับสนุนความเห็นของผู้เขียนว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีโอกาสน้อยมากในการที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต

3. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดโอกาสให้รัฐภาคีบัญญัติกฎหมายภายในสำหรับเงื่อนไขในการเป็นเจ้าของเรือ ตัวแทนเจ้าของเรือ ผู้จัดการเรือ การจัดคนประจำเรือ การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าเงื่อนไขต่างๆที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้กำหนดไว้ ประเทศไทยมีกฎหมายและร่างกฎหมายเช่นว่านั้นทั้งหมดแล้ว แม้ในบางเรื่องกฎหมายไทยยังไม่มีผลบังคับใช้ แต่ผู้เขียนเห็นว่าจะมีการบังคับใช้อย่างแน่นอน เช่น ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า พ.ศ. และ ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. เป็นต้น ทั้งนี้จะเห็นได้ว่ากฎหมายของประเทศไทยมีความคล้ายคลึงกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ. 1986 แต่มีบางส่วนเท่านั้นที่แตกต่าง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยสามารถแก้ไขกฎหมายที่มีผลบังคับใช้แล้วและแก้ไขร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องให้มีความคล้ายคลึงกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ประเทศไทยจะได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ โดยไม่ต้องเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

4. วัตถุประสงค์หลักของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 คือ มาตรฐานในความเกี่ยวโยงอย่างแท้จริง (genuine link) ระหว่างเรือกับรัฐที่รับจดทะเบียน กล่าวคือการที่รัฐที่รับจดทะเบียนสามารถควบคุมเรือที่ได้จดทะเบียนตามกฎหมายภายในของรัฐของตนและชักธงเรือประเทศของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นด้านบริหาร การจัดคนประจำเรือ ด้านวิชาการ ด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้น ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่ารัฐที่รับจดทะเบียนย่อมมีอำนาจเช่นว่านี้ต่อเจ้าของเรือและตัวเรือ เนื่องจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เปิดช่องให้รัฐที่รับจดทะเบียนบัญญัติกฎหมายในเรื่องการถือกรรมสิทธิ์ในเรือ โดยมีหลักว่าเจ้าของเรือต้องเป็นนิติบุคคลที่มีสำนักงานแห่งใหญ่และจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียนหรืออาจเป็นสำนักงานผู้แทนที่มีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการเรือและมีความสามารถในการรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดที่อาจเกิดขึ้นจากเรือในอนาคต เช่นนี้ทุกประเทศย่อมบัญญัติกฎหมายให้ประเทศของตนได้ประโยชน์สูงสุด ซึ่งรัฐที่รับจดทะเบียนสามารถใช้อำนาจทางปกครองในการจัดการและควบคุมเรือได้ตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ดังนั้นตามกฎหมายของประเทศไทยมีหลักเกณฑ์ที่คล้ายกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายของไทยดีกว่าในเรื่องของการเป็นเจ้าของเรือเพราะกฎหมายไทยเปิดโอกาสให้บุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยเป็นเจ้าของเรือได้ ส่วนในกรณีของนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่ต้องมีคนไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นทั้งหมด เช่นนี้ผู้เขียนเห็นว่าจะต้องแก้ไขกฎหมาย ในส่วนนี้ต้องมีคนไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดเหมือนนิติบุคคลไทยตามกฎหมายไทยในปัจจุบัน

5. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดให้รัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องมีองค์การบริหารพาณิชย์นาวีแห่งชาติ (national maritime administration) หากเปรียบเทียบกับประเทศไทยคือกรมเจ้าท่าที่มีหน้าที่ควบคุม บริหาร พัฒนา และส่งเสริมด้านต่างๆของพาณิชย์นาวี รวมถึงด้านความปลอดภัยของตัวเรือ ผู้โดยสาร การจัดคนประจำเรือ (manning of ship) และการป้องกันมลพิษต่างๆที่อาจเกิดขึ้นโดยส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลตลอดจนมาตรการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ากรมเจ้าท่าของประเทศไทยปฏิบัติหน้าที่ได้ดีแล้ว และหากกรมเจ้าท่าดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานสากลในการตรวจเรือ เช่นนี้อาจทำให้การตรวจเรือของประเทศไทยเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศมากขึ้น และเจ้าของเรืออาจนิยมใช้บริการการตรวจเรือกับประเทศไทยมากขึ้น

6. การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า (bareboat charter) ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้เปิดโอกาสให้รัฐที่รับจดทะเบียนเรือเป็นผู้บัญญัติกฎหมายภายในเอง และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไม่ได้มีหลักเกณฑ์ใดๆในเรื่องนี้ ทั้งนี้ประเทศไทยมี ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. และมีเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือที่ดีมาก แต่จะดียิ่งกว่าถ้ามีการแก้ไข ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. เรื่องขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนจาก 5,000 ตันกรอส เป็น 500 ตันกรอส ซึ่งเป็นขนาดที่เหมาะสมและมีจำนวนมาก อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าของประเทศไทยดีกว่าการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

7. การจัดคนประจำเรือในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดไว้ว่ารัฐที่รับจดทะเบียนต้องยึดถือหลักเกณฑ์ว่าองค์ประกอบที่สำคัญของพนักงานที่เป็นนายประจำเรือและลูกเรือของเรือที่ชักธงเรือของตน ต้องเป็นคนชาติหรือผู้ที่มีภูมิลำเนาหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตให้มีถิ่นที่อยู่ถาวรตามกฎหมายในรัฐนั้น ซึ่งในเรื่องนี้สอดคล้องกันกฎหมายของประเทศไทย เนื่องจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2981 ได้กำหนดไว้เป็นสองกลุ่มได้แก่ คนประจำเรือที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้นแต่สำหรับเรือที่ทำการค้าระหว่างรัฐที่จดทะเบียนภายใต้กฎหมายไทยจะต้องมีคนไทยประจำเรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 จากคนประจำเรือทั้งหมด เช่นนี้เห็นได้ว่ากฎหมายของประเทศไทยมีความเหมาะสมแล้ว

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ในปัจจุบันทั่วโลกมีระบบการจดทะเบียนเรืออยู่ 4 ระบบใหญ่ๆ ซึ่งได้แก่ 1) ระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิด 2) ระบบการจดทะเบียนเรือแบบเปิด 3) ระบบการจดทะเบียนเรือสากล และ 4) ระบบการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า แต่ระบบที่ได้รับการนิยมในการนำมาภาคยานุวัติการกฎหมายภายในมากที่สุดได้แก่ระบบการจดทะเบียนเรือสากลเพราะระบบดังกล่าวเป็นการผสมผสานเฉพาะข้อดีของระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดและแบบเปิดไว้ในระบบเดียว แม้แต่ประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์ก หรือประเทศมาเลเซียก็เลือกใช้ระบบนี้ โดยประเทศเหล่านั้นได้นำหลักกฎหมายเกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือแบบเปิดมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศตนเพื่อพัฒนาระบบการจดทะเบียนเรือให้ทันสมัยและเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศแต่ประเทศไทยยังเป็นระบบการจดทะเบียนเรือแบบปิดที่มีเงื่อนไขยุ่งยากและซับซ้อนสำหรับการจดทะเบียนเรือ ซึ่งถือเป็นสาเหตุหนึ่งที่เจ้าของเรือไม่ต้องการนำเรือของตนมาจดทะเบียนตามกฎหมายไทย

ปัจจุบันอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีรัฐที่ได้แสดงเจตนาในการเข้าร่วมเป็นภาคีทั้งสิ้น 24 รัฐและมีเพียง 15 รัฐที่ให้สัตยาบัน จึงส่งผลให้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ยังไม่มีผลบังคับ เนื่องจากมาตรา 19 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้กำหนดไว้ว่าจะต้องมีภาคีไม่น้อยกว่า 40 ประเทศและต้องมีจำนวนระวางรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนระวางทั่วโลก ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเงื่อนไขดังกล่าวอาจทำให้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไม่ได้รับการบังคับใช้เนื่องจากมีจำนวนรัฐที่เป็นภาคีไม่มาก และจำนวนระวางที่สูงมากเกินไป รวมถึงรัฐที่ร่วมเป็นภาคีในปัจจุบันไม่ได้เป็นรัฐที่มีชื่อเสียงทางด้านการจดทะเบียนเรือ

เรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ต้องมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป ไม่จำกัดอายุและประเภทของเรือเอาไว้ แต่เรือนี้จะต้องเดินทะเลด้วยเครื่องจักรกล

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 มีข้อบทที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือทั้งหมด 22 มาตราเป็นข้อบทที่กำหนดเงื่อนไขก่อนการรับจดทะเบียน 13 มาตรา คือ มาตรา 1-13 และข้อกำหนดในการบังคับใช้เงื่อนไขต่างๆที่กำหนดไว้

หลังจากที่ได้จดทะเบียนแล้ว 9 มาตรา คือ มาตรา 14-22 โดยรัฐภาคีจะต้องนำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไปทำการอนุวัติการกล่าวคือต้องตราเป็นกฎหมายภายในสำหรับการจดทะเบียนเรือของรัฐเพื่อใช้บังคับต่อไป ไม่จำเป็นต้องเหมือนอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ทั้งหมด แต่ต้องบัญญัติให้สอดคล้องให้มากที่สุดตามหลักความเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง (genuine link) เพื่อการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพต่อไป เพื่อที่รัฐที่รับจดทะเบียนนั้นจะได้มีอำนาจในการควบคุมเรือได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้เรือที่นำมาจดทะเบียนจะได้สัญชาติตามรัฐที่รับจดทะเบียน และมีสิทธิชกธงของรัฐดังกล่าวและเรือสามารถมีสัญชาติได้เพียงสัญชาติเดียว ชกธงเรือได้เพียงรัฐเดียว เรือจะทำการเปลี่ยนธงไม่ว่าระหว่างเดินเรือหรือจอดที่เมืองท่าใดท่าหนึ่งไม่ได้ เว้นแต่จะได้มีการเปลี่ยนเจ้าของเรือและทำการจดทะเบียนเรือเรียบร้อยแล้วเท่านั้น ทั้งนี้ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เจ้าของเรือจะต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน และมีสำนักงานแห่งใหญ่ในรัฐนั้น แต่ถ้าไม่มีสำนักงานแห่งใหญ่จะต้องมีสำนักงานผู้แทนที่มีอำนาจเต็มในการจัดการเรือ และมีความสามารถในการรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากเรือในอนาคต ทั้งนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ยังเปิดโอกาสให้รัฐที่รับจดทะเบียนบัญญัติกฎหมายเองหลายประการ เช่น เงื่อนไขในการเป็นเจ้าของเรือ การจัดการคนประจำเรือ การตรวจเรือ เอกสารที่ใช้ในการจดทะเบียนเรือ ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ การจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า และกิจการร่วมค้า

สำหรับการอนุวัติการกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เพื่อให้เรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับรัฐที่รับจดทะเบียนมากที่สุด รัฐภาคีจะต้องตรากฎหมายภายในสำหรับเงื่อนไขเกี่ยวกับเจ้าของเรือตามมาตรา 8 หรือกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดการคนประจำเรือตามมาตรา 9 หรือจะกำหนดทั้งสองเรื่องตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ก็ได้ ถือว่าเป็นการเปิดโอกาสให้รัฐภาคีมีสิทธิเลือกสำหรับการอนุวัติการกฎหมายภายใน

ในเรื่องของการจัดการคนประจำเรือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้กำหนดให้ต้องเป็นคนชาติของรัฐที่รับจดทะเบียนหรือจะเป็นคนต่างชาตก็ได้ เพียงแต่รัฐที่รับจดทะเบียนจะต้องทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือนั้นมีศักยภาพเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่บนเรือได้เป็นอย่างดี สำหรับการจ้างงานนั้นจะต้องทำให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล เจ้าของเรือนั้นจะต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในรัฐที่รับจดทะเบียน เช่น สำนักงานใหญ่ สำนักงานผู้แทน หรือสำนักงานสาขา เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อความสะดวกภายใต้การควบคุมของรัฐที่รับจดทะเบียน สำหรับผู้กระทำการแทนเจ้าของเรือไม่ว่าจะเป็นบุคคล

ธรรมดาหรือนิติบุคคลจะต้องมีความสามารถในการดำเนินการต่างๆแทนเจ้าของเรือและต้องมีความสามารถในการรับผิดชอบแทนเจ้าของเรือในกรณีที่เรือก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในอนาคต

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 อนุญาตให้ผู้ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า (bareboat charter) สามารถนำเรือมาจดทะเบียนในรัฐภาคีได้ภายในช่วงระยะเวลาที่ตนทำการชาร์เตอร์อยู่ โดยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบนี้ให้ปฏิบัติตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน โดยรัฐดังกล่าวจะต้องมีกฎหมายที่เปิดให้มีการจดทะเบียนเข้า (charter-in) และต้องมีกฎหมายที่อนุญาตให้ผู้ชาร์เตอร์สามารถนำเรือที่มีสัญชาติของตนออกไปจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของรัฐอื่น (charter-out) โดยรัฐเจ้าของสัญชาติเดิมจะต้องทำการระงับสัญชาติของเรือไว้ชั่วคราว แต่ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติคืนแก่เรือที่ถูกทำการชาร์เตอร์เมื่อกลับมาใช้สัญชาติเดิม ทั้งนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ยังกำหนดให้รัฐภาคีส่งเสริมการทำกิจการร่วมค้า (joint ventures) ระหว่างเจ้าของเรือกับรัฐอื่นๆ เพื่อพัฒนาระบบเรือเดินทะเล กองเรือสากล และเพื่อให้กองเรือสากลมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นแต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ไม่ได้มีข้อบทที่กำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขในเรื่องนี้ไว้โดยให้ปฏิบัติตามกฎหมายภายในของรัฐที่รับจดทะเบียน

วัตถุประสงค์ที่บัญญัติอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เพื่อให้มีความการเชื่อมโยงอย่างแท้จริง (genuine link) ระหว่างเรือกับรัฐเจ้าของธงหรือรัฐที่รับจดทะเบียนทั้งนี้เพื่อที่รัฐเจ้าของธงหรือรัฐที่รับจดทะเบียนสามารถควบคุมเรือที่ได้ชักธงของรัฐของตนอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการทางการปกครอง ทางวิชาการ ทางเศรษฐกิจ และทางสังคม กล่าวคือมีอำนาจในการบริหารจัดการกับเรือที่จดทะเบียนในรัฐของตน

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 กำหนดให้รัฐภาคีต้องมีองค์การบริหารพาณิชยนาวีแห่งชาติ (national maritime administration) ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการโดยรัฐบาลที่ได้จัดตั้งขึ้นเพื่อควบคุมบริหาร พัฒนาและส่งเสริมในด้านต่างๆของพาณิชยนาวี ไม่ว่าจะเป็นด้านความปลอดภัยของตัวเรือหรือผู้โดยสาร การจัดคนประจำเรือรวมถึงการป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นโดยส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลตลอดจนมาตรการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

รัฐที่มีชื่อเสียงด้านการจดทะเบียนเรือ เช่นประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์ก และประเทศมาเลเซียไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่ประเทศดังกล่าวได้มีกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ในส่วนของกฎหมายการจดทะเบียนเรือทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากล และการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า อย่างไรก็ตามประเทศนอร์เวย์และประเทศมาเลเซียยังไม่มีกฎหมายเรื่องการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าบังคับใช้ในปัจจุบัน มี

เพียงร่างกฎหมายเท่านั้น แต่ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือของทั้งสองประเทศถือว่าครอบคลุมแล้ว

การจัดคนประจำเรือของประเทศนอร์เวย์ไม่มีข้อกำหนดในเรื่องสัญชาติหรือสัดส่วนของคนประจำเรือ แต่ประเทศนอร์เวย์ให้ความสำคัญไปที่เรื่องสวัสดิการของคนประจำเรือ โดยกำหนดให้ใช้กฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องได้แก่ seaman's act of 30 May 1975 no.18 ซึ่งเกี่ยวกับเรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของอัตราค่าจ้าง ชั่วโมงการทำงาน และสวัสดิการแก่คนประจำเรือ เป็นต้น

ประเทศเดนมาร์กมีความคล้ายกับประเทศไทยคือนายเรือจะต้องเป็นคนที่มีสัญชาติเดนมาร์กโดยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ และคนประจำเรือจะต้องมีคนที่สัญชาติเดนมาร์กทำงานอยู่ตามจำนวนที่กฎกระทรวงของประเทศเดนมาร์กกำหนดไว้ โดยในเรื่องของสวัสดิการและการคุ้มครองอื่นๆสำหรับคนประจำเรือได้ถูกกำหนดให้เป็นไปตาม The Merchant Shipping Act (masters and seamen's consolidation) ซึ่งส่วนใหญ่จะบัญญัติไปในทางคุ้มครองคนประจำเรือเพื่อไม่ให้ถูกเอาเปรียบจากเจ้าของเรือ

กฎหมายของประเทศมาเลเซียในเรื่องที่เกี่ยวกับคนประจำเรือนั้น กำหนดให้ต้องมีคนสัญชาติมาเลเซียประจำเรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของคนประจำเรือทั้งหมด ทั้งนี้เด็กที่อายุต่ำกว่า 14 ปีจะประจำทำการบนเรือไม่ได้ เว้นแต่เรืออยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของพ่อแม่ผู้ปกครองของเด็กนั้น หรือเป็นการฝึกสอนเกี่ยวกับการเดินเรือ ประเทศมาเลเซียได้อนุมัติการอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 เพื่อใช้กฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นกฎหมายภายในเพื่อบังคับใช้ในเรื่องการจัดคนประจำเรือ โดยอนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ.2006 ได้มีผลบังคับใช้ในประเทศมาเลเซียเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2557 ซึ่งแม้ว่าประเทศมาเลเซียจะไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่กฎหมายภายในในเรื่องดังกล่าวกลับมีความทันสมัยและสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

การตรวจเรือก่อนและหลังการจดทะเบียนเรือ บางรัฐกำหนดขนาดของเรือในการทำการตรวจเรือ เช่นต้องมีขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไปจึงจะต้องทำการตรวจเรือก่อนทำการจดทะเบียน แต่ทั้งนี้รัฐที่รับจดทะเบียนเรือจะใช้ข้อกำหนดการบริหารพาณิชยนาวีของประเทศของตนเป็นผู้ตรวจเรือและเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถให้สถาบันจัดลำดับชั้นเรือที่องค์การบริหารพาณิชยนาวีของแต่ละประเทศให้การยอมรับเป็นผู้ทำการตรวจเรือก็ได้ ซึ่งสถาบันการจัดลำดับชั้นเรือที่ทุกรัฐให้การยอมรับมีดังนี้

1. American Bureau of Shipping (ABS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา
2. Bureau Veritas (BV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศฝรั่งเศส
3. Det Norske Veritas (DNV) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศนอร์เวย์

4. Germanischer Lloyd (GL) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเยอรมัน
5. Lloyd's Register of Shipping (LRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอังกฤษ
6. Nippon KaijiKyokai (NKK) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศญี่ปุ่น
7. China Classification Society (CCS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของสาธารณรัฐประชาชนจีน
8. Croatian Register of Shipping (CRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศโครเอเชีย
9. Indian Register of Shipping (IRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศอินเดีย
10. Korean Register of Shipping (KR) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศเกาหลีใต้
11. Polish Register of Shipping (PRS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศโปแลนด์
12. Registro Italiano Navale (RINA) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศไทย
13. Russian Maritime Register of Shipping (RS) สถาบันจัดลำดับชั้นเรือของประเทศรัสเซีย

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. ประเทศไทยไม่จำเป็นต้องเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่หากประเทศไทยต้องการให้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของไทยมีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ประเทศไทยต้องบัญญัติกฎหมายให้สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เนื่องจากร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทยส่วนใหญ่มีความสมบูรณ์ ทันสมัย ครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสมกับการจดทะเบียนเรือ ดังนั้นเมื่อแก้ไขเพิ่มเติมเพียงเล็กน้อยเพื่อให้ร่างกฎหมายของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เช่นนี้กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือจะมีความสมบูรณ์ ทันสมัย ครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสมกับการจดทะเบียนเรือ ได้รับการยอมรับจากต่างประเทศอย่างแน่นอน เช่นเดียวกับประเทศที่พัฒนาแล้วและมีชื่อเสียงทางด้านการจดทะเบียนเรือสากล เช่น ประเทศนอร์เวย์ ประเทศเดนมาร์ก และประเทศอื่นๆในทวีปยุโรปไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 แต่กฎหมายภายในสำหรับการจดทะเบียนเรือทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากล หรือการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่าของประเทศต่างๆเหล่านั้นล้วนแต่สอดคล้องและใกล้เคียงเนื้อหาของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986

2. ขนาดของเรือ ตามร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ได้กำหนดขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนในประเทศไทยได้คือ 5,000 ตันกรอส ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นขนาดที่ใหญ่เกินไป อาจจะไม่มีคนนำเรือที่มีขนาดใหญ่เช่นนั้นมาจดทะเบียน เพราะเรือที่มีขนาดใหญ่เช่นนั้นมีน้อยและราคาสูง ตลอดจนระบบเศรษฐกิจและภาษีไทยยังไม่ได้เอื้ออำนวยความสะดวกและผลประโยชน์ให้แก่เจ้าของเรือถึงขนาดที่จะทำให้เจ้าของเรือนำเรือของตนมาจดทะเบียนที่ประเทศไทย ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรจะแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ให้ขนาดของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้เป็นขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป เพราะเป็นขนาดที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 อีกทั้งเรือขนาดดังกล่าวมีมาก โอกาสที่เจ้าของเรือจะนำเรือมาจดทะเบียนเรือตามกฎหมายไทยก็มีมากขึ้น

แต่ทั้งนี้จะต้องกำหนดอายุของเรือไว้ให้ชัดเจน ซึ่งในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ไม่ได้กำหนดอายุของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนเอาไว้ ในร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. กำหนดอายุเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนไว้ที่ไม่เกิน 15 ปี ในร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. กำหนดไว้ว่า เรือต้องมีอายุไม่เกิน 10 ปีและในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ไม่ได้กำหนดอายุของเรือเอาไว้ เพียงแต่กำหนดประเภทของเรือ ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะกำหนดอายุและประเภทของเรือสำหรับการจดทะเบียนเรือให้ชัดเจนและสอดคล้องกันทุกพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือกล่าวคือจะต้องกำหนดอายุของเรือที่สามารถนำมาจดทะเบียนได้ต้องไม่เกิน 15 ปี เนื่องจากการใช้งานของเรือแต่ละประเภทมีความแตกต่างกัน

3. เงื่อนไขของความเป็นเจ้าของเรือ ผู้เขียนเห็นว่าสามารถเป็นเจ้าของได้ทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล ซึ่งควรจะมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

3.1 กรณีเจ้าของเรือเป็นบุคคลธรรมดา บุคคลดังกล่าวจะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับประเทศไทยในกรณีที่ตนเป็นชาวต่างชาติ โดยเจ้าของเรือนั้นต้องมีถิ่นที่อยู่ถาวรในประเทศไทย หรือเจ้าของเรือนั้นจะต้องพำนักในประเทศไม่น้อยกว่า 2 ปีและมีกิจการอื่นในประเทศไทย ที่กำหนดเช่นนี้เพื่อให้รัฐบาลสามารถควบคุมและตรวจสอบเจ้าของเรือได้ รวมถึงเป็นการประกันว่าหากมีเหตุใดๆ เกิดขึ้นเนื่องจากเรือที่นำมาจดทะเบียน รัฐบาลจะได้สามารถติดตามเจ้าของเรือได้ง่าย

3.2 ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล นิติบุคคลนั้นจะต้องมีภูมิลำเนาในประเทศไทย แต่ไม่จำเป็นต้องเป็นสำนักงานใหญ่ของนิติบุคคลดังกล่าว แต่สามารถเป็นสำนักงานผู้แทนสำนักงานสาขา หรือมอบอำนาจให้มีผู้กระทำการแทน ไม่ว่ากระทำการแทนจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ในกรณีที่ตนเป็นบุคคลธรรมดาจะต้องเป็นผู้ที่มีสัญชาติไทยหรือบุคคลที่กำหนดไว้ในข้อ

3.1 ข้างต้น ส่วนในกรณีที่ผู้กระทำการแทนเป็นนิติบุคคลจะต้องจดทะเบียนภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ.2542 กล่าวคือไม่จำเป็นต้องมีคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นรวมอยู่ด้วย แต่ต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรและมีความสามารถในการรับผิดชอบแทนเจ้าของเรือ หากเรือก่อให้เกิดความเสียหายในอนาคค

4. เจื่อนไขในการตรวจเรือ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ควรกำหนดระยะเวลาในการตรวจเรือให้ชัดเจน เช่นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจต้องตรวจเรือให้เสร็จภายใน 30 วันนับจากวันที่ยื่นคำขอตรวจเรือ เพราะหากไม่กำหนดระยะเวลาเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในเรื่องนี้อาจละเลย ไม่เคร่งครัดในการปฏิบัติหน้าที่และอาจทำให้การตรวจเรือใช้ระยะเวลานานเกินควร ทำให้เป็นการเสียเวลาของเจ้าของเรือ ทั้งนี้ปัจจุบันกรมเจ้าท่าให้การยอมรับสถาบันจัดลำดับชั้นเรือเพียง 13 ประเทศเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าการเจ้าท่าควรที่จะให้การยอมรับสถาบันจัดลำดับชั้นเรือเพิ่มขึ้น เพื่อความสะดวกของเจ้าของเรือในการทำการตรวจเรือก่อนนำเรือมาจดทะเบียน

5. เจื่อนไขในการจัดคนประจำเรือผู้เขียนมีความเห็นว่า

5.1 ผู้ปฏิบัติการเรือ (operator) จะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยและจะต้องมีคุณสมบัติตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.1995 และ ค.ศ.2010 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers as amended, including the 1978, 1995 as amendments and 2010 Manila amendments: STCW 2010) กำหนดไว้ โดยต้องได้รับใบประกาศนียบัตรและต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมเจ้าท่าก่อน แต่ในกรณีที่ไม่มีคนไทยที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ข้างต้น ผู้ปฏิบัติการเรือจะเป็นบุคคลที่มีสัญชาติอื่นก็ได้ แต่ต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดไว้แล้วข้างต้น

5.2 คนประจำเรือ จะต้องเป็นคนไทยประจำเรือรวมอยู่ด้วยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของคนประจำเรือทั้งหมด เพื่อให้คนไทยมีงานทำมากขึ้นและเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เจ้าของเรือไปจ้างแรงงานต่างด้าวที่มีค่าแรงต่ำกว่าของคนไทย ทั้งนี้คนที่ประจำเรือจะต้องเป็นบุคคลที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมเจ้าท่าแล้ว

5.3 สำหรับกฎหมายที่ใช้กับการจัดคนประจำเรือ ให้ใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานทางทะเล พ.ศ.2558 มาใช้บังคับตราบทที่ไม่ขัดกับกฎหมายการจดทะเบียนเรือที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการจ่ายค่าจ้าง สวัสดิการ ข้อตกลงในการจ้างและเลิกจ้าง และการจ่ายค่าชดเชย เป็นต้น

6. เอกสารที่ใช้และในการขอจดทะเบียน ในกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้แทนประสงค์จะจดทะเบียนเรือที่ประเทศไทย จะต้องนำเอกสารต้นฉบับไปยื่นให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ แต่ในกรณีที่เจ้าของเรืออยู่ต่างประเทศ ผู้เขียนเห็นว่าการอนุญาตให้เจ้าของเรือยื่นคำขอและเอกสารต่าง ๆ ผ่านสถานทูตและสถานกงสุลไทยในต่างประเทศเป็นเรื่องเหมาะสม แต่จะสะดวกยิ่งขึ้นถ้าหากมีระบบให้ยื่นเอกสารและขอจดทะเบียนผ่านระบบอินเทอร์เน็ต หรืออาจมีการสแกน (scan) แล้วส่งเอกสารมาให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบก่อน หากเจ้าหน้าที่เห็นชอบแล้วก็ให้ส่งเอกสารต้นฉบับมาให้เจ้าหน้าที่ต่อไป ทั้งนี้เพื่อความสะดวกของเจ้าของเรือและไม่เป็นการเสียเวลาในการกลับไปแก้ไขเอกสารในกรณีที่เอกสารไม่สมบูรณ์

7. ในการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่านั้น ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์เรือแบบเปล่า พ.ศ. ต้องบัญญัติให้ชัดเจนในเรื่องของการจดทะเบียนเข้า (charter-in) และต้องมีกฎหมายที่อนุญาตให้ผู้ชาร์เตอร์สามารถนำเรือที่มีสัญชาติของตนออกไปจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของผู้อื่น (charter-out) เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาในการชาร์เตอร์เรือ กล่าวคือเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาในการทำการชาร์เตอร์เรือ ผู้ชาร์เตอร์จะต้องนำเรือที่ชาร์เตอร์ส่งคืนเจ้าของเรือที่แท้จริง หรือการให้เรือกลับไปใช้สัญชาติเดิม แต่มีประเด็นว่าการนำเรือไปคืนเจ้าของที่แท้จริงนั้นจะต้องนำเรือลำดังกล่าวไปจดทะเบียนเป็นสัญชาติเดิมหรือไม่ หรือหลังจากหมดสัญญาชาร์เตอร์แล้วเรือลำดังกล่าวสามารถใช้สัญชาติเดิมของตนได้อัตโนมัติ ดังนั้นกฎหมายต้องบัญญัติให้ชัดเจนในเรื่องดังกล่าว

กล่าวโดยสรุปประเทศไทยไม่ควรเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 เพราะไม่มีประโยชน์ในการเป็นภาคีเนื่องจากเงื่อนไขส่วนใหญ่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ได้เปิดโอกาสให้รัฐที่รับจดทะเบียนกำหนดเอง เช่นนี้เพียงประเทศไทยแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนเรือเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 ก็จะทำให้กฎหมายของประเทศไทยมีหลักเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศในเรื่องของเงื่อนไขการจดทะเบียนเรือทั่วไป การจดทะเบียนเรือสากลและการจดทะเบียนเรือชาร์เตอร์แบบเปล่า แต่ทั้งนี้เงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือไม่ได้เป็นเพียงเรื่องเดียวที่สามารถทำให้เจ้าของเรื่อนำเรือมาจดทะเบียนเรือในประเทศไทย แต่ยังมีปัจจัยอื่นๆด้วย เช่นเรื่องของภาษี เรื่องของการสนับสนุนการพาณิชย์ระหว่างรัฐบาลกับเจ้าของเรือ เศรษฐกิจของประเทศ และการเมือง

บรรณานุกรม

หนังสือ

- กอบกุล رایชนะคร. กฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยทะเล. เชียงใหม่: ภาควิชารัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2530.
- จุมพต สายสุนทร. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2537.
- ไชยยศ ชัยมั่นคงและมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง. กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท ดวงกลมสมัย จำกัด, 2550.
- บริษัท บีบีเอ็มที (ประเทศไทย) จำกัด และคนอื่นๆ. โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, 2545.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน, 2546.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. กฎหมายทะเลเกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2539.

บทความ

- ประเสริฐศิริ สุขะวัณกุล. “การจัดตั้งระบบทะเบียนเรือสากลและแนวทางที่เสนอในการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการจดทะเบียนเรือสากลของไทย.” วารสารการพาณิชย์นาวี. ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 (เมษายน 2541)
- มณี รัศมีเทศ. “สรุปผลการศึกษาการนำเรือที่จดทะเบียนในต่างประเทศกลับมาชักธงไทย.” วารสารการพาณิชย์นาวี. ปีที่ 19 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2543)

วิทยานิพนธ์

- กาญจนา คงวันดี. “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.

ชวลิต ชวลิตพงศ์พันธุ์. “การพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีภาคมหาชนของประเทศไทย.” ดุสิตบัณฑิต
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554.

ชินวัฒน์ เมืองนารถ. “การนำเรือที่ชาร์เตอร์แบบเปล่า (Bareboat Charter) มาจดทะเบียนเป็นเรือ
ไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

อาจารย์ งามวงศ์วาน. “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจดทะเบียนเรือสากล พ.ศ.” วิทยานิพนธ์
มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

อำนาจ วรรณวิทยา. “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทยตาม
พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

BOOKS

Edward Duncan Brown. The International of the Sea. (Vol.1). Dartmouth, 1994.

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. Guide-Lines for Maritime
Legislation. third edition, 2013.

James Gosling and Rebecca Warder. The Shipping Law Review. July, 2014.

Jens-Peter Katzoreck. Registration of Ship : The International Registers of Norway.
Panama and the Republic of Liberia, 2000.

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

Watson Farley & Williams. Briefing. Malaysia Ship Registry. November, 2016.

ARTICLES

Andreas Nordseth. “Information about EU/EEA shipping companies” possibilities of
having ships registered in the Danish International Ship Register

Christoffer Johannes Tolstrup. “Stud. Jur., Søfartsstyrelsen/Danish Maritime Authority
Skibsregistret (SRG)/Register of Shipping”

_____. “Consolidated Act on fees to be paid on registration of owner's
rights and mortgages etc.” Consolidated Act no. 462 (May 2007).

_____. The M/V “Saiga” (No.2) case. Saint Vincent and the Grenadines v.
Guinea. judgment of (July 1999).

Enlermann supplementing Dr.Kroger's. "remarks on the origins of the system. at ICC"Symposium.

INTERVIEW

Tormod Eek and Vivian Eek. Interview. Sandøya, Norway, July 2017.

ELECTRONI MEDIA

www.sjofartsdir.no

www.dma.dk

www.soefartsstyrelsen.dk

www.sdu.dk

www.labuanibfc.com

www.mot.gov.my

www.marine.gov.my

www.lrct.go.th

treaties.un.org

www.itlos.org

www.md.go.th

ภาคผนวก



United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships

(Geneva, 7 February 1986)

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.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Convention:

"Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons;

"Flag State" means a State whose flag a ship flies and is entitled to fly;

"Owner" or "shipowner" means, unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship;

"Operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned;

"State of registration" means the State in whose register of ships a ship has been entered;

"Register of ships" means the official register or registers in which particulars referred to in article 11 of this Convention are recorded;

"National maritime administration" means any State authority or agency which is established by the State of registration in accordance with its legislation and which, pursuant to that legislation, is responsible, *inter alia*, for the implementation of international agreements concerning maritime transport and for the application of rules and standards concerning ships under its jurisdiction and control;

"Bareboat charter" means a contract for the lease of a ship, for a stipulated period of time, by virtue of which the lessee has complete possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew of the ship, for the duration of the lease;

"Labour-supplying country" means a country which provides seafarers for service on a ship flying the flag of another country.

Article 3

Scope of application

This Convention shall apply to all ships as defined in article 2.

Article 4

General provisions

1. Every State, whether coastal or land-locked, has the right to sail ships flying its flag on the high seas.

2. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly.

3. Ships shall sail under the flag of one State only.

4. No ships shall be entered in the registers of ships of two or more States at a time, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of article 11 and to article 12.

5. 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.

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;

(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.

4. The State of registration shall require all the appropriate information necessary for full identification and accountability concerning ships flying its flag.

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.

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.

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.

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.

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.

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 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.

3. The State of registration should ensure that the person or persons accountable for the management and operation of a ship flying its flag are in a position to meet the financial obligations that may arise from the operation of such a ship to cover risks which are normally insured in international maritime transportation in respect of damage to third parties. To this end the State of registration should ensure that ships flying its flag are in a position to provide at all times documents evidencing that an adequate guarantee, such as appropriate insurance or any other equivalent means, has been arranged. Furthermore, the State of registration should ensure that an appropriate mechanism, such as a maritime lien, mutual fund, wage insurance, social security scheme, or any governmental guarantee provided by an appropriate agency of the State of the accountable person, whether that person is an owner or operator, exists to cover wages and related monies owed to seafarers employed on ships flying its flag in the event of default of payment by their employers. The State of registration may also provide for any other appropriate mechanism to that effect in its laws and regulations.

Article 11

Register of ships

1. A State of registration shall establish a register of ships flying its flag, which register shall be maintained in a manner determined by that State and in conformity with the relevant provisions of this Convention. Ships entitled by the laws and regulations of a State to fly its flag shall be entered in this register in the name of the owner or owners or, where national laws and regulations so provide, the bareboat charterer.

2. Such register shall, *inter alia* , record the following:

(a) the name of the ship and the previous name and registry if any;

(b) the place or port of registration or home port and the official number or mark of identification of the ship;

(c) the international call sign of the ship, if assigned;

(d) the name of the builders, place of build and year of building of the ship;

(e) the description of the main technical characteristics of the ship;

(f) the name, address and, as appropriate, the nationality of the owner or of each of the owners;

and, unless recorded in another public document readily accessible to the Registrar in the flag State:

(g) the date of deletion or suspension of the previous registration of the ship;

(h) the name, address and, as appropriate, the nationality of the bareboat charterer, where national laws and regulations provide for the registration of ships bareboat chartered-in;

(i) the particulars of any mortgages or other similar charges upon the ship as stipulated by national laws and regulations.

3. Furthermore, such register should also record:

(a) if there is more than one owner, the proportion of the ship owned by each;

(b) the name, address and, as appropriate, the nationality of the operator, when the operator is not the owner or the bareboat charterer.

4. Before entering a ship in its register of ships a State should assure itself that the previous registration, if any, is deleted.

5. In the case of a ship bareboat chartered-in a State should assure itself that right to fly the flag of the former flag State is suspended. Such registration shall be effected on production of evidence, indicating suspension of previous registration as regards the nationality of the ship under the former flag State and indicating particulars of any registered encumbrances.

Article 12

Bareboat charter

1. Subject to the provisions of article 11 and in accordance with its laws and regulations a State may grant registration and the right to fly its flag to a ship bareboat chartered-in by a charterer in that State, for the period of that charter.

2. When shipowners or charterers in States Parties to this Convention enter into such bareboat charter activities, the conditions of registration contained in this Convention should be fully complied with.

3. To achieve the goal of compliance and for the purpose of applying the requirements of this Convention in the case of a ship so bareboat chartered-in the charterer will be considered to be the owner. This Convention, however, does not have the effect of providing for any ownership rights in the chartered ship other than those stipulated in the particular bareboat charter contract.

4. A State should ensure that a ship bareboat chartered-in and flying its flag, pursuant to paragraphs 1 to 3 of this article, will be subject to its full jurisdiction and control.

5. The State where the bareboat chartered-in ship is registered shall ensure that the former flag State is notified of the deletion of the registration of the bareboat chartered ship.

6. All terms and conditions, other than those specified in this article, relating to the relationship of the parties to a bareboat charter are left to the contractual disposal of those parties.

Article 13

Joint ventures

1. Contracting Parties to this Convention, in conformity with their national policies, legislation and the conditions for registration of ships contained in this Convention, should promote joint ventures between shipowners of different countries, and should, to this end, adopt appropriate arrangements, *inter alia* , by safeguarding the contractual rights of the parties to joint ventures, to further the establishment of such joint ventures in order to develop the national shipping industry.

2. Regional and international financial institutions and aid agencies should be invited to contribute, as appropriate, to the establishment and/or strengthening of joint ventures in the shipping industry of developing countries, particularly in the least developed among them.

Article 14

Measures to protect the interests of labour-supplying countries

1. For the purpose of safeguarding the interests of labour-supplying countries and of minimizing labour displacement and consequent economic dislocation, if any, within these countries, particularly developing countries, as a result of the adoption of this Convention, urgency should be given to the implementation, *inter alia* , of the measures as contained in Resolution 1 annexed to this Convention.

2. In order to create favorable conditions for any contract or arrangement that may be entered into by shipowners or operators and the trade unions of seamen or other representative seamen bodies, bilateral agreements may be concluded between flag States and labour-supplying countries concerning the employment of seafarers of those labour-supplying countries.

Article 15

Measures to minimize adverse economic effects

For the purpose of minimizing adverse economic effects that might occur within developing countries, in the process of adapting and implementing conditions to meet the requirements established by this Convention, urgency should be given to the implementation, *inter alia* , of the measures as contained in Resolution 2 annexed to this Convention.

Article 16

Depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Convention.

Article 17

Implementation

1. Contracting Parties shall take any legislative or other measures necessary to implement this Convention.

2. Each Contracting Party shall, at appropriate times, communicate to the depositary the texts of any legislative or other measures which it has taken in order to implement this Convention.

3. The depositary shall transmit upon request to Contracting Parties the texts of the legislative or other measures which have been communicated to him pursuant to paragraph 2 of this article.

Article 18

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Contracting Parties to this Convention by:

- (a) signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

2. This Convention shall be open for signature from 1 May 1986 to and including 30 April 1987, at the Headquarters of the United Nations in New York and shall thereafter remain open for accession.

3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 19

Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 40 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with article 18. For the purpose of this article the tonnage shall be deemed to be that contained in annex III to this Convention.

2. For each State which becomes a Contracting Party to this Convention after the conditions for entry into force under paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force for that State 12 months after that State has become a Contracting Party.

Article 20

Review and amendments

1. After the expiry of a period of eight years from the date of entry into force of this Convention, a Contracting Party may, by written communication addressed to the Secretary-General of the United Nations, propose specific amendments to this Convention and request the convening of a review conference to consider such proposed amendments. The Secretary-General shall circulate such communication to all Contracting Parties. If, within 12 months from the date of the circulation of the communication, not less than two-fifths of the Contracting Parties reply favorably to the request, the Secretary-General shall convene the Review Conference.

2. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the texts of any proposals for, or views regarding, amendments, at least six months before the opening date of the Review Conference.

Article 21

Effect of amendments

1. The decisions of a review conference regarding amendments shall be taken by consensus or, upon request, by a vote of a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting. Amendments adopted by such a conference shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all the Contracting

Parties for ratification, acceptance, or approval and to all the States signatories of the Convention for information.

2. Ratification, acceptance or approval of amendments adopted by a review conference shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

3. Any amendment adopted by a review conference shall enter into force only for those Contracting Parties which have ratified, accepted or approved it, on the first day of the month following one year after its ratification, acceptance or approval by two-thirds of the Contracting Parties. For any State ratifying, accepting or approving an amendment after it has been ratified, accepted or approved by two-thirds of the Contracting Parties, the amendment shall enter into force one year after its ratification, acceptance or approval by that State.

4. Any State which becomes a Contracting Party to this Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State:

(a) Be considered as a Party to this Convention as amended; and

(b) Be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Contracting Party not bound by the amendment.

Article 22

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing to this effect addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the expiration of one year after the notification is received by the depositary, unless a longer period has been specified in the notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 7 February 1986 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

Annex I

Resolution 1

Measures to protect the interests of labour-supplying countries

The United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships,

Having adopted the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships,

Recommends as follows:-

1. Labour-supplying countries should regulate the activities of the agencies within their jurisdiction that supply seafarers for ships flying the flag of another country in order to ensure that the contractual terms offered by those agencies will prevent abuses and contribute to the welfare of seafarers. For the protection of their seafarers, labour-supplying countries may require, *inter alia*, suitable security of the type mentioned in article 10 from the owners or operators of ships employing such seafarers or from other appropriate bodies;

2. Labour-supplying developing countries may consult each other in order to harmonize as much as possible their policies concerning the conditions upon which

they will supply labour in accordance with these principles and may, if necessary, harmonize their legislation in this respect;

3. The United Nations Conference on Trade and Development, the United Nations Development Programme and other appropriate international bodies should upon request provide assistance to labour-supplying developing countries for establishing appropriate legislation for registration of ships and attracting ships to their registers, taking into account this Convention;

4. The International Labour Organisation should upon request provide assistance to labour-supplying countries for the adoption of measures in order to minimize labour displacement and consequent economic dislocation, if any, within labour-supplying countries which might result from the adoption of this Convention;

5. Appropriate international organizations within the United Nations system should upon request provide assistance to labour-supplying countries for the education and training of their seafarers, including the provision of training and equipment facilities.

Annex II

Resolution 2

Measures to minimize adverse economic effects

The United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships,

Having adopted the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships,

Recommends as follows:-

1. The United Nations Conference on Trade and Development, the United Nations Development Programme and the International Maritime Organization and other appropriate international bodies should provide, upon request, technical and financial assistance to those countries which may be affected by this Convention in order to formulate and implement modern and effective legislation for the development of their fleet in accordance with the provisions of this Convention;

2. The International Labour Organization and other appropriate international organizations should also provide, upon request, assistance to those countries for the preparation and implementation of educational and training programmes for their seafarers as may be necessary;

3. The United Nations Development Programme, the World Bank and other appropriate international organizations should provide to those countries, upon request, technical and financial assistance for the implementation of alternative national development plans, programmes and projects to overcome economic dislocation which might result from the adoption of this Convention.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ นางสาวพิมพ์มา มาลีสา
 วันเดือนปีเกิด 3 มีนาคม 2535
 วุฒิการศึกษา ปีการศึกษา 2561: นิติศาสตรมหาบัณฑิต
 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
 ตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอแอนด์ดี ลอว์แอนด์บิซิเนส
 เซอร์วิสেস จำกัด

ผลงานวิชาการ

พิมพ์มา มาลีสา. “ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่า
 ด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต (กฎหมาย
 การค้าระหว่างประเทศ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2562.