

ส่วนที่ 1

เรือ

โดยปกติแล้ว สหกริมทรัพย์ตกอยู่ภายใต้บังคับหลักเกณฑ์ทั่วไปแห่งกฎหมายแพ่ง ดังนั้น การซื้อขาย แลกเปลี่ยน สินค้าที่อยู่ในเรือจึงตกอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ทั่วไปแห่งกฎหมายแพ่ง แต่สำหรับตัวเรือซึ่งโดยลักษณะของตัวมันเองแล้วก็เป็นสหกริมทรัพย์อย่างหนึ่ง (ดูมาตรา 101 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ที่จริงก็ควรใช้กฎเกณฑ์ธรรมดาแห่งกฎหมายแพ่งบังคับ แต่กฎหมายได้ให้ฐานะพิเศษแก่เรือ มีกฎเกณฑ์พิเศษใช้บังคับ สำหรับกฎหมายไทยก็ให้ฐานะพิเศษแก่เรือไว้เหนือสหกริมทรัพย์อย่างอื่น เช่น ในเรื่องการซื้อขาย ตามมาตรา 456 บัญญัติว่า “การซื้อขายอสังหกริมทรัพย์ ถ้ามิได้ทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ไซ้รู้ ท่านว่าเป็นโมฆะ วิธีนี้ให้ใช้ถึงซื้อขายเรือกำปั่น หรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟ หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป ทั้งซื้อขายแพและสัตว์พาหนะด้วย” จะเห็นได้ว่ากฎหมายให้ความสำคัญแก่เรือเป็นพิเศษ เป็นสหกริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน (biens immatriculés) ไม่ตกอยู่ภายใต้ฐานะทางกฎหมายเหมือนสหกริมทรัพย์อื่น ๆ

ด้วยเหตุนี้ จึงต้องศึกษาในเรื่องเรือนี้โดยละเอียด ดังจะได้กล่าวต่อไป

บทที่ 1

ลักษณะทั่วไปเกี่ยวกับเรือ

เปรียบเทียบลักษณะของเรือกับบุคคล

แม้ว่าเรือจะเป็นทรัพย์สิน เป็นสังหาริมทรัพย์ แต่เราก็มักจะนำเอามาเปรียบเทียบกับบุคคลที่มีชีวิต เพราะเหตุใด? ทั้งนี้ก็เพราะว่า

เรือนั้นต่างก็มีชื่อเช่นเดียวกับบุคคลธรรมดา

นอกจากนี้ เรื่อยังมีภูมิลำเนาอีกด้วย เรือมีภูมิลำเนา ณ ท่าเรือที่ทำการจดทะเบียน มีสัญชาติ เช่นเดียวกับบุคคลธรรมดา

อาจฟ้องร้องเรือเป็นโจทก์จำเลยในศาลได้ (กฎหมายต่างประเทศ) โดยผ่านทางกัปตันเรือ (เช่นเดียวกับฟ้องหุ้นส่วนบริษัทผ่านกรรมการบริษัท)

และอาจกล่าวได้ว่าเรือสิ้นสภาพบุคคล (ตาย) ได้เมื่อเรือนั้นไม่สามารถใช้เดินทางได้อีกต่อไปแล้ว

ที่เรือมีลักษณะพิเศษพอเทียบเคียงกับบุคคล (ทำให้มีสภาพบุคคล) ได้นั้น ก็เพราะเราถือว่าเรือเป็นทรัพย์สินที่ต้องจดทะเบียน และจากการจดทะเบียนนั่นเอง ก็ทำให้เรือนั้นมีสัญชาติขึ้นมา เช่นเดียวกับบุคคลธรรมดา จึงทำให้เรือแตกต่างไปจากทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ไม่ต้องจดทะเบียนและไม่มีสัญชาติแต่อย่างใด

ความหมายของคำว่า “เรือ”

ก่อนอื่นต้องทำความเข้าใจความหมายของคำว่า “เรือ” ให้ดีเสียก่อน

การให้คำนิยามคำว่า “เรือ” นี้ มองดูโดยผิวเผินแล้วน่าจะรู้สึกว่าง่าย ไม่ยากเย็นตรงไหนเลย แต่ที่จริงแล้ว ปรากฏว่านักกฎหมายระหว่างประเทศไม่สามารถตกลงกันได้ว่าจะให้ความหมายแก่คำว่า “เรือ” อย่างไรถึงจะรัดกุม ไม่มีช่องโหว่ และเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป⁽¹⁾ จนในที่สุดก็ได้เลิกถก

⁽¹⁾ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธิดา ชาลีจันทร์ “กฎหมายทะเล” หน้า 15 ได้อ้างอิงไว้ว่า “คณะกรรมการกฎหมายระหว่างประเทศผู้ต้องทำหน้าที่ให้คำนิยามเรือก่อนที่จะมีการประชุมร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เจนีวา ค.ศ. 1953 พร้อมกันตกลงว่า “ไม่ต้องให้คำนิยามเรือ โดยที่แม้แต่ตนเองก็ไม่เชื่อว่าถูกต้องสมบูรณ์” ”

ไม่ให้คำนิยาม ปล่อยให้เป็นเรื่องที่แต่ละประเทศจะออกกฎหมายภายในมาวางคำนิยามเอาไว้เอง ซึ่งแต่ละประเทศก็ให้คำนิยามไปตามทัศนะของตน

ของไทยก็ให้คำนิยามไว้กว้าง ๆ ดังจะเห็นได้จาก พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 มาตรา 5 ให้คำนิยาม

คำว่า “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

คำว่า “เรือทะเล” หมายถึง เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

และคำว่า “เรือลำน้ำ” หมายถึง เรืออื่นที่มีใช้เรือทะเล

ดู ๆ ก็แทบจะมิได้ให้ความหมายเอาไว้เลยว่า “ตัวเรือ” คืออะไร

จึงจำเป็นต้องอาศัยหลักเกณฑ์ทั่วไปที่ประเทศทั้งหลายยอมรับกันอย่างกว้าง ๆ ในการให้คำนิยาม “เรือ”⁽²⁾

“เรือ” น่าจะหมายถึง สิ่งประดิษฐ์ หรือเครื่อง (engin) ที่สามารถลอยน้ำ และมีวัตถุประสงค์ที่จะใช้สัญจรไปมาได้ (un engin flottant, destiné à la navigation) สิ่งใดจะถือว่าเป็นเรือได้ จึงต้องดูทั้งลักษณะและวัตถุประสงค์ที่จะใช้ด้วย

จากคำนิยามนี้ จึงทำให้เห็นว่า บางสิ่งบางอย่างที่แม้จะมีลักษณะคล้ายเรือ เช่น พุนเทียบเรือที่ลอยน้ำอยู่ ซึ่งทำลักษณะคล้ายเรือ แต่โยงติดอยู่กับเสาบนฝั่งจึงมิใช่เรือ ทั้งนี้เพราะไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้สัญจรไปมา เรือแพก็เช่นเดียวกัน ย่อมไม่ใช่เรือ ไม่อยู่ภายในบังคับแห่งกฎหมายทะเล ทั้งนี้เพราะเรือแพมีวัตถุประสงค์ที่จะถูกใช้เป็นสถานที่อยู่อาศัย มากกว่าจะใช้สัญจรไปมา

สิ่งใดเมื่อเข้าลักษณะที่เป็นเรือ ก็ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายทะเลถ้ามีวัตถุประสงค์ที่จะใช้สัญจรไปมาในทะเล เรือนี้อาจมีรูปร่างและขนาดแตกต่างกันมาก เรือเดินทะเลขนาดใหญ่ขนส่งน้ำมันย่อมไม่อาจนำมาเทียบกับเรือประมงเล็ก ๆ ได้ แต่ไม่ว่าจะเป็นเรือใหญ่หรือเรือเล็ก แต่เมื่อเข้านิยามของคำว่า “เรือ” และมีวัตถุประสงค์จะใช้ในทะเลแล้ว โดยหลักก็ย่อมมีสภาพบุคคล มีสิทธิ—หน้าที่ได้ตามกฎหมายทะเล เว้นเสียแต่ว่าจะมีการระบุไว้โดยชัดแจ้งว่า กฎเกณฑ์นั้นใช้บังคับแก่เรือใดโดยเฉพาะ เช่น อนุสัญญากรุงลอนดอนวันที่ 5 เมษายน 1966 ว่าด้วยกำลังบรรทุกของเรือ มาตราบัญญัติให้ใช้กฎเกณฑ์ที่ปรากฏในอนุสัญญาบังคับแก่เรือที่เดินทางระหว่างประเทศเท่านั้น เป็นต้น

⁽²⁾ดูรายละเอียดในหนังสือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ธิดา ซาลีจันทร์ หน้า 15-18 (Gidel ถือว่าเรือต้องมีพลังขับเคลื่อนของตนเอง)

การเริ่มสภาพบุคคลตามกฎหมายทะเล

ในตอนต้นได้เปรียบเทียบเรือกับบุคคลธรรมดาเอาไว้ บุคคลธรรมดานี้จะเริ่มสภาพบุคคลเมื่อเกิด คือ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 15

“สภาพบุคคลย่อมเริ่มแต่เมื่อคลอดแล้วอยู่รอดเป็นทารก และสิ้นสุดลงเมื่อตาย

ทารกในครรภ์มารดาก็สามารถจะมีสิทธิต่าง ๆ ได้ หากว่าภายหลังเกิดมารอดอยู่”

เรือก็เช่นเดียวกัน สภาพบุคคลของเรือเริ่มตั้งแต่ (เมื่อคลอด) คือ เมื่อปล่อยเรือออกจากอู่ และเรือนั้นแสดงให้เห็นว่ามีความสามารถในการเดินทะเลได้ (อยู่รอดเป็นทารก) แม้ว่าในขณะนั้นยังมีได้มีพลังขับเคลื่อนของตนเป็นอิสระ และยังไม่มียกเรือเต็มอัตราก็ตาม

แนวความคิดที่ว่าสภาพบุคคลของเรือเริ่มตั้งแต่เมื่อปล่อยเรือออกจากอู่นี้ ได้รับการยืนยันในอนุสัญญาบรัสเซล วันที่ 25 พฤษภาคม ค.ศ. 1962 ว่าด้วยความรับผิดชอบในการใช้ประโยชน์จากเรือพลังปรมาณู (Convention du 25 mai 1962 sur la responsabilité des propriétaires de navires nucléaires) ได้บัญญัติไว้ว่า “อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับเรือพลังปรมาณูนับแต่วันที่ปล่อยเรือดังกล่าวออกจากอู่ต่อเรือ ระหว่างวันที่ปล่อยเรือจากอู่และวันที่เรือดังกล่าวนั้นได้รับอนุญาตเป็นทางการให้ติดธงแสดงสัญชาติ ก็ถือว่าเรือนั้นพร้อมที่จะทำประโยชน์ให้แก่ผู้ถือกรรมสิทธิ์และติดธงชาติที่สร้างเรือนั้น”

การสิ้นสุดสภาพบุคคล

เมื่อทราบว่าเรือมีสภาพบุคคลตั้งแต่เมื่อใดแล้ว ก็จำเป็นที่จะต้องทราบต่อไปว่าเรือจะสิ้นสุดสภาพบุคคลคือกลายเป็นซากเรือเมื่อใด ทั้งนี้เพราะผลในทางกฎหมายจะแตกต่างกันออกไปแล้วแต่ว่า เรือนั้นยังคงเป็นเรืออยู่หรือว่ากลายเป็นซากเรือไปแล้ว เช่น มีเรือแล่นมาโดนสิ่งหนึ่งในทะเล หากว่าสิ่งนั้นเป็นเรือที่ยังมีสภาพบุคคลอยู่ ก็ใช้กฎหมายว่าด้วยเรือโดนกันมาใช้บังคับได้ แต่ถ้าสิ่งนั้นกลายเป็นซากเรือไปเสียแล้ว ก็จะใช้กฎหมายว่าด้วยเรือโดนกันมาใช้บังคับไม่ได้

หลักว่าสิ่งใดจะเป็นซากเรือหรือไม่นั้น พิจารณาได้จากองค์ประกอบ 2 ข้อด้วยกัน

1. จะต้องปรากฏว่ามีการละทิ้งสิ่งซึ่งเคยเป็นเรือมาก่อนนั้น กล่าวคือ เจ้าของเรือก็ดี หรือเจ้าหน้าที่ควบคุมเรือไม่ควบคุมดูแลเรือนั้น ๆ อีกต่อไป ถ้าหากว่าเรือนั้นยังคงมีลูกเรืออยู่ แม้แต่เพียงคนเดียว หรือมีเรือลำอื่น ๆ คอยดูแลอยู่ใกล้ ๆ ก็ยังไม่สามารถถือได้ว่า มีการละทิ้งเกิดขึ้นแล้ว สิ่งนั้นจึงไม่ใช่ซากเรือ

2. การที่ละทิ้งนั้นจะต้องเนื่องมาจากว่าเรือนั้นไม่สามารถใช้เดินทะเลได้อีก แม้กระทั่งจะมีได้เคลื่อนด้วยกำลังตัวเอง แต่เคลื่อนด้วยวิธีการลากจูงจากท่าหนึ่งไปยังท่าหนึ่ง ก็ไม่เหมาะสมเสียแล้ว

สิ่งใดจะเป็นซากเรือหรือไม่นั้น ผู้กล่าวอ้างจะต้องพิสูจน์ให้ได้แน่ชัด (ถึงองค์ประกอบ ทั้ง 2 ข้อดังกล่าว) มิฉะนั้น ศาลก็จะไม่พิจารณาว่าเรือนั้นเป็นซากเรือ แต่จะยังคงถือว่าเป็นเรืออยู่ และใช้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับเรือบังคับต่อไป ดังเช่นคำตัดสินของศาลอนุญาโตตุลาการคดี Costa Rica Pachet ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า เรือจับปลาวาฬของอังกฤษไปเก็บสินค้าในเรือใบที่ถูกปล่อยทิ้งไว้ใน ทะเลหลวง เจ้าหน้าที่ฮอลแลนด์จึงจับตัวกับตันเรืออังกฤษลำนั้น นำขึ้นศาล ศาลอนุญาโตตุลาการ ถือว่าเรือไม่ได้มีการพิสูจน์ให้เห็นแน่ชัดว่ากลายเป็นซากเรือไปแล้ว และตัดสินว่าคดีนี้ อยู่ในขอบข่ายอำนาจศาลอังกฤษ (ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ศาลที่มีอำนาจพิจารณา คือศาลของรัฐเจ้าของธงของเรือนั้น)

เมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าเรือใดได้เปลี่ยนสภาพเป็นซากเรือไปแล้ว ปัญหาต่อไปก็มีว่า สิทธิ ของเจ้าของเรือ รวมทั้งอำนาจคุ้มกันของรัฐเจ้าของธงจะหมดสิ้นไปด้วยหรือไม่? สำหรับปัญหานี้ ยังไม่แน่นอน เรื่องซากเรื่อนี้ยังไม่มีหลักกฎหมายวางไว้เท่าใดนัก แต่ก็พอจะเปรียบเทียบดูจากคดี Torray Canyon ได้ ในคดีนี้ รัฐบาลอังกฤษได้ทิ้งระเบิดทำลายซากเรือ Torray หมด นักกฎหมาย บางท่าน (Brown) ถือว่า การกระทำของรัฐบาลอังกฤษไม่ใช่การกระทำละเมิดต่อกฎหมายทะเล (เสรีภาพทางทะเล) เพราะเป็นการกระทำต่อสิ่งที่ไม่ใช่เรืออีกต่อไปแล้ว สิ่งนั้นจึงไม่มีสิทธิตาม กฎหมายทะเลแต่อย่างใด แต่ก็มีนักกฎหมายบางท่าน (Bohme) ไม่เห็นด้วย กลับเห็นว่าเมื่อไม่มี กฎหมายทะเลกำหนดว่า รัฐจะหมดสิทธิใด ๆ เมื่อเรือนั้นเปลี่ยนสภาพกลายเป็นซากเรือ ก็ต้องถือว่า รัฐเจ้าของธงของเรือ นั้น ๆ ยังคงมีสิทธิอยู่ การสิ้นสุดหรือไม่สิ้นสุดอำนาจของรัฐเจ้าของธงไม่ใช่ เกิดจากการประกาศของรัฐอื่น แต่เป็นสิทธิของรัฐเจ้าของธงของเรือนั้นจะกำหนดเอาว่า เมื่อใด อำนาจของรัฐที่มีต่อเรือจะสิ้นสุดลง และสิ้นสุดลงด้วยวิธีใด ดังนั้น จึงเป็นเรื่องของกฎหมายภายใน ของแต่ละประเทศไป (ยังไม่มีหลักกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องนี้)

บทที่ 2

เอกลักษณ์ของเรือ

ดังได้กล่าวแล้วว่า เรือทุกลำเป็นสังหาริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน ซึ่งผิดจากสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ เมื่อเรือได้รับการจดทะเบียนแล้ว ก็ทำให้เรือนั้นมีสิทธิและฐานะทางกฎหมายแยกออกมา โดยเฉพาะ คล้ายกับว่าเรือนั้นมีสภาพบุคคลอย่างบุคคลธรรมดา กล่าวคือ เรือนั้นจะมีชื่อ มีสัญชาติ มีเมืองท่าขึ้นทะเบียน (ภูมิลำเนา) และสิ่งสุดท้ายแสดงเอกลักษณ์ของเรือก็คือน้ำหนักเรือ

ชื่อเรือ

ชื่อเรือก็เหมือนกับชื่อของบุคคลธรรมดา กล่าวคือ เจ้าของเรือจะเป็นผู้ติดตั้งชื่อเรือเอาเองตามอัธยาศัย แต่การตั้งชื่อนี้จะไปตั้งชื่อให้ซ้ำกับชื่อเรืออื่นที่มีอยู่แล้วไม่ได้ สำหรับกฎหมายไทยยังไม่มียกเว้นบัญญัติบังคับเกี่ยวกับเรื่องชื่อเรือนี้โดยละเอียด ซึ่งผิดกับของต่างประเทศที่มีการกำหนดรายละเอียดเอาไว้ด้วย เช่น การเปลี่ยนชื่อเรือจะต้องได้รับอนุญาตจากทางการก่อนจึงจะเปลี่ยนได้ เป็นต้น

สัญชาติ

เรือทะเลทุกลำต้องมีสัญชาติเสมอ สัญชาติเป็นเครื่องกำหนดว่าเรือลำนั้นถูกผูกพันอยู่กับกฎหมายของประเทศใด จึงมีลักษณะเช่นเดียวกับสัญชาติของบุคคลธรรมดาที่เป็นเครื่องผูกพันบุคคลไว้กับประเทศใดประเทศหนึ่ง การที่เราเรียกว่าเรือไทย เรืออเมริกัน เรืออังกฤษนั้น บ่งให้เห็นถึงว่าเรือนั้น ๆ มีสัญชาติอะไร (ซึ่งต่างกับรถยนต์หรือสังหาริมทรัพย์ประเภทอื่น ซึ่งการที่เรากล่าวว่ารถยนต์ฝรั่งเศส รถยนต์อเมริกัน นั้น เป็นแต่เพียงเครื่องชี้ให้เห็นแหล่งกำเนิดของรถยนต์นั้นเท่านั้น หาได้ชี้ถึงความผูกพันในทางกฎหมายกับประเทศที่เป็นแหล่งกำเนิดนั้น ๆ ไม่)

ตามกฎหมายภายในนั้น บุคคลธรรมดาบางคนอาจไม่มีสัญชาติเลยก็ได้ ซึ่งได้แก่คนไร้สัญชาติ หรืออาจมีหลายสัญชาติก็ได้ แต่สำหรับเรือทุกลำต้องมีสัญชาติอย่างไม่มีข้อยกเว้น ถ้าเรือใดไม่มีสัญชาติ เรือนั้นก็จะได้ชื่อว่าเป็นเรือสลัด ซึ่งเป็นศัตรูของทุกประเทศ ๆ มีสิทธิปราบปราม

ได้⁽¹⁾ เรือทุกลำนอกจากจะต้องมีสัญชาติแล้ว ยังต้องมีสัญชาติแต่เพียงสัญชาติเดียวอีกด้วย จะมีสองสัญชาติไม่ได้

สำหรับปัญหาว่าเรือใดจะถือสัญชาติใดนั้น ตกเป็นเรื่องที่แต่ละรัฐจะกำหนดกฎหมายเกณฑ์ในการให้สัญชาติของตนเป็นกฎหมายภายในเอาไว้เอง (มาตรา 5 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลหลวง 1958) ในอนุสัญญาดังกล่าวนั้นยังวางรายละเอียดเพิ่มเติมขึ้นอีก 2 ข้อในเรื่องการให้สัญชาติแก่เรือนี้ โดยบัญญัติว่า “จะต้องมีความผูกพันอันเป็นสาระสำคัญ (*lien substantiel*) ระหว่างรัฐกับเรือนี้ โดยเฉพาะรัฐจะต้องเป็นผู้ใช้อำนาจศาลและอำนาจควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องเกี่ยวกับการเทคนิค การปกครอง และสังคมเหนือเรือที่ชักธงของตนนั้น (มาตรา 5)

มาตรา 6 วรรค 2 ยังบัญญัติต่อไปอีกว่า

“เรือที่สัญจรไปมาภายใต้ธงของ 2 หรือหลายรัฐขึ้นไป จักไม่สามารถกล่าวอ้างถึงสัญชาติของรัฐทั้งสองนั้นได้ และอาจถูกจัดให้เป็นเรือที่ปราศจากสัญชาติก็ได้”

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าเรือจะมี 2 สัญชาติไม่ได้ ซึ่งผิดกับบุคคลธรรมดาซึ่งสามารถมีสองหรือหลายสัญชาติได้ แต่เรือทุกลำจะมีสัญชาติได้ก็แต่เพียงสัญชาติเดียวเท่านั้น

สำหรับการให้สัญชาติแก่เรือนี้ รัฐใดก็สามารถให้สัญชาติแก่เรือได้ แม้ว่ารัฐนั้นจะไม่มีพื้นดินติดทะเลเลยก็ตาม (มาตรา 4 อนุสัญญาทะเลหลวง และปฏิญญาบาร์เซโลนา เมื่อ 20 เมษายน 1921) แต่ยังไม่มีการให้สิทธิโดยแจ้งชัดแก่องค์กรระหว่างประเทศที่จะให้สัญชาติแก่เรือที่องค์การนั้นใช้อยู่ (มาตรา 7) เมื่อเป็นเช่นนี้ สวิสก็ดี วาติกันก็ดี ซึ่งเป็นรัฐที่ไม่มีพื้นดินติดทะเล ก็สามารถที่จะให้สัญชาติแก่เรือได้ สวิสมีเรือพาณิชย์สวิสเมื่อ ปี ค.ศ. 1941 วาติกันเริ่มมีเรือวาติกันเมื่อ ปี ค.ศ. 1951

เนื่องจากการให้สัญชาติแก่เรือเป็นเรื่องของกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่จะกำหนดกันเองว่า เมื่อไร อย่างไร จึงจะให้สัญชาติของตน ดังนั้น จึงต้องศึกษาถึงกฎหมายไทยว่าบัญญัติไว้อย่างไร

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องนี้ ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 ได้วางหลักเกณฑ์การได้สัญชาติเรือไทยไว้อย่างละเอียด

เรือที่จะถือว่าเป็นเรือไทยนั้น มีทั้งเรือของรัฐ กับเรือของเอกชน สำหรับเรือของรัฐนั้นปรากฏอยู่ในมาตรา 4 ว่า เรือราชनावิสยามเป็นเรือสยาม (แต่ไม่อยู่ใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้)

สำหรับเรือของเอกชนนั้น มีมาตรา 7 บัญญัติไว้ว่า

“ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือสยามได้นั้น จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล

(1) ข้อ 14 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 บัญญัติว่า “รัฐทั้งปวงจะร่วมมือกันอย่างมากที่สุดที่จะสามารถทำได้ในการปราบปรามการโจรสลัดในทะเลหลวงหรือในที่อื่น ๆ ภายนอกอำนาจของรัฐหนึ่งรัฐใด” โปรดดูข้อ 19 ของอนุสัญญาเดียวกันประกอบด้วย

ก็ตาม ต้องมีสัญชาติไทย

ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายสยาม มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักรสยาม และ

1. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย
2. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่จำกัดจำนวน ต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบต้องเป็นของบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย

3. ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทนั้น ไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบต้องเป็นของบุคคลธรรมดา⁽¹⁾ ซึ่งมีสัญชาติไทยและบริษัทนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกหุ้นผู้ถือ”

แต่กฎหมายไทย มิได้บัญญัติบังคับว่าเรือทุกลำที่มีอยู่ในประเทศไทยต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทยหมด กฎหมายบัญญัติให้เรือบางชนิดบางขนาดเท่านั้นที่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือไทย

มาตรา 8 เรือดังจะกล่าวต่อไปนี้ เมื่อได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว ให้ถือว่าเป็นเรือสยาม

“สำหรับการค้าในน่านน้ำสยาม

1. เรือกล ขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป
2. เรือทะเลที่มีไชเรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป
3. เรือลำน้ำที่มีไชเรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสส์ขึ้นไป

สำหรับการประมง

1. เรือกลทุกขนาด
2. เรือที่มีไชเรือกลขนาดตั้งแต่หกตันกรอสส์ขึ้นไป”

มีประโยชน์อะไรที่จะต้องแบ่งแยกว่า นี่เป็นเรือไทย นั่นเป็นเรือฝรั่งเศส โน่นเป็นเรืออเมริกัน? ในสายตาของกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว การแบ่งแยกเรือไทยออกจากเรือของประเทศอื่น ๆ นั้นมีความสำคัญมาก (ในทางกฎหมายระหว่างประเทศคดีเมืองนั้น เรือพาณิชย์ก็อาจถูกรัฐคู่สงครามยึดเอาไว้ได้ ถ้าหากว่าเป็นเรือของคู่สงคราม ดังนั้น ถ้าเป็นเรือไทย ซึ่งมีไชคู่สงครามกับรัฐนั้น เรือพาณิชย์ไทยก็จะไม่ถูกยึด แต่ถ้าเป็นเรือของประเทศอื่นที่เป็นคู่สงครามกับรัฐนั้น เรือนั้นก็จะถูกยึดไป)

(1) ในขณะนี้กำลังมีความพยายามที่จะแก้ไขให้บริษัทจำกัดที่ทุนของบริษัทถือโดยนิติบุคคล สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ (คือกรณีของบริษัทจำกัดหลาย ๆ บริษัทรวมกันจัดตั้งบริษัทใหม่ขึ้น) หากได้รับการแก้ไข บริษัทเช่นนี้ก็จะสามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยได้

พูดถึงเฉพาะในทางแพ่งแล้ว การแบ่งแยกสัญชาติของเรือว่าเรือใดเป็นของใครนั้น มีประโยชน์ 3 ทางด้วยกัน

1. มีสิทธิพิเศษบางประการที่รัฐให้เฉพาะแก่เรือที่มีสัญชาติของตนเท่านั้น
2. รัฐจะเป็นผู้ดูแลให้ความคุ้มครองเรือสัญชาติของตน
3. สัญชาติของเรืออาจเป็นตัวกำหนดว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับแก่เรือนั้น

1. สิทธิพิเศษที่รัฐเจ้าของสัญชาติให้แก่เรือของตน

เนื่องจากรัฐทุกรัฐเห็นว่าความเจริญเติบโตของกองเรือสินค้าของตนนั้นย่อมนำมาซึ่งความมั่นคงแห่งรัฐนั้น ทั้งในด้านพลังงานทางการเมืองและพลังทางเศรษฐกิจ ด้วยเหตุนี้ รัฐส่วนใหญ่จึงมักวางมาตรการบางอย่างไว้เพื่อเป็นประโยชน์เฉพาะแก่เรือสัญชาติของตนเท่านั้น ในสมัยเดิมมีการให้สิทธิพิเศษต่าง ๆ มากมาย เช่น สิทธิพิเศษทางศุลกากร-ภาษีอากร ฯลฯ แต่ในปัจจุบันการให้สิทธิพิเศษนี้ลดน้อยลง

สำหรับกฎหมายไทยนั้น มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่พิเศษของเรือไทยไว้ในหมวด 6 แห่งพระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 ซึ่งกล่าวไว้ในมาตรา 47 ว่า “นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น เรือสยามซึ่งได้จดทะเบียนพระราชบัญญัตินี้...จะทำการค้าในน่านน้ำสยามได้”

มาตรา 51 “เรือสยามเท่านั้นที่มีสิทธิใช้ธงชาติสยามได้ ถ้าเรือลำใดซึ่งมิใช่เรือสยามใช้ธงชาติสยามเพื่อแสดงให้เห็นว่าเป็นเรือสยาม ต้องถือว่าเรือลำนั้นฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา 5 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยามฉบับที่ 6 พ.ศ. 2481 ขยายความว่า “นอกจากจะมีความตกลงกับต่างประเทศเป็นอย่างอื่น เรือที่ใช้ในน่านน้ำสยามต้องรับ ใบอนุญาตใช้เรือ เว้นแต่

1. เรือของราชนาวีสยาม
2. เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วคราว
3. เรือต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำสยามชั่วคราว และใบอนุญาตยังไม่สิ้นอายุ
4. เรือที่มีเรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบห้าหาบ
5. เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ”

นอกจากนี้ยังมีประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 215 20 กันยายน 2515 ข้อ 1. ให้สิทธิพิเศษแก่เรือไทยดังนี้

“ข้อ 1. ของที่ส่งจากท่าต่างประเทศเข้ามาในราชอาณาจักรโดยทางเรือ และเป็นของที่กำหนดในกฎกระทรวง ถ้ามิได้บรรทุกโดยเรือซึ่งเป็นเรือที่ได้รับใบอนุญาตตามข้อ 3 หรือเป็นเรือที่มีได้รับหนังสืออนุญาตตามข้อ 4 ให้บรรทุกได้เป็นการเฉพาะคราวให้เรียกเก็บอากรเพิ่ม

อีกหนึ่งเท่าของอัตราที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร แต่ถ้าเป็นของที่ไม่ต้องเสียอากรให้เรียกเก็บอากรในอัตราตามราคาร้อยละห้าสิบ

ความในวรรคหนึ่งไม่ทำให้บังคับแก่ของดังต่อไปนี้

(1) ของของรัฐบาลต่างประเทศ สถานทูต สถานกงสุล องค์การระหว่างประเทศ หรือทบวงการชำนัญพิเศษ

(2) พัสดุไปรษณีย์

(3) ของที่บุคคลซึ่งเข้ามาในราชอาณาจักรนำเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว

(4) ของอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง”

2. รัฐจะเป็นผู้ดูแลและให้ความคุ้มครองเรือสัญชาติของตน

รัฐเจ้าของสัญชาติจะเป็นผู้ดูแลเรือในสัญชาติของตน เริ่มตั้งแต่การตรวจเซอร์เวย์เรือที่สร้างขึ้น และยื่นคำขอจดทะเบียนเพื่อขอสัญชาติของตน ทั้งนี้เพื่อเป็นการดูแลให้เรือนั้นมีสมรรถนะเพียงพอแก่การเดินทะเลได้โดยปลอดภัย เมื่อนุญาตให้เรือนั้นจดทะเบียนและทำให้เรือนั้นมีสัญชาติของรัฐนั้นแล้ว รัฐนั้นก็ยังคงดูแลเรือนั้นต่อไปตามช่วงระยะเวลาที่จำเป็น ทั้งนี้ โดยจะต้องตรวจดูเรือนั้นเป็นครั้งคราวเพื่อให้แน่ใจว่าเรือนั้นยังอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยแก่การเดินทะเลอยู่หรือไม่

ในพระราชบัญญัติเรือสยาม ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจเรือไว้ในมาตรา 12

“เรือที่จะขอจดทะเบียนเป็นเรือสยาม ต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อนายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม”

นอกจากรัฐเจ้าของสัญชาติจะเป็นผู้ดูแลเรือของตนให้อยู่ในสภาพที่ดียู่เสมอแล้ว รัฐนั้นจะยังให้ความคุ้มครองแก่เรือของตนในกรณีที่เรือนั้นมีข้อพิพาทกับต่างประเทศและไม่ได้รับความเป็นธรรม รัฐสามารถที่จะใช้ diplomatic protection เรียกร้องเอาจากรัฐคู่พิพาทนั้นได้ เหมือนเช่นที่รัฐสามารถให้ diplomatic protection แก่บุคคลธรรมดาตามกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง

3. สัญชาติของเรือเป็นตัวกำหนดกฎหมายที่ใช้บังคับแก่เรือนั้น

ในขั้นแรกต้องพิจารณาเสียก่อนว่า สัญชาติของเรือนั้นเกี่ยวข้องกับกำหนดยกกฎหมายที่จะใช้บังคับในเมื่อเกิดปัญหาข้อพิพาทบางประการเกิดขึ้นหรือไม่เพียงใด ต้องแยกพิจารณาเป็นทางด้านกฎหมายอาญากับกฎหมายแพ่ง

สำหรับ กฎหมายอาญา นั้น สมมติว่า มีเรือสัญชาติต่างประเทศ (ชักธงต่างประเทศ) เข้ามาในท่าเรือของไทย แล้วมีความผิดอาญาเกิดขึ้นบนเรือนั้น จะใช้กฎหมายไทยไปบังคับได้หรือไม่ สำหรับเรือบางประเภทซึ่งได้แก่เรือรบนั้น ถือกันว่าเป็นส่วนหนึ่งแห่งอาณาจักรของรัฐเจ้าของธงด้วยเหตุนี้ เรือนั้นจึงมีสภาพนอกอาณาเขตที่หลุดพ้นจากอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้น ๆ โดยหลัก

กฎหมายระหว่างประเทศ จึงไม่สามารถเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับคดีความผิดที่เกิดขึ้นได้ แต่สำหรับเรือเอกชนนั้น ย่อมตกอยู่ภายใต้กฎหมายอาญา ซึ่งเป็นกฎหมายมหาชน บัญญัติขึ้นเพื่อความสงบเรียบร้อยของรัฐนั้น แต่สำหรับกฎหมายอาญาที่ใช้บังคับแก่เรือเอกชนนี้ มีปัญหาต่อไปว่าจะต้องใช้บังคับเสมอไปในทุกกรณีไม่ว่าจะเป็นความผิดอะไรก็ตามที่เกิดขึ้นในอาณาเขตอธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้นหรือไม่ ที่มีปัญหาต้องพิจารณาเช่นนี้ก็เพราะว่าความผิดอาญาบางประเภทที่ไม่มีผลต่อรัฐชายฝั่งนั้น ๆ เช่น การทะเลาะวิวาทของลูกเรือสัญชาติต่างประเทศบนเรือต่างประเทศที่จอดอยู่ในท่าเรือไทย ก็ไม่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของไทยแต่อย่างใด เป็นเรื่องคล้ายกับว่าความผิดอาญานั้นเกิดในต่างประเทศ ไทยก็ไม่น่าจะยื่นมือเข้าไปใช้กฎหมายอาญาของไทยบังคับ แต่ตามประมวลกฎหมายอาญาแล้ว ถือว่า “ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องรับโทษตามกฎหมาย” เมื่อเรือต่างประเทศจอดอยู่ ณ ท่าเรือไทย จึงสามารถใช้กฎหมายอาญาไทยบังคับได้ แต่ถ้าใช้กฎหมายอาญาของเราบังคับทุกกรณีแล้ว อาจไม่เหมาะสมก็ได้ ทั้งนี้เพราะความผิดเกิดขึ้นบนเรือของต่างชาติเอง ผู้เสียหายก็เป็นคนต่างชาติ ซึ่งการกระทำความผิดนั้นไม่ได้มีผลกระทบกระเทือนไทยแต่อย่างใด ไทยจึงไม่น่าจะยื่นมือเข้าไปใช้กฎหมายอาญาบังคับในทุกกรณี และนอกจากนี้ การใช้กฎหมายไทยบังคับอาจก่อให้เกิดปัญหากฎหมายขัดกันอีกด้วย ทั้งนี้เพราะว่าทุกประเทศจะถือว่าการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นบนเรือของตนไม่ว่าเรือนั้นจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นในดินแดนแห่งอธิปไตยของตน ต้องใช้กฎหมายของตนบังคับ ประเทศไทยยึดถือหลักนี้ ดังจะเห็นได้จากมาตรา 4 วรรค 2 “การกระทำความผิดในเรือไทย หรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร”

เมื่อเป็นเช่นนี้ ถ้ารัฐชายฝั่งจะใช้กฎหมายอาญาแก่ความผิดที่เกิดขึ้นบนเรือขณะจอดอยู่ในเขตแห่งอธิปไตยของตนแล้ว ความผิดนั้นก็จะตกอยู่ภายใต้กฎหมาย 2 กฎหมายด้วยกัน คือ กฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้น และกฎหมายของรัฐเจ้าของสัญชาติเรือ นั้น ซึ่งเป็นปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายที่เป็นที่รู้จักกันทั่วไป

ด้วยเหตุนี้ รัฐชายฝั่งจึงไม่ควรใช้กฎหมายของตนบังคับแก่ความผิดอาญาที่เกิดขึ้นบนเรือต่างประเทศเสียทุกกรณีไป ควรจะใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้นก็ต่อเมื่อ

1. ความผิดนั้นมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของท่าเรือแห่งรัฐชายฝั่งนั้น
2. ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือได้ร้องขอให้รัฐชายฝั่งนั้นยื่นมือเข้าเกี่ยวข้อง
3. ในกรณีที่มีคนสัญชาติของรัฐชายฝั่งนั้นเข้าเกี่ยวพันในความผิดที่เกิดขึ้นนั้นด้วย

ดังนั้น ถ้าเป็นเรื่องที่ไม่เกี่ยวกับรัฐชายฝั่ง เช่น มีการขโมยของลูกเรือต่างชาติบนเรือต่างชาติเช่นนี้ รัฐชายฝั่งไม่ควรยื่นมือเข้าไปเกี่ยวข้อง เพราะยึดถือหลักกันว่าเรือติดธงของรัฐใดย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายของรัฐนั้น

ปัญหาว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับแก่ความผิดที่เกิดขึ้นบนเรือนี้ ยังมีปัญหาอีกในกรณีที่มีความผิดนั้นเกิดขึ้นในทะเลหลวง ซึ่งไม่ตกอยู่ภายใต้อธิปไตยของใครเลย ในกรณีนี้สัญชาติของเรือก็จะเป็นตัวช่วยกำหนดกฎหมายที่ใช้บังคับเอาไว้ กล่าวคือ ให้ใช้กฎหมายแห่งรัฐเจ้าของสัญชาติบังคับแก่เรือนั้น ไม่เช่นนั้นแล้วความผิดที่เกิดขึ้นในทะเลหลวงจะไม่มีใครบังคับได้ จึงต้องให้ใช้กฎหมายของรัฐเจ้าของธงบังคับ แต่อย่างไรก็ดี เริ่มมีความรู้สึกกันว่าน่าที่จะใช้กฎหมายของรัฐอื่นที่มีใช้กฎหมายของรัฐเจ้าของธงบังคับได้ ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาของศาลสถิตย์ยุติธรรมระหว่างประเทศในคดีเรือ Lotus ซึ่งได้ตัดสินไว้เมื่อวันที่ 7 กันยายน ค.ศ. 1927 นับเป็นคดีที่มีชื่อเสียงมาก ในคดีนี้ ศาลได้กล่าวว่า “ไม่มีหลักกฎหมายระหว่างประเทศห้ามมิให้ใช้กฎหมายของรัฐอื่น (คือรัฐที่มีใช้เจ้าของธงของเรือนั้น) บังคับแก่ความผิดนั้น ซึ่งอาจจะมีอำนาจบังคับโดยสาเหตุอื่น เช่น เป็นรัฐเจ้าของสัญชาติของผู้เสียหาย เป็นต้น” แต่คำพิพากษานี้มีผู้โต้แย้งมาก โดยเฉพาะในสมัยต่อมา เมื่อปี ค.ศ. 1952 ได้มีการทำอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยเขตอำนาจศาลทางอาญา ในกรณีเรือโดนกันทำให้ตกอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐเจ้าของธงแห่งเรือหนึ่งเท่านั้น

ส่วนทาง กฎหมายแพ่ง นั้น ในกรณีที่เรือหนึ่งอยู่ในทะเลหลวง ก็มีแต่เพียงกฎหมายของรัฐเจ้าของธงเท่านั้นที่จะใช้บังคับแก่กรณีข้อพิพาททางแพ่งที่อาจเกิดขึ้นในขณะที่เรือหนึ่งอยู่ในทะเลหลวงได้ เช่น มีการเกิด ตาย สมรส หรือมีข้อเท็จจริงใดที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบแพ่งเกิดขึ้นบนเรือก็ใช้กฎหมายของรัฐเจ้าของธงบังคับ แต่ถ้าเรือหนึ่งอยู่ในเขตน่านน้ำอธิปไตยของรัฐใดรัฐหนึ่งก็มีปัญหาเช่นเดียวกับทางกฎหมายอาญาว่าจะใช้กฎหมายของรัฐเจ้าของธง หรือกฎหมายของรัฐชายฝั่งนั้นบังคับ สำหรับปัญหานี้พอจะมีหลักทั่วไปว่า ถ้าคดีแพ่งใดเกี่ยวพันเฉพาะกลุ่มบุคคลที่อยู่บนเรือนั้นโดยไม่มีผลกระทบกระเทือนเกี่ยวพันถึงบุคคลของรัฐชายฝั่ง ก็ให้ใช้กฎหมายของรัฐเจ้าของธงบังคับ แต่ถ้ากรณีใดมีความเกี่ยวพันทั้งรัฐเจ้าของธงและรัฐชายฝั่งแล้ว ก็ต้องพิจารณาใช้กฎหมายนั้น ๆ โดยวินิจฉัยปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายเป็นราย ๆ ไป ยังไม่สามารถจะหาหลักเกณฑ์กลางได้

ขนาดและน้ำหนักเรือ

วิธีการวัดระวางเรือ หรือน้ำหนักเรือนี้ ก็เพื่อที่จะทราบว่าจะเรือหนึ่งมีความสามารถในการบรรทุกมากน้อยเพียงใด และเพื่อประโยชน์ในการที่จะทราบขนาดของเรือด้วย

การวัดระวางเรือนี้ เราใช้วิธีวัดของอังกฤษ ซึ่งเรียกว่าวิธี Mooroom ซึ่งได้กำหนดวิธีการวัดระวางเรือไว้ 2 แบบด้วยกัน

1. ระวางดิบ (jauge bruts (gross tonnage)) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงน้ำหนักหรือความจุที่สามารถใช้ในการบรรทุกภายในตัวเรือทั้งหมด รวมทั้งสิ่งก่อสร้างทุกอย่างที่มีอยู่บนเรือนั้นด้วย

วิธีนี้เป็นวิธีที่แสดงให้เห็นขนาดของเรือได้ดีที่สุด

2. **ระวางสุทธิ (jauge nette (net tonnage))** แสดงให้เห็นถึงน้ำหนักหรือความจุที่สามารถบรรทุกสินค้าภายในเรือนั้นได้ โดยเอาที่ว่างที่มีได้ใช้ในการบรรทุกสินค้าหรือขนผู้โดยสาร เช่น ห้องพักคนประจำเรือ ห้องเครื่องยนต์ ฯลฯ หักออกจากน้ำหนักหรือความจุทั้งหมด วิธีนี้เป็นวิธีที่แสดงให้เห็นถึงความสามารถที่จะใช้งานของเรือนั้น

นอกจากจะวัดกัน 2 วิธีนี้แล้ว ยังมีวิธีที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันนี้อีกวิธีหนึ่งที่นิยมใช้กัน โดยเฉพาะในการขนส่งน้ำมัน ถ่านหิน และแร่ธาตุต่าง ๆ วิธีนี้เรียกว่า la portée en lourd (deadweight tonnage) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงน้ำหนักหรือความจุที่เรือสามารถบรรทุกได้ไม่เกินอัตรากินน้ำลึกที่กำหนดไว้⁽¹⁾

เมืองท่าขึ้นทะเบียน

บุคคลธรรมดาต้องมีภูมิลำเนา เรือก็เช่นเดียวกัน ภูมิลำเนาของเรือก็อยู่ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ นั้น จำเป็นต้องให้เรือมีภูมิลำเนา ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียน ก็เพื่อสะดวกในการเปลี่ยนแปลงสิทธิในเรือในภายหลัง โดยให้เมืองท่าที่จดทะเบียนเป็นแห่งแรก ซึ่งการจดทะเบียนนั้นมีการประกาศให้ทราบกันทั่วไป เป็นผู้ควบคุมแต่เพียงแห่งเดียว

สำหรับกฎหมายไทยได้บัญญัติถึงเรื่องเมืองท่าขึ้นทะเบียนไว้ในมาตรา 15 พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 ว่า “เรือลำใดได้จดทะเบียนเป็นเรือสยาม ณ เมืองท่าใด เมืองท่านั้นเป็นเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ นั้น” เมื่อเรือมีเมืองท่าจดทะเบียนแล้ว หลังจากนั้นจะมีอะไรเกี่ยวข้องกับเรือที่จะต้องทำอีกก็ต้องทำกัน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนนั้น เช่น ถ้าหากว่าใบทะเบียนสูญหาย มาตรา 18 ให้ผู้ควบคุมเรือขอใบทะเบียนใหม่แทนใบเก่าจากนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ นั้น

มาตรา 21 ในกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ นั้นเป็นผู้หมายเหตุไว้ในใบทะเบียน

เอกสารแสดงฐานะของเรือ

เรือจะต้องมีเอกสารต่าง ๆ หลายฉบับด้วยกัน เพื่อแสดงฐานะของเรือ นั้น ๆ

เอกสารที่สำคัญเพื่อแสดงฐานะของเรือ นั้นเป็นไปตามมาตรา 49 พระราชบัญญัติเรือสยาม ซึ่งบัญญัติว่า เรือสยามที่ได้จดทะเบียนแล้ว ในระหว่างเวลาที่คงใช้เรือ ต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้ ประจำเรือ

(1)โปรดดู นายวรรณ สุพรรณกุล “กฎหมายทะเล ว่าด้วย “สัญญาเช่าเรือ” ” วิทยานพนธ์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2519 หน้า 35-38

1. ไบทะเบียน ซึ่งตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติเรือสยามนั้น “ในระหว่างเวลาที่คงใช้ เรือนั้น ไบทะเบียนให้ใช้เป็นเอกสารประจำเรือ และผู้ควบคุมเรือต้องรักษาไว้ในเรือเสมอ ผู้ใด จะเอาไปเสียจากเรือไม่ได้ นอกจากเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น และเมื่อ เจ้าพนักงานขอตรวจ ผู้ควบคุมเรือต้องนำออกแสดงทันที” นอกจากจะต้องมีไบทะเบียนแล้วยังต้องมีเอกสารต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2. สัญญาคนประจำเรือ

3. สัญญาเช่าเรือ ถ้ามี

4. ไบตราส่ง ถ้ามี

5. บัญชีสินค้าสำหรับเรือ

6. สมุดปุมเรือ (คือสมุดที่ใช้จดเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเรือในระหว่างเดินทะเล ซึ่งก็ปด้นมีหน้าที่ต้องจดแจ้งรายละเอียด)

7. ไบปล่อยเรือ และไบอนุญาตออกจากท่า ถ้ามี

การแบ่งประเภทของเรือ

เรืออาจถูกแบ่งแยกออกได้เป็นหลายประเภทด้วยกัน ทั้งนี้โดยดูว่าจุดประสงค์ของเรือนั้น เพื่อใช้ในทางการพาณิชย์ หรือเพื่อใช้ในวัตถุประสงค์อื่น ๆ

1. วัตถุประสงค์ในทางการพาณิชย์ เรือที่ใช้อยู่ในทางการพาณิชย์นั้นอาจแบ่งออกได้เป็น เรือที่รับขนเฉพาะคนโดยสาร (paquebots) เรือที่รับขนเฉพาะสินค้า (cargos) เรือที่รับทั้งคนโดยสาร และสินค้า (paquebots mixtes ou cargos mixtes) หรืออาจแบ่งโดยพิจารณาสินค้าพิเศษที่ขน เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้ยังอาจแบ่งโดยพิจารณาจากกำลังขับเคลื่อน เช่น เรือไอน้ำ เรือกล เรือพลังนิวเคลียร์ เป็นต้น หรือแบ่งออกโดยพิจารณาถึงบริการของเรือ นั้น ถ้าเป็น เรือที่บริการสม่ำเสมอตามตารางเวลา เราเรียกว่า liners ส่วนเรือที่เร็วร้อนหาสินค้าให้บริการอย่าง ไม่สม่ำเสมอนี้ เราเรียกว่า tramping

2. วัตถุประสงค์อื่น ๆ นอกจากจะแยกว่าเป็นเรือที่มีวัตถุประสงค์ในทางพาณิชย์แล้ว เรือยังอาจมีวัตถุประสงค์อื่น ๆ ได้อีก เช่น เรือสำราญ ซึ่งเป็นเรือที่มีได้มีจุดมุ่งหมายในทางการค้า กำไร (but lucratif) เรือประมง เรือนำร่อง เรือกู้ภัย เรือลากจูง ฯลฯ

การจำแนกชั้นเรือ

เนื่องจากว่าเรือทุกลำมิได้ต่อในอยู่เดียวกัน ขนาดเดียวกัน คุณภาพเท่ากัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจำแนกเรือออกเป็นชั้นต่าง ๆ แล้วแต่ว่าเรือนั้นมีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด การ

จำแนกชั้นเรือนี้ มิใช่เป็นเรื่องที่รัฐเป็นผู้กระทำ แต่เป็นการจำแนกโดยบริษัทเอกชน ที่เราเรียกว่า Sociétés de Classification บริษัทเอกชนนี้จะเป็นผู้วินิจฉัยว่าเรือใดมีคุณค่าเพียงใด แล้วก็ทำการจัดลำดับเรือเอาไว้ เป็นเรือชั้นหนึ่ง เรือชั้นสอง ชั้นสาม...

สำหรับเรือที่บริษัทมิได้จัดให้เป็นเรือชั้นหนึ่ง เรือลำนั้นก็จะได้ไม่คอยได้รับความเชื่อถือ จึงลำบากที่จะมีการซื้อขาย ไม่มีใครต้องการเข้าไปชนสินค้า บริษัทประกันภัยก็ไม่ยอมรับประกันภัย ฯลฯ

บริษัทเหล่านี้มีชื่อเสียง ได้รับความไว้วางใจในความเที่ยงตรง จนเป็นที่ยอมรับของประเทศทั่ว ๆ ไป เรือใดก็ตามที่บริษัทจัดให้เป็นเรือชั้นหนึ่ง รัฐก็จะยกเว้นไม่ตรวจเซอร์เวย์เรือนั้น ทั้งนี้ เพราะก่อนที่บริษัทจะรับรองว่าเรือใดเป็นเรือชั้นหนึ่งหรือไม่นั้น บริษัทได้ติดตามตรวจดูตั้งแต่เริ่มสร้าง ดูกระทั่งส่วนประกอบทุก ๆ ชั้น หลังจากสร้างเสร็จก็ยังติดตามตรวจดูต่อไปอีกทุก ๆ ปี 4 ปีที่หนึ่งก็เอาขึ้นตรวจแห่งเดียวครั้งหนึ่ง ตรวจเสร็จก็มีการมอบประกาศนียบัตรให้ด้วย

บริษัทที่ทำการจำแนกชั้นเรือนี้ ที่รู้จักกันแพร่หลายก็มี 3 บริษัทด้วยกัน คือ

1. Lloyd's Register บริษัทอังกฤษ ตั้งขึ้นเมื่อ ค.ศ. 17 บริษัทนี้เป็นผู้จำแนกชั้นเรือของทุกประเทศในโลก และเมื่อจัดลำดับไว้แล้วก็พิมพ์ขึ้นทำเนียบไว้ทุก ๆ ปี

2. Le Bureau Veritas บริษัทเบลเยียม แต่ปัจจุบันเป็นของฝรั่งเศส ทำหน้าที่เช่นเดียวกับ Lloyd's Register

3. American Board of Shipping เป็นบริษัทของสหรัฐฯ ที่ตั้งขึ้นใหม่

บริษัทเหล่านี้ทำการจำแนกชั้นเรือภายใต้ความรับผิดชอบ หากปรากฏว่ามีความผิดพลาดเกิดขึ้นในการจำแนกนั้น แต่เพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบ บริษัทเหล่านี้จึงมักกำหนดไปในสัญญาว่าจ้างให้จำแนกชั้นเรือด้วยว่า บริษัทไม่รับผิดชอบต่อความผิดพลาดใด ๆ ที่เกิดจากเจ้าหน้าที่ของบริษัท ข้อกำหนดในสัญญานี้ใช้ได้เฉพาะความผิดพลาดเล็ก ๆ น้อย ๆ เท่านั้น ที่ทำให้บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าเป็นข้อผิดพลาดที่สำคัญ ๆ แล้ว บริษัทยังไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่อย่างใด

บทที่ 3

กรรมสิทธิ์แห่งเรือ

ดังได้กล่าวแล้วว่า เรือเป็นสิ่งหามทรัพย์ที่มีฐานะพิเศษทางกฎหมาย เพราะต้องจดทะเบียน เพื่อให้ได้มาซึ่งสัญชาติแห่งรัฐที่ทำการจดทะเบียนนั้น

ก่อนที่จะนำเรือไปจดทะเบียน ก็มีปัญหากฎหมายบางประการที่สมควรจะได้ศึกษาไว้ด้วย ทั้งนี้ก็เพราะว่าเรือเป็นสิ่งของที่ต้องใช้เวลาสร้างนานและทุนจำนวนมาก เดิมเรือขนาดเล็กเจ้าของก็สามารถสร้างเอง ชื่อว่าวัดกุดิบ จ้างคนงาน แล้วก็ดำเนินการสร้างโดยออกค่าใช้จ่ายเอง แต่ในปัจจุบันเรือขนาดใหญ่ ๆ เจ้าของเรือมิได้สร้างเอง แต่ได้ทำสัญญาจ้างสร้างเรือขึ้นกับอยู่ต่อเรือ จึงมีปัญหาว่าสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างผู้ที่จะเป็นเจ้าของเรือกับอยู่ต่อเรือนี้จะเป็นสัญญาซื้อขาย สัญญาจ้างแรงงาน หรือสัญญาจ้างทำของ⁽¹⁾

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างทำของนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อ **ผลสำเร็จ** แห่งการที่ทำนั้น”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 578 “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า นายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้าง **ตลอดเวลา** ที่ทำงานให้”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 453 “อันว่าซื้อขายนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขาย โอนกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินให้บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ซื้อ และผู้ซื้อตกลงว่าจะใช้ราคาทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้ขาย”

ตามกฎหมายไทยนั้น การจ้างสร้างเรือโดยทั่ว ๆ ไปน่าจะจัดว่าเป็นสัญญาจ้างทำของได้

(1) ประโยชน์ของการแบ่งแยกว่าเป็นจ้างทำของ

1. เรื่องแบบ ซื้อขายจดทะเบียน จ้างทำของ ไม่ทำตามแบบ
2. การโอนกรรมสิทธิ์และความเสี่ยงภัย จ้างทำของยังไม่ส่งมอบ กรรมสิทธิ์ยังอยู่ที่ผู้รับจ้าง ดังนั้น ผู้รับจ้างรับผิดชอบในความวินาศ (มาตรา 603) **ซื้อขายกรรมสิทธิ์** โอนไปแล้วแต่ขณะทำสัญญา ฯลฯ

เพราะผู้ว่าจ้างหวังในผลสำเร็จแห่งการทำงานที่ทำนั้น แต่ทั้งนี้ต้องดูรายละเอียดในสัญญาเป็นราย ๆ ไป อาจเป็นสัญญาซื้อขายก็ได้ ถ้าดูแล้วสัมภาระซึ่งผู้รับจ้างจัดหา มีค่ามากกว่างานที่ทำมากมาย (เช่น จ้างทำแหวนโดยสัมภาระเป็นของผู้รับจ้าง เป็นซื้อขาย) หรือสัมภาระเป็นของผู้ว่าจ้าง แต่มีราคาต่ำมาก (เช่น ผู้ว่าจ้างเอาดินเหนียวไปจ้างให้ช่างฝีมือเย็บม้านเป็นถ้วยลายคราม) เป็นสัญญาซื้อขาย

ตามกฎหมายต่างประเทศ มักจะถือว่าเป็นสัญญาซื้อขาย ถ้าหากว่าผู้สร้างทำการสร้างด้วยสัมภาระของตนเองทั้งสิ้น (เป็นการซื้อขายทรัพย์สินในอนาคต) เพราะฉะนั้น เรือนั้นเป็นทรัพย์สินที่อยู่ในกรรมสิทธิ์ของผู้สร้างจนกว่าจะได้สร้างเสร็จ เมื่อสร้างเสร็จกรรมสิทธิ์ถึงจะโอนไป เพราะฉะนั้น ถ้าตราใบไต่ที่ยังสร้างไม่เสร็จ แล้วเกิดภัยพิบัติแก่เรือนั้น ภัยพิบัติตกเป็นของผู้สร้าง (เช่นเดียวกับมาตรา 603 ของไทย)

ในทางปฏิบัติ ในต่างประเทศมักมีการตกลงกันว่าให้กรรมสิทธิ์โอนไปยังผู้ว่าจ้างที่ละชั้น ๆ แล้วแต่ว่าจะสร้างเรือนั้นได้เสร็จไปแล้วเพียงใด ข้อตกลงเช่นนี้ดูแปลก เพราะว่าเรือควรจะมีความกรรมสิทธิ์เป็นอันเดียวทั้งหมด ไม่สามารถแบ่งแยกได้ แต่ข้อตกลงที่ให้กรรมสิทธิ์ค่อย ๆ ผ่านไปยังผู้ว่าจ้าง (ผู้ซื้อ) ตามแต่ที่สร้างเสร็จก็ใช้ได้ เพราะในเรื่องทางแพ่งนั้น คู่สัญญาที่มีอิสระที่จะตกลงกันได้ ตราใบไต่ที่ยังไม่ขัดต่อกฎหมาย คู่สัญญาจึงอาจตกลงกันเช่นนั้นได้ ทั้งนี้ ข้อตกลงนี้เป็นประโยชน์แก่ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้สร้างตกเป็นคนล้มละลาย เรือนั้นจะได้ไม่ตกเป็นทรัพย์สินในกองล้มละลายไป ผู้ซื้อที่มีความกรรมสิทธิ์ก็เรียกเอาเป็นของตนได้

การเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือ

เรือเมื่อได้ถูกสร้างขึ้นมา และตกเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือไปแล้วนั้น มิได้หมายความว่าเรือนั้นจะต้องอยู่ภายใต้กรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือผู้นั้นตลอดไป กรรมสิทธิ์ในเรือนั้นอาจเปลี่ยนแปลงไปได้ การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของเรือนี้ ถ้าหากว่าเป็นเรื่องระหว่างผู้มีสัญชาติเดียวกันก็เป็นไปตามหลักแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทั่ว ๆ ไป แต่เมื่อใดที่การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของเรือนั้นเป็นเรื่องระหว่างผู้มีสัญชาติต่างกัน ในกรณีเช่นนี้ก็มีปัญหาเกี่ยวข้องกับกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง และแผนกคดีบุคคลเข้ามาพัวพันอยู่ด้วย

ในที่นี้จะศึกษาเฉพาะการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ของเรือตามกฎหมายไทย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา 456 บัญญัติเกี่ยวข้องกันเรื่องนี้ไว้ว่า “การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ถ้ามิได้ทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ใ้ไรท่านว่าเป็นโมฆะ วิธีนี้ให้ใช้ถึงการซื้อขายเรือกำปั่น หรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟ หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป...”

พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 หมวด 3 ว่าด้วย “การโอนกรรมสิทธิ์เรือสยามที่ได้จดทะเบียนแล้ว” ก็ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้ให้สอดคล้องกับมาตรา 456 ดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 27 วรรค 2 ให้คู่สัญญาทำสัญญาโอนกรรมสิทธิ์เรือกันโดยทำเป็นหนังสือตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า ต่อหน้านายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น

แต่ในบางกรณีเรือนั้นอาจไปทำการโอนกันที่อื่นที่มีใช้เมืองท่าขึ้นทะเบียนไว้นั้นก็ก็ได้ เช่น เรือไทยขนสินค้าไปฝรั่งเศส เจ้าของเรือมีความประสงค์ที่จะขายเรือนั้นที่ฝรั่งเศส ในกรณีเช่นนี้กฎหมายบัญญัติให้นายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลสยามประจำเมืองท่าที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เรือนั้น ทำหน้าที่เป็นนายทะเบียนเรือ โดยให้หมายเหตุการโอนไว้ในทะเบียน และส่งสำเนาสัญญา ถ้าจำเป็นก็รวมทั้งคำแปลสัญญาอันรับรองว่าถูกต้อง ไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นโดยด่วน เมื่อได้รับเอกสารเช่นว่านั้นและเห็นว่าถูกต้องแล้วให้นายทะเบียนเรือจัดการโอนไว้ในสมุดทะเบียน (มาตรา 27 วรรคท้าย)

หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้เป็นเรื่องของ การโอนกรรมสิทธิ์เรือ ระหว่างผู้มีสัญชาติไทย หรืออย่างน้อยที่สุดผู้รับโอนก็สามารถเป็นเจ้าของเรือไทยได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 ถ้าหากว่าเป็นการโอนเรือไทยให้แก่คนต่างชาติ หรือโอนให้แก่ห้างหุ้นส่วน หรือบริษัทจำกัดที่มิอาจถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยได้ตามมาตรา 7 ดังกล่าว กรณีนี้ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่มาตรา 28 วางเอาไว้ กล่าวคือ

1. ถ้าทำการโอน ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ ให้นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่กล่าวนั้นเรียกใบทะเบียนคืน และให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

2. ถ้าทำการโอนนอกเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ ให้นายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลสยาม แล้วแต่กรณี เรียกใบทะเบียนคืน และให้ส่งรายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์และใบทะเบียนนั้นพร้อมทั้งเอกสารต่าง ๆ (ที่ระบุไว้ในวรรคท้ายแห่งมาตรา 27 ดังกล่าวข้างต้น) ไปยังนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อให้ถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย

กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ดังกล่าวมานี้เป็นเรื่องของการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือสยามโดยทางนิติกรรม สำหรับการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือสยามโดยทางอื่นนอกจากนิติกรรมนั้น มาตรา 29 บัญญัติให้ผู้ที่ได้รับกรรมสิทธิ์มานั้นส่งใบทะเบียนพร้อมทั้งคำรับรองและพยานหลักฐานเกี่ยวกับสัญชาติของตนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้น ภายใน 90 วัน นับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น

ถ้าหากว่าผู้ที่ได้รับกรรมสิทธิ์มานั้น เป็นผู้ที่สามารถจะถือกรรมสิทธิ์ในเรือสยามได้ตามมาตรา 7 ผู้นั้นต้องยื่นคำร้องเป็นหนังสือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเพื่อขอจดทะเบียนเรือในนามของตน ภายใน 90 วันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของผู้นั้น พร้อมทั้ง

พยานหลักฐานมาแสดงว่าตนได้กรรมสิทธิ์ และเป็นผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือสยามได้

เมื่อนายทะเบียนได้รับคำร้องและพยานหลักฐานต่าง ๆ ดังกล่าว ถ้ามีมูลพอเชื่อได้ ภายในเจ็ดวัน ให้นายทะเบียนเรือจัดให้ปิดประกาศคำร้องนั้นได้ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือ และโฆษณาในหนังสือพิมพ์ โดยผู้ร้องต้องออกค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้าพ้นกำหนด 30 วันนับแต่วันที่ปิดประกาศไว้แล้ว ไม่มีผู้ใดคัดค้าน ให้นายทะเบียนเรือเรียกใบทะเบียนจากผู้ร้อง และเมื่อได้สอบพยานหลักฐานเป็นที่ถูกต้องแล้ว ให้นายทะเบียนเรือบันทึกรายการไว้ในสมุดทะเบียนและหมายเหตุใบทะเบียนตามคำร้องนั้น

ถ้ามีผู้คัดค้านภายในสามสิบวันนั้น ให้นายทะเบียนเรือแจ้งให้ผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาลภายในสิบห้าวัน และในระหว่างสิบห้าวันนี้ ให้นายทะเบียนเรือจัดการบันทึกรายการ หรือหมายเหตุไว้ก่อน ถ้าผู้คัดค้านไม่นำคดีไปฟ้องศาลภายในกำหนดนั้น ให้นายทะเบียนเรือดำเนินการตั้งบัญชีไว้ในวรรคก่อน (คือรับบันทึกรายการโอนกรรมสิทธิ์นั้นไว้ในสมุดทะเบียน) ถ้าผู้คัดค้านนำคดีไปฟ้องศาล ให้นายทะเบียนเรือเลื่อนการดำเนินการไปจนกว่าศาลจะได้พิพากษาคดีถึงที่สุดแล้ว จึงดำเนินการต่อไปตามคำพิพากษานั้น (มาตรา 30)

สำหรับกรณีที่บุคคลอื่นที่ได้รับกรรมสิทธิ์ในเรือไทยมาโดยทางอื่น นอกจากนิติกรรม และเป็นผู้ที่ไม่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือสยามได้ตามมาตรา 7 มาตรา 31 กำหนดให้เจ้าของเรือนั้น ถ้ามีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือสยามอยู่ต่อไป ก็ให้จัดการโอนไปยังผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือสยามได้ตามมาตรา 7 ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่เรือได้ตกไปเป็นของตน แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่มี ความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือสยามต่อไป ก็ให้ยื่นคำร้องขอถอนทะเบียนต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเป็นภายใน 90 วัน

ถ้าพ้นกำหนด 90 วันแล้ว เจ้าของเรือมิได้จัดการอย่างไร ให้ถือว่าเจ้าของเรือมีความประสงค์จะให้เรือนั้นยังคงเป็นเรือสยามต่อไป และเมื่อกรมเจ้าท่าร้องขอให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องต่อศาลภายใน 30 วัน นับแต่วันที่พ้นกำหนด 90 วันดังกล่าว เพื่อขอให้ศาลสั่งขายทอดตลาดเรือนั้นแก่ผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์เรือสยามได้ ตามมาตรา 7 เมื่อขายได้และหักค่าธรรมเนียมกับค่าใช้จ่าย เหลือเงินเป็นจำนวนสุทธิเท่าใดให้จ่ายแก่ผู้มีสิทธิจะได้รับ

ในระหว่างที่จัดการโอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือสยาม แต่ในกรณีที่มิได้จัดการโอนตามวรรคสอง มิให้ถือว่าเรือนั้นเป็นเรือสยามเมื่อพ้นกำหนด 180 วันนับแต่วันที่เรือนั้นเป็นของบุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือสยามได้ และเมื่อพ้นกำหนด 180 วันนั้นไปแล้ว ให้นายทะเบียนเรือถอนทะเบียนเรือนั้นเสีย (สำหรับการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในเรือ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัท จำกัด โปรตดูมาตรา 32-34 ซึ่งมีหลักการคล้ายคลึงกับกรณีบุคคลธรรมดาดังกล่าวข้างต้นแล้ว)

บทที่ 4

อำนาจของรัฐเหนือเรือ

เมื่อเรารู้ว่าเรือเป็นกรรมสิทธิ์ของใคร ซึ่งทำให้สามารถทราบได้ว่าเรือนั้นมีสัญชาติอะไรแล้ว ก็มีปัญหาต่อไปว่ารัฐเจ้าของสัญชาติของเรือ นั้น ๆ จะมีอำนาจเหนือเรือซักรงของตนมากน้อยเพียงใด

โดยหลักแล้ว รัฐเจ้าของสัญชาติน่าจะมีอำนาจเหนือเรือซักรงของตนในทุก ๆ กรณี ไม่ว่าเรือนั้นจะแล่นไปอยู่ที่ใด ๆ ก็ตาม แต่อย่างไรก็ดี อำนาจของรัฐนั้นอาจเปลี่ยนแปลงไปบ้างสุดแต่ว่าเรือนั้นอยู่ในบริเวณส่วนใดของทะเล กล่าวคือ อยู่ในบริเวณอาณาเขตทะเลหลวง หรืออยู่ในบริเวณทะเลอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่ง นอกจากนี้ อำนาจของรัฐเหนือเรือยังแตกต่างกันไปสุดแต่ว่าเรือนั้นเป็นเรือหลวงหรือเรือเอกชน

เรือหลวง

อำนาจของรัฐที่มีอยู่เหนือเรือหลวง (public vessels) ย่อมมีมากกว่าอำนาจที่รัฐมีอยู่เหนือเรือเอกชน (private vessels) ทั้งนี้ ก็เพราะเราถือกันว่าเรือหลวงเป็นส่วนแห่งดินแดนที่ลอยน้ำได้ของรัฐนั้น (floating portions)

ดังนั้น เรือหลวงไม่ว่าจะอยู่ในทะเลหลวง หรือในทะเลอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่ง ผู้ที่มีอำนาจเหนือเรือหลวงนั้นก็มิเฉพาะแต่รัฐเจ้าของธงเรือหลวงนั้นเท่านั้น รัฐอื่น ๆ จะไปทำการตรวจค้นไม่ได้ แม้จะอยู่ในทะเลอาณาเขตซึ่งเป็นเขตอธิปไตยของรัฐต่างประเทศ เรือหลวงนั้นก็ไม่ได้ตกอยู่ภายใต้เขตอำนาจศาลของรัฐต่างประเทศนั้น การกระทำความผิดที่เกิดขึ้นบนเรือหลวง ไม่ว่าผู้กระทำความผิดจะเป็นใครก็ตาม รัฐที่มีอำนาจแต่ผู้เดียวก็คือรัฐเจ้าของธงเรือหลวงนั้น

ยกตัวอย่างเช่น กรณีเรือหลวงฝรั่งเศสชื่อ Exchange ซึ่งเดิมเป็นของชาวอเมริกัน แต่ต่อมาได้ถูกนำไปเปลี่ยนจับไว้เมื่อ ค.ศ. 1810 และนำไปใช้ในกองทัพเรือของฝรั่งเศส ต่อมาเผชิญเรือลำนั้นแล่นเข้าทะเลอาณาเขตของสหรัฐอเมริกา โดยได้แล่นไปจอดที่เมืองท่าฟิลาเดลเฟีย เจ้าของเรือจึงฟ้องต่อศาล ในคดีนี้ศาลสูงสุดสหรัฐฯ พิพากษาว่าเรือรบไม่อยู่ในอำนาจของศาลสหรัฐฯ

ปัญหาต่อไปมีว่า เรืออะไรจึงจะถือได้ว่าเป็นเรือหลวงซึ่งตกอยู่ในอำนาจของรัฐเจ้าของธง

โดยเฉพาะ สำหรับปัญหาที่พอจะพิจารณาได้ว่า เรือหลวงนั้นหมายถึงเรือของรัฐบาลแห่งรัฐนั้น ๆ ทั้งนี้ไม่ว่าเรือนั้นจะใช้ในวัตถุประสงค์อะไรก็ตาม แม้เรือนั้นจะใช้ในวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ โดยนำไปใช้ขนส่งสินค้า ก็ยังคงจะถือว่าเป็นเรือหลวงอยู่ดี

ตัวอย่าง คดีเรือ Navemar ซึ่งเป็นเรือสเปน เดิมเป็นของบริษัทเอกชนสเปน แต่ต่อมารัฐบาลสเปนได้ยึดเอามา บริษัทได้นำคดีฟ้องต่อศาลสหรัฐ ศาลสูงสุดสหรัฐ ได้วินิจฉัยว่า เรือที่เป็นของรัฐบาลย่อมเป็นเรือหลวง แม้นำไปใช้ในการรับส่งสินค้าก็ไม่อยู่ภายใต้อำนาจศาลสหรัฐ

โดยทั่ว ๆ ไป เรือหลวง ได้แก่ เรือรบ เรือช่วยรบ เรือที่ใช้ในราชการของรัฐ เช่น เรือของกรมเจ้าท่า เรือของกรมศุลกากร เรือของรัฐที่ใช้ในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ เป็นต้น เมื่อเรือหลวงรวมถึงเรือของรัฐบาลที่ใช้ในการพาณิชย์ด้วย จึงก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากแก่รัฐชายฝั่ง เพราะทำให้รัฐชายฝั่งไม่สามารถใช้อธิปไตยของตนเหนือเรือเหล่านั้นได้ ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1926 21 ประเทศจึงได้ทำสนธิสัญญาดกกลางกันที่เบลเยียมว่า นอกจากเรือรบและเรือที่ใช้ในราชการ โดยเฉพาะ เรือเดินทะเลอื่น ๆ และเรือสินค้าที่เป็นของรัฐให้ตกอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่เรือเอกชน ต่อมา ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องก็ได้วางหลักโดยให้เรือของรัฐบาล นอกเหนือจากเรือรบใช้กฎเกณฑ์เดียวกับเรือพาณิชย์ (โปรดดูรายละเอียดในเรื่องสิทธิการผ่านโดยสุจริต)

เรือเอกชน

อำนาจของรัฐเหนือเรือเอกชนต้องแยกพิจารณาว่า เรือนั้นอยู่ในเขตทะเลหลวง หรือในเขตทะเลอาณาเขตของรัฐต่างประเทศ

เรือขณะอยู่ในเขตทะเลหลวง ก่อนอื่นต้องทราบในเบื้องต้นว่าทะเลหลวง (high sea) นั้นหมายถึงส่วนทั้งหมดของทะเลที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขต (territorial sea) และน่านน้ำภายใน (internal waters)

ในเขตทะเลหลวงนี้ ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศสมัยปัจจุบันถือกันว่าทะเลหลวงเป็นเขตเสรี ไม่ตกอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐหนึ่งรัฐใด กล่าวคือ ถือกันว่ารัฐใดรัฐหนึ่งไม่มีสิทธิที่จะครอบครองทะเลหลวงเป็นสมบัติของตน

ความจริงแต่เดิมนั้นถือกันว่าทะเลหลวงเป็นสมบัติของรัฐได้ จึงมีการอ้างเอาสิทธิเหนือทะเลต่าง ๆ เช่น สวีเดน เดนมาร์ก อ้างเป็นเจ้าของทะเลบอลติกร่วมกัน อังกฤษอ้างอธิปไตยเหนือ Narrow Sea และ North Sea บางส่วน โปรตุเกสอ้างอธิปไตยเหนือมหาสมุทรอินเดียและ South Atlantic สเปนอ้างเหนือมหาสมุทรแปซิฟิกและอ่าวเม็กซิโก ฯลฯ จึงเกิดมีการแย่งชิงเอาความเป็นใหญ่เหนือทะเลหลวงกันขึ้น จนในที่สุดจึงกลับมาเห็นกันว่าทุกชาติควรมีสิทธิโดยเท่าเทียมกัน

เหนืออาณาเขตทะเลหลวงนี้

หลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวงนี้ เริ่มต้นมาจาก Grotius นักนิติศาสตร์เนเธอร์แลนด์ “บิดาแห่งกฎหมายทะเล” ซึ่งวางหลักเสรีภาพแห่งทะเลหลวงไว้ 2 ประการด้วยกัน คือ

1. ไม่มีรัฐใดสามารถยึดทะเลไว้เป็นส่วนตัวได้
2. การที่รัฐใดรัฐหนึ่งใช้ทะเลต้องไม่กีดกันการใช้ทะเลของรัฐอื่น

ความคิดเห็นของ Grotius นี้ มีผู้สนับสนุนหลายคน โดยเฉพาะ Bynkershock และ Vattel ความคิดเห็นเกี่ยวกับหลักเสรีภาพในทะเลหลวงนี้ ได้รับการยืนยันโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 2 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“ทะเลหลวงเปิดให้แก่ชาติทั้งปวง รัฐใดจะอ้างสิทธิเพื่อทำให้ส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวงตกอยู่ในอธิปไตยของตนหาได้ไม่ เสรีภาพแห่งทะเลหลวงจะใช้ได้ภายใต้เงื่อนไขที่วางไว้ในข้อเหล่านี้ และในกฎเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศ นอกจากในประการอื่นแล้ว เสรีภาพแห่งทะเลหลวงทั้งสำหรับรัฐชายฝั่งและรัฐที่ไม่ใช่รัฐชายฝั่ง ประกอบด้วย

1. เสรีภาพในการเดินเรือ
2. เสรีภาพในการประมง
3. เสรีภาพที่จะวางสายและท่อใต้ทะเล
4. เสรีภาพที่จะบินเหนือทะเลหลวง

เสรีภาพเหล่านี้และอื่น ๆ ซึ่งเป็นที่ยอมรับนับถือโดยหลักทั่วไปของกฎหมายระหว่างประเทศ รัฐทั้งปวงจะต้องใช้โดยคำนึงตามสมควรถึงผลประโยชน์ของรัฐอื่นในการใช้เสรีภาพแห่งทะเลหลวงของรัฐเหล่านั้น”

เมื่อกฎหมายระหว่างประเทศถือว่าทะเลหลวงเป็นเขตเสรีไม่ตกอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐใด ดังนั้น เรือใดที่เดินทางอยู่ในทะเลหลวง เรือนั้นจะไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจกฎหมายและอำนาจบังคับของรัฐใด ๆ นอกไปจากอำนาจของรัฐเจ้าของธง (Flag State) หรือรัฐที่เรือนั้นถือสัญชาติ

แต่อย่างไรก็ดี หลักที่ว่าอำนาจเหนือเรือเอกชนที่อยู่ในทะเลหลวงตกอยู่แก่รัฐเจ้าของธงนั้น ก็ยังมีข้อยกเว้นบางประการที่ทำให้รัฐอื่นที่มีไม่ใช่รัฐเจ้าของธงมีอำนาจเหนือเรือเอกชนที่แล่นอยู่ในทะเลหลวงได้ กล่าวคือ

ก. ในภาวะสงคราม เรือรบของกลุ่มสงครามอาจจับเรือสินค้าของเอกชนของรัฐที่เป็นกลางได้ หากว่าเรือนั้นละเมิดชายฝั่งที่ได้ถูกประกาศปิดทะเลแล้ว (blockade) หรืออาจจับเรือสินค้าของเอกชนของรัฐที่เป็นกลางที่บรรทุกสินค้าที่ต้องห้ามได้ (contraband)

ข. เรือรบของรัฐใดรัฐหนึ่งอาจใช้อำนาจสั่งให้หยุดขึ้นเยี่ยมเรือ ตรวจค้น จับกุมเรือเอกชนของรัฐอื่นได้ หากปรากฏว่า

1. มีความตกลงเฉพาะเรื่องอนุญาตให้กระทำเช่นนั้นได้ เช่น มีการทำสนธิสัญญาตกลงกันในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการประมง การลักลอบทางศุลกากร ซึ่งในสนธิสัญญาเหล่านั้นจะกำหนดให้เรือรบหรือเรือเจ้าหน้าที่ของภาคีแต่ละฝ่ายสามารถตรวจจับเรือเอกชนของภาคีอื่น ๆ ได้ หากว่าเรือเอกชนนั้น ๆ กระทำผิดกฎข้อบังคับตามที่ได้ตกลงกันไว้

2. เรือเอกชนนั้นกระทำการโจรสลัด ค้าทาส ชักธงของต่างชาติ โดยที่ตามข้อเท็จจริงแล้วเป็นเรือสัญชาติเดียวกับเรือรบที่จะเข้าใช้อำนาจตรวจค้นจับกุมนั้น หลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ปรากฏอยู่ใน อนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 ข้อ 22 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“นอกเหนือจากการกระทำการสอดแทรกโดยอาศัยอำนาจตามสนธิสัญญาแล้ว เรือรบซึ่งพบเรือสินค้าต่างชาติในทะเลหลวง ไม่มีเหตุผลอันใดที่จะขึ้นตรวจเรือสินค้านั้น เว้นแต่จะมีเหตุอันสมควรสงสัยว่า

1. เรือนั้นกระทำการโจรสลัด หรือ

2. เรือนั้นกระทำการค้าทาส หรือ

3. เรือนั้นตามความเป็นจริงมีสัญชาติเดียวกับเรือรบ แม้ว่าจะชักธงต่างชาติ หรือมียินยอมที่จะแสดงธงของตน”

ข้อยกเว้นข้อ ข. ที่ให้อำนาจรัฐอื่นที่มีใช้รัฐเจ้าของธงมีอำนาจเหนือเรือสินค้าของเอกชนบางประการนั้น จำต้องใช้ด้วยความระมัดระวัง กล่าวคือ ต้องมีเหตุอันควรสงสัยจริง ๆ ว่าเรือนั้นเป็นโจรสลัด ค้าทาส จึงจะตรวจค้นเรือนั้นได้ ถ้าหากว่าข้อสงสัยดังกล่าวไม่มีมูล หรือหากว่าเรือซึ่งถูกขึ้นตรวจนั้นมิได้กระทำการใด ๆ ซึ่งเป็นเหตุอันควรแก่การสงสัย เรือนั้นก็ได้รับการทดแทนสำหรับความสูญเสีย หรือความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้น (ข้อ 22 วรรค 3)

ค. เรือรบของรัฐใด ๆ ก็ตามมีสิทธิติดตามเรือสินค้าของเอกชนที่ทำผิดในน่านน้ำอาณาเขตแล้วหลบหนีออกไปในทะเลหลวง แต่ทั้งนี้การติดตามนั้นต้องกระทำทันที เป็น hot pursuit

เรือเอกชนขณะอยู่ในทะเลอาณาเขต

ก่อนอื่นต้องเข้าใจเสียก่อนว่าทะเลอาณาเขตหมายถึงอะไร

ทะเลอาณาเขต คือ ส่วนของทะเลที่อยู่ประชิดกับชายฝั่งของรัฐ ซึ่งตกอยู่ภายใต้อธิปไตยของรัฐชายฝั่งนั้นอย่างเด็ดขาด ทั้งเหนือผิวน้ำ ในน้ำ ในทะเลและใต้พื้นทะเล ส่วนความกว้างของทะเลอาณาเขตนั้นแล้วแต่ว่ารัฐชายฝั่งนั้นจะมีความประสงค์ขยายอธิปไตยของตนไปไกลเพียงใด โดยปกติแล้วรัฐชายฝั่งจะอ้างเอาอธิปไตยเหนือทะเลอาณาเขตของตนเป็นระยะทาง 12 ไมล์ทะเล⁽¹⁾

(1)วันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2509 มีประกาศพระบรมราชโองการกำหนดความกว้างของทะเลอาณาเขตของประเทศไทย ระยะสิบสองไมล์ทะเล (ไมล์ทะเล (nautical miles) ยาวกว่าไมล์บก (statute miles) ไมล์บกมีระยะเท่ากับ 1,609 เมตร แต่ไมล์ทะเลมีระยะเท่ากับ 1,853.2 เมตร หรือ 1)

แต่เดิมนั้นเราถือกันว่าเขตแดนทางทะเลขยายออกไปไกลจากฝั่งจนถึงระยะที่ป็นใหญ่ยิ่งถึง ซึ่งในขณะนั้นถือเอาระยะสามไมล์ แต่ต่อมาหลายประเทศได้อ้างสิทธิในทะเลอาณาเขตไกลกว่า 3 ไมล์ เช่น สวีเดน นอร์เวย์ 4 ไมล์ สเปน โปรตุเกส 6 ไมล์ เม็กซิโก 9 ไมล์ รัสเซีย 12 ไมล์ เป็นต้น ในที่สุดก็ยอมรับกันเป็นส่วนใหญ่ว่ารัฐชายฝั่งสามารถขยายอำนาจอธิปไตยของตนเหนือทะเลอาณาเขตได้เป็นระยะทาง 12 ไมล์ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกำลังมีความเคลื่อนไหวจากบรรดาประเทศต่าง ๆ ซึ่งมีทั้งประเทศพัฒนาแล้วและประเทศด้อยพัฒนาที่จะเรียกร้องให้ขยายอธิปไตยของรัฐชายฝั่งลงไปในทะเลเป็นระยะ 200 ไมล์ บริเวณที่จะขยายอาณาเขตอธิปไตยของรัฐชายฝั่งต่อไปอีกนี้ เราเรียกว่า เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (The exclusive economic zone) ซึ่งในบริเวณดังกล่าวนี้ รัฐชายฝั่งจะมีอำนาจอธิปไตยที่สามารถที่จะแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในบริเวณห้วงน้ำพื้นทะเล และได้พื้นทะเล แต่ทั้งนี้การใช้เขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ จำต้องไม่กระทบกระเทือนต่อการเดินเรือ การวางสายสื่อสาร หรือการวางท่อ หรือการที่รัฐอื่นจะมาทำการค้นคว้าวิจัย ในบริเวณเขตเศรษฐกิจนั้น ๆ สำหรับปัญหาเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ ควรจะได้ติดตามดูความเคลื่อนไหวของประเทศต่าง ๆ ต่อไป

อำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเหนือทะเลอาณาเขตนี้ มีความแตกต่างจากอำนาจอธิปไตยเหนืออาณาเขตบนบก กล่าวคือ ในส่วนทะเลอาณาเขตนั้น กฎหมายระหว่างประเทศได้มีการจำกัดอำนาจอธิปไตยของรัฐชายฝั่งเอาไว้ โดยกำหนดให้รัฐชายฝั่งต้องยอมให้เรือต่างชาติผ่านเข้าทะเลอาณาเขตของตนได้ ถ้าการผ่านนั้นเป็นการผ่านโดยสุจริต (Innocent passage) ดังนั้น แม้ว่ารัฐชายฝั่งจะมีอำนาจอธิปไตยเหนือน่านน้ำทะเลอาณาเขตก็ตาม ก็ยังต้องยอมรับสิทธิในการผ่านเมื่อการผ่านนั้น ๆ เป็นไปอย่างสุจริต แต่อย่างไรก็ตาม หลักหรือทฤษฎีการผ่านโดยสุจริตนี้ยังไม่รัดกุม กล่าวคือ ยังปล่อยให้รัฐชายฝั่งสามารถวางกฎข้อบังคับต่าง ๆ ได้โดยไม่จำกัด ดังนั้น เรือต่างชาติจึงอาจถูกรัฐชายฝั่งกั้นกั้นได้

สิทธิการผ่านโดยสุจริตใจนี้ทำให้เรือของรัฐทั้งหลายมีสิทธิที่จะแล่นผ่านทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นได้ ซึ่งรวมทั้งสามารถที่จะหยุดหรือทอดสมอได้ด้วย แต่เฉพาะเท่าที่การหยุดหรือการทอดสมอนั้นจำเป็นต้องกระทำโดยเหตุสุดวิสัย อย่างไรก็ตาม การผ่านโดยสุจริตนั้น เรือที่แล่นผ่านต้องไม่พยายามกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดอันเป็นการกระทบกระเทือนต่อสันติภาพและความสงบเรียบร้อยหรือความมั่นคงของรัฐชายฝั่ง นอกจากนี้ ยังต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่รัฐชายฝั่งอาจตราขึ้นและประกาศให้ทราบ รวมทั้งหลักเกณฑ์อื่น ๆ ของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย เช่น เรือที่ผ่านจะต้องไม่หยุดทำการประมงในทะเลอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง เป็นต้น สำหรับเรือดำน้ำ ถ้าจะผ่านโดยสุจริตก็ต้องขึ้นมาแล่นบนผิวน้ำ และแสดงธงประจำเรือ (มาตรา 14 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย ทะเลอาณาเขต 1958)

ในเรื่องเกี่ยวกับสิทธิการผ่านโดยสุจริตใจนี้ อนุสัญญาได้บัญญัติรายละเอียดโดยแยกเรือออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือรบ
2. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือของรัฐบาลนอกเหนือจากเรือรบ
3. หลักเกณฑ์ที่ใช้กับเรือพาณิชย์

เรือรบนั้น ดังได้กล่าวในตอนต้นแล้วว่าเป็นส่วนแห่งดินแดนของรัฐที่ลอยน้ำได้ (floating portions) รัฐบาลจึงไม่มีอำนาจที่จะหยุดหรือทำการจับกุมบุคคลใดในเรือรบเพื่อนำมาดำเนินคดีไม่ว่าจะเป็นคดีแพ่งหรือคดีอาญาก็ตาม เว้นเสียแต่ว่าเรือรบที่ใช้สิทธิการผ่านโดยสุจริตในทะเลอาณาเขตของประเทศอื่นนั้นไม่ปฏิบัติตามข้อบังคับของรัฐบาลผู้ส่ง หรือละเลยต่อคำร้องขอใด ๆ เพื่อให้ปฏิบัติตาม หรือรัฐบาลผู้ส่งมีเหตุผลเพียงพอที่จะเชื่อได้ว่าการใช้สิทธิผ่านโดยสุจริตที่กำลังดำเนินอยู่นั้นจะมีผลกระทบกระเทือนต่อความมั่นคงของรัฐบาลผู้ส่ง รัฐบาลผู้ส่งก็อาจขอให้เรือรบนั้นออกจากทะเลอาณาเขตของตนได้

ส่วนเรือพาณิชย์ก็มีสิทธิผ่านโดยสุจริต โดยที่รัฐบาลผู้ส่งไม่อาจจะเรียกเก็บค่าภาระแต่อย่างใด ส่วนอำนาจในการหยุดเรือหรือเปลี่ยนทิศทางเรือ หรือการจับกุมบุคคลในเรือเพื่อดำเนินคดีอาญานั้น รัฐบาลผู้ส่งไม่มีอำนาจที่จะกระทำได้ในขณะที่เรือกำลังแล่นผ่านทะเลอาณาเขต เว้นแต่ในกรณีที่

- ก. ผลของอาชญากรรมนั้นขยายไปถึงรัฐบาลผู้ส่ง
- ข. ถ้าอาชญากรรมนั้นเป็นประเภทที่จะรบกวนต่อสันติภาพของรัฐบาลผู้ส่งหรือความสงบเรียบร้อยของทะเลอาณาเขต
- ค. ถ้านายเรือ หรือกงสุลของประเทศ ซึ่งเรือนั้นชักธงร้องขอความช่วยเหลือต่อเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น
- ง. ถ้าเป็นการจำเป็นเพื่อการปราบปรามการค้ายาเสพติดให้โทษ หรือว่าเรือลำน้ำเพียงแล่นออกมาจากน่านน้ำภายใน

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลผู้ส่งมีอาจดำเนินการใด ๆ บนเรือต่างชาติซึ่งกำลังผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อจับกุมบุคคลใดหรือเพื่อดำเนินการสอบสวนใด ๆ เกี่ยวกับอาชญากรรม ซึ่งได้กระทำขึ้นก่อนที่เข้าสู่ทะเลอาณาเขต ถ้าเรือซึ่งเดินทางมาจากท่าต่างประเทศเพียงแต่ผ่านทะเลอาณาเขตโดยเรือนั้นมีได้ทอดสมอในทะเลอาณาเขต

ส่วนอำนาจทางแพ่งของรัฐบาลผู้ส่งที่มีต่อเรือพาณิชย์นั้น มาตรา 20 วรรค 1 บัญญัติว่า “รัฐบาลผู้ส่งไม่พึงหยุด หรือเปลี่ยนทางเรือต่างชาติ ซึ่งกำหนดผ่านทะเลอาณาเขตเพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะใช้อำนาจในการดำเนินคดีทางแพ่งเกี่ยวกับบุคคลบนเรือ”

ส่วนเรือของรัฐบาลที่มีใช้เรือรบ ก็ใช้หลักเกณฑ์เดียวกับเรือพาณิชย์ดังกล่าวข้างต้น

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับเรื่องเรืออยู่ในเขตน่านน้ำภายใน (Internal waters) ของรัฐชายฝั่ง มิได้อยู่ในทะเลอาณาเขตนั้น ได้กล่าวมาแล้วในตอนที่พิจารณาถึงเรื่องสัญชาติของเรือว่าจะเป็นตัว กำหนดกฎหมายที่ใช้บังคับแก่เรือนั้นได้มากน้อยเพียงใด จึงจะไม่ขอกล่าวซ้ำอีก⁽¹⁾

⁽¹⁾ในปัจจุบันกำลังมีการพิจารณาวางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับ Transit passage เกี่ยวกับการผ่านช่องแคบระหว่างประเทศ (Straits used for international navigation) โดยมีสาระสำคัญดังนี้ การใช้สิทธิ Transit passage นี้จะต้องเป็นการผ่านที่รวดเร็ว และติดต่อกัน โดยจะต้องเป็นการผ่านระหว่างทะเลหลวง หรือเขตเศรษฐกิจไปยังทะเลหลวง หรือเขตเศรษฐกิจ และจะผ่านเข้าไปใน ทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำภายในไม่ได้ จะจอดเรือได้ก็แต่กรณีเหตุสุดวิสัย การใช้สิทธิ Transit passage นี้ ไม่จำเป็นต้องขออนุญาต จากรัฐชายฝั่งช่องแคบแต่อย่างใด และเรือดำน้ำก็ไม่ต้องโผล่ขึ้นผิวน้ำ แต่รัฐชายฝั่งช่องแคบมีอำนาจที่จะกำหนดเส้นทางเดินเรือ หรือตารางการสัญจรทางทะเล ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยต่อการเดินเรือ รวมทั้งยังอาจออกกฎหมายและข้อบังคับในการควบคุม การใช้สิทธิ transit passage เพื่อป้องกันมลพิษ (Pollution) ป้องกันการทำการประมงในบริเวณช่องแคบ เพื่อความปลอดภัยของ การเดินเรือ ฯลฯ

บทที่ 5

เรือในฐานะทรัพย์สิน

ดังได้กล่าวในตอนต้นแล้วว่า เรือเป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีฐานะพิเศษทางกฎหมาย ทั้งนี้ เพราะเรือเป็นทรัพย์สินที่มีราคาสูง และยิ่งผูกพันโดยตรงกับชีวิตมนุษย์หลายชีวิต รัฐจึงออกกฎหมายกำหนดให้เรือต้องมีชื่อ มีสัญชาติ เมืองท่าขึ้นทะเบียนภูมิลำเนา ฯลฯ นอกจากนี้ รัฐยังต้องห้ามมาตรการที่จะควบคุมเรือให้มีความปลอดภัยต่อส่วนรวม ซึ่งย่อมสมารถที่จะทำได้ หากสามารถควบคุมเรือนั้นให้มีความเหมาะสมในการเดินทางทางทะเลอยู่เสมอ โดยการกระทำการตรวจเซอร์เวย์เรือเป็นประจำ นอกจากนี้ เนื่องจากคนงานหรือเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือก็เป็นผู้ที่มีส่วนโดยตรงที่จะรักษาความปลอดภัยไว้ได้ ดังนั้น รัฐจึงต้องห้ามมาตรการกำหนดให้ได้ผู้ควบคุมเรือที่มีความสามารถ

1. การตรวจเรือให้มีสภาพเหมาะสมแก่การเดินทางทะเลอยู่เสมอ

หากเรือมีความเหมาะสมแก่การเดินทางทะเล เรือนั้นก็สมารถที่จะเดินทางได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น รัฐจึงจำต้องวางมาตรการกำหนดให้เรือเดินทะเลทุกลำจำต้องได้รับการตรวจเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าเรือนั้นอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์เหมาะสมแก่การเดินทางในทะเล ซึ่งมีระยะเวลาการเดินทางที่ยาวนาน อีกทั้งยังต้องเผชิญกับภัยธรรมชาติต่าง ๆ

การตรวจเรือจำเป็นต้องกระทำอย่างละเอียด ใช้เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้ความสามารถในเรื่องของเรือโดยเฉพาะ จึงไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายโดยตรง กฎหมายวางหลักไว้แต่เพียงว่าเรือใดที่จะต้องทำการตรวจเรือก่อนที่เจ้าหน้าที่จะออกใบอนุญาตให้เท่านั้น

มาตรา 5 พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย ฉบับที่ 6 พ.ศ. 2481 ประกอบกับ มาตรา 12 และมาตรา 8 พระราชบัญญัติเรือสยาม 2481 กำหนดชนิดเรือและขนาดเรือที่จะต้องได้รับการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่เอาไว้ ซึ่งได้แก่ เรือกล หรือเรือที่เดินด้วยกำลังจักรกลทั้งหมด (ขนาดเป็นไปตามที่มาตรา 8 กำหนดไว้) เรือดังกล่าวนี้ต้องได้รับการตรวจเรือและได้รับใบอนุญาตใช้เรือ แต่มีเรือบางประเภทที่ไม่ตกอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ดังกล่าว เรือเหล่านั้น ได้แก่

1. เรือของราชนาวีไทย
2. เรือของรัฐบาลต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว

3. เรือต่างประเทศซึ่งเข้ามาในน่านน้ำไทยชั่วคราว และใบอนุญาตก็ยังไม่สิ้นอายุ

4. เรือที่มีใช้เรือกลขนาดต่ำกว่ายี่สิบหาบ (22.34 หาบ = 1 ตัน)

5. เรือซึ่งต้องมีประจำเรือใหญ่ตามกฎหมายข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือ มาตรา 5

พระราชบัญญัติเรือสยาม 2481 ได้กำหนดเรือที่จะต้องได้รับการตรวจเรือไว้ในมาตรา 12 ว่า “เรือที่จะจอดทะเบียนเป็นเรือสยามต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือไปแสดงต่อ นายทะเบียนเรือว่าเรือนั้นได้รับการตรวจจากพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วย การเดินเรือในน่านน้ำสยาม”

ส่วนมาตรา 8 กำหนดชนิดและขนาดของเรือที่จะต้องจดทะเบียนเอาไว้ ซึ่งสำหรับการค้า ในน่านน้ำสยามกำหนดให้เรือดังกล่าวต่อไปนี้จดทะเบียนเป็นเรือสยาม 1) เรือกลขนาดตั้งแต่ สิบตันกรอสส์ขึ้นไป 2) เรือทะเลที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไป 3) เรือดำน้ำ ที่มีใช้เรือกล ขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสส์ขึ้นไป

จาก 3 มาตราดังกล่าวจึงสรุปได้ว่า ตามกฎหมายไทยนั้นเรือตามที่ต้องจดทะเบียนตาม มาตรา 8 จะต้องได้รับการตรวจเรือจากพนักงานตรวจเรือตามมาตรา 12 และจะต้องได้รับใบอนุญาต ใช้เรือตามมาตรา 5 ด้วย เว้นแต่จะเป็นเรือที่กฎหมายยกเว้นให้ไม่จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาต

โปรดสังเกตด้วยว่ากฎหมายกำหนดการตรวจเรือในที่นี้ไว้เพื่อจุดประสงค์ที่จะควบคุมเรือ ที่จะทำการค้าในน่านน้ำสยามเท่านั้น หาได้วางหลักเกณฑ์การตรวจเรือไว้เพื่อควบคุมเรือที่จะไป ทำการค้าในน่านน้ำของต่างประเทศไม่ จึงสมควรที่จะได้มีการพิจารณากำหนดกฎเกณฑ์การ ตรวจเรือที่จะไปทำการค้านอกเหนือน่านน้ำสยามด้วย ทั้งนี้เพราะในปัจจุบันเรือที่จดทะเบียนเป็น เรือสยามมิได้ทำการค้าอยู่เฉพาะในน่านน้ำสยามเท่านั้น แต่ได้ทำการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือของ ประเทศต่าง ๆ ทั้งที่อยู่ใกล้เคียง และที่อยู่ห่างไกลออกไปมากมาย จึงน่าที่จะมีกฎเกณฑ์เฉพาะใช้บังคับ เพื่อเป็นการควบคุมดูแลเรือเหล่านั้นให้มีสภาพเหมาะสมแก่การเดินทางระหว่างประเทศ อันจะเป็น ทางทำให้เกิดความปลอดภัยแก่บุคคลทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับเรือ นั้น ๆ

เรือสยามนอกจากจะต้องมีใบสำคัญแสดงการตรวจเรือขณะจอดทะเบียนเรือ และใบอนุญาต ใช้เรือหลังจากที่เรือได้จดทะเบียนเป็นเรือสยามแล้ว เรือนั้นก็จะยังตกอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของ รัฐต่อไป ทั้งนี้เพื่อจะรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือเอาไว้ตลอดเวลาที่เรือนั้นใช้เดินเรืออยู่ ดังจะเห็นได้จาก มาตรา 176 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย 2456 ซึ่งกำหนดว่า เจ้าท่า ย่อมมีอำนาจที่จะกักเรือกลไฟลำใด ๆ ที่ได้รับใบอนุญาตไว้แล้วนั้นได้อีก เมื่อวินิจฉัยเห็นว่าเรือ นั้น บรรทุกเกินกว่าที่ควร หรือมีอับเฉาน้อยไม่สมควรกับเรือ หรือเป็นเรือที่มีการทรงตัวไม่ดี ในกรณี ต่าง ๆ เหล่านี้ นอกจากเจ้าหน้าที่จะมีอำนาจกักเรือเอาไว้ได้แล้ว ยังมีอำนาจที่จะจัดการใด ๆ ได้ ตามสมควรแก่เหตุ

นอกจากนี้ เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือสยามแล้ว หากต่อมาจะมีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือหรือส่วนอื่นของเรือให้ผิดไปจากเดิม ก็ต้องปฏิบัติตามมาตรา 40 พระราชบัญญัติเรือสยาม 2481 ด้วย กล่าวคือ

“เรือสยามที่ได้จดทะเบียนแล้ว เมื่อได้มีการเปลี่ยนแปลงตัวเรือ หรือส่วนอื่นของเรือให้ผิดไปจากรายการซึ่งปรากฏอยู่ในใบทะเบียน ผู้ควบคุมเรือต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อนายทะเบียนเรือหรือเจ้าพนักงานกงสุลสยามประจำเมืองท่าที่มีการเปลี่ยนแปลงเช่นว่านั้นโดยด่วน ถ้าที่เมืองท่านั้นไม่มีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้วต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงที่เมืองท่าแรกถึงซึ่งมีเจ้าพนักงานดังกล่าวแล้ว”

นอกจากต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงแล้ว ยังต้องส่งใบตรวจเรือของเจ้าพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่าด้วย ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 42 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า

“ในการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่อเจ้าพนักงานกงสุลสยามตามมาตรา 40 ให้ผู้ควบคุมเรือส่งใบตรวจเรือของเจ้าพนักงานตรวจเรือกรมเจ้าท่า หรือถ้าไม่มีใบตรวจเรือเช่นนั้น ก็ให้ส่งใบตรวจเรือของบุคคลซึ่งกรมเจ้าท่าได้ระบุไว้ หรือผู้ซึ่งมีความรู้และฐานะที่เทียบกันได้อย่างใกล้เคียงไปแสดงด้วย”

ด้วยเหตุนี้ เรือสยามใด ๆ ที่กระทำการเปลี่ยนแปลงต่อเดิมตัวเรือให้ผิดไปจากเดิม ก็ยังคงอยู่ภายใต้ความควบคุมของรัฐ เพื่อที่จะรักษาไว้ซึ่งความปลอดภัยในการเดินเรือ โดยต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงนั้นลงในใบทะเบียน อีกทั้งยังต้องทำการตรวจเรือและส่งใบตรวจเรือนั้นเพื่อจดลงไว้ในใบทะเบียนอีกด้วย

มาตรการต่าง ๆ ที่กฎหมายไทยบัญญัติไว้เพื่อควบคุมดูแลเรือให้มีสภาพเหมาะสมแก่การเดินเรืออยู่เสมอ นั้น ยังเป็นแต่เพียงหลักเกณฑ์กว้าง ๆ เท่านั้น ยังมีได้กำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ไว้ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (Convention for the Safety of Life at Sea) ค.ศ. 1960 วางหลักเกณฑ์เอาไว้ ด้วยเหตุนี้บ่อยครั้งที่เจ้าหน้าที่ของรัฐต่างประเทศไม่ยอมรับนับถือคุณสมบัติของเรือที่ผ่านการตรวจเซอร์เวย์เรือจากเจ้าหน้าที่ของไทย และได้ทำการตรวจเรือนั้น ๆ ซ้ำอีก ซึ่งเป็นผลให้เรือสยามต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้นอีกอย่างไม่สมควร

2. มาตรการที่กำหนดไว้เพื่อให้ได้เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือที่มีความสามารถ

เพื่อความปลอดภัยแห่งการเดินเรือ นอกจากจะต้องมีเรือที่มีสมรรถภาพเหมาะสมแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมเรือยังจะต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเพียงพอที่จะพาเรือนั้นไปได้ อย่างปลอดภัยอีกด้วย

กฎหมายไทยได้วางหลักเกณฑ์เพื่อให้ได้ผู้ควบคุมเรือที่มีความสามารถไว้ โดยกำหนดให้ผู้ควบคุมเรือจะต้องมีประกาศนียบัตรหรือใบอนุญาตจึงจะทำการควบคุมเรือได้ นอกจากนี้

คนประจำเรือยังจะต้องมีคุณสมบัติและพื้นความรู้ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงอีกด้วย (มาตรา 50 พระราชบัญญัติเรือสยาม 2481) อนึ่ง เมื่อมีการเปลี่ยนตัวผู้ควบคุมเรือ ผู้ควบคุมเรือคนใหม่จะต้องนำไปทะเบียนกับประกาศนียบัตร หรือใบอนุญาตประจำตัวของตนไปแสดงต่อเจ้าท่าหรือนายทะเบียนเรือ หรือเจ้าพนักงานกงสุลสยามแล้วแต่กรณีก่อนเรือออก (มาตรา 20)

นอกจากเรือจะเป็นทรัพย์สินที่รัฐให้ความควบคุมดูแลเป็นพิเศษ ดังจะเห็นได้จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นแล้ว เรือก็ยังเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งในกองทรัพย์สินของเจ้าของเรือ ซึ่งเจ้าของเรือย่อมสามารถที่จะใช้สอย จำหน่ายจ่ายโอน หรือกระทำการอื่นใดได้เช่นเดียวกับทรัพย์สินอื่น ๆ แต่เนื่องจากเรือเป็นทรัพย์สินที่มีลักษณะพิเศษดังกล่าวข้างต้น และยังเป็นทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ ผ่านพรมแดนหรืออับปางโดยของรัฐหลาย ๆ รัฐ ซึ่งในการเดินทางนั้นมักจะกินเวลานาน และมีความเสี่ยงอันตรายจากภัยธรรมชาติอยู่ตลอดเวลา ภาระหน้าที่ของเจ้าของเรือจึงมีมากกว่าเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากนี้ เรือยังอาจก่อหนี้สินอื่น ๆ ที่ทำให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบด้วย เช่น หนี้ที่เกิดจากการมีผู้ช่วยเหลือ หรือกู้ยืมเรือที่ชำรุด ซึ่งเจ้าของเรือมีหนี้ที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้ผู้ที่ทำการช่วยเหลือกู้ยืมนั้น ดังนั้น จึงสมควรที่จะแยกศึกษาโดยละเอียดว่า ผู้เป็นเจ้าของเรือมีอำนาจที่จะใช้สิทธิเหนือเรือของตนประการใดบ้าง โดยเฉพาะในเรื่องการจำนองเรือ และรวมทั้งความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่อาจมีอาจเป็นขึ้นด้วย

อำนาจของเจ้าของเรือเหนือเรือของตน

เรือแม้จะเป็นทรัพย์สินที่มีฐานะพิเศษทางกฎหมาย แต่ก็ยังเป็นสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเจ้าของเรือย่อมสามารถที่จะโอนกรรมสิทธิ์แห่งเรือนั้นไปยังบุคคลอื่น ๆ ได้ เพียงแต่จะต้องกระทำตามแบบที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับการเปลี่ยนกรรมสิทธิ์เรือดังได้ศึกษากันมาแล้ว (โปรดดูรายละเอียดข้างต้น) นอกจากนี้เจ้าของเรือจะสามารถโอนกรรมสิทธิ์เรือของตนให้แก่บุคคลอื่นแล้ว เจ้าของเรือก็ยังมียอำนาจที่จะนำเรือนั้นมาเป็นประกันการชำระหนี้ของตนได้ด้วย และโดยเฉพาะเนื่องจากเรือเป็นทรัพย์สินที่มีราคาแพง (บางครั้งเป็นทรัพย์สินหลักในกองทรัพย์สินของเจ้าของเรือ ซึ่งก็ย่อมตกอยู่ในขอบข่ายที่เจ้าหนี้ของเจ้าของเรือจะเรียกชำระเอาจากเรือนั้นได้ ดังจะเห็นได้จาก มาตรา 214 ซึ่งบัญญัติว่า “ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งมาตรา 733⁽¹⁾ เจ้าหนีที่มีสิทธิที่จะให้ชำระหนี้ของตนจากทรัพย์สินของลูกหนี้จนสิ้นเชิง รวมทั้งเงินและทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งบุคคลภายนอกค้างชำระแก่ลูกหนี้ด้วย” ดังนั้น เจ้าของเรือจึงมักจะใช้เรือนั้นเป็นตัวหมุนเงิน โดยนำเรือนั้นไปจำนองเพื่อกู้เงินมาจับจ่าย

(1) มาตรา 733 ถ้าเอาทรัพย์สินจำนองหลุด และราคาทรัพย์สินนั้นมีประมาณต่ำกว่าจำนวนเงินที่ค้างชำระกันอยู่ก็ดี หรือถ้าเอาทรัพย์สินซึ่งจำนองออกขายทอดตลาดใช้หนี้ได้เงินจำนวนสุทธิน้อยกว่าจำนวนเงินที่ค้างชำระกันอยู่นั้นก็ดี เงินยังขาดจำนวนอยู่เท่าใด ลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบในเงินนั้น

ใช้สอยในการเดินเรือต่อไป การจำนองเรือเป็นเรื่องที่พบเห็นกันอยู่ทั่วไปตามปกติ ดู ๆ ก็ไม่น่าจะมีปัญหาอะไรมาก แต่เมื่อพิจารณาให้ต้องแท้แล้ว การจำนองเรืออาจก่อปัญหาขึ้นได้เหมือนกัน เช่น ปัญหาในเบื้องต้นว่าการนำเรือไปจำนองนั้นถือว่าจำนองเรือทั้งลำรวมทั้งทุกสิ่งทุกอย่างบนเรือ หากยังมีด้วยหรือไม่ หรือปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาว่าเรือเมื่อได้จำนองในประเทศหนึ่งแล้ว ต่อมา หากเรือลำนี้ไปถูกยึด ขายทอดตลาด หรือถูกขายในต่างประเทศ เจ้าหนี้จำนองเดิมนั้นจะบังคับจำนองของตนได้อย่างไร (ผลของการจำนองในประเทศหนึ่ง มีผลไปถึงการจำนองในอีกประเทศหนึ่งหรือไม่) เป็นต้น

การเอาเรือไปจำนองเพื่อขอกู้เงินมาจ่ายใช้สอยนี้ มีมาแต่สมัยโบราณ ดังจะเห็นได้จาก กฎเกณฑ์ที่กฎหมายโรมันวางไว้เรียกว่า *nauticum foenus* ซึ่งมีต้นกำเนิดมาจากกฎหมายกรีก ซึ่งได้วางหลักไว้เกี่ยวกับการที่นายทุนได้ตกลงทำสัญญาเสี่ยงภัย (*contrat aléatoire*) ฉบับหนึ่งกับเจ้าของเรือ โดยผลแห่งสัญญานั้น นายทุนได้มอบเงินให้แก่เจ้าของเรือไป โดยมุ่งหวังจะได้เงินจำนวนนั้นคืนพร้อมกับผลกำไรอันจะพึงได้หากการเดินทางเรือคราวนั้นปลอดภัย (เพราะแต่เดิมในสมัย ค.ศ. นั้นการเดินทางโดยเรือมีความเสี่ยงภัยสูง เนื่องจากยังไม่มีความก้าวหน้าทางเทคนิคเทียบเท่าในปัจจุบัน)

สัญญาที่ทำกันขึ้นนี้ จึงมีลักษณะคล้ายกับการให้กู้เงินโดยเอาเรือมาจำนองเป็นประกันเงินกู้ นั้นไว้ (มาตรา 702 “อันว่าจำนองนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้จำนอง เอาทรัพย์สินตราไว้ แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจำนอง เป็นประกันการชำระหนี้ **โดยไม่ส่งมอบทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้รับจำนอง**”) ในกรณี *nauticum foenus* เจ้าของเรือก็เป็นผู้จำนอง เอาเรือซึ่งเป็นทรัพย์สินนั้นไป ตราไว้แก่นายทุนที่ให้กู้ยืมเงินเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้เงินกู้ขึ้น ทั้งนี้ โดยที่เจ้าของเรือไม่ได้ส่งมอบเรือนั้นให้แก่ผู้รับจำนองคือนายทุน แต่ยังใช้สอยเรือนั้นในการเดินทะเลได้ต่อไป เมื่อเดินเรือกลับมา ก็นำเงินต้นพร้อมทั้งผลกำไรที่ได้รับไปให้แก่นายทุนผู้รับจำนองนั้นต่อไป

สัญญานี้นอกจากจะเข้าลักษณะการจำนองแล้ว ยังมีลักษณะผสมกับสัญญาการเช่าเป็น หุ่นส่วนกันด้วย ทั้งนี้เพราะนายทุนต้องเสี่ยงภัยร่วมกับเจ้าของเรืออีกด้วย หากเรือถูกภัยธรรมชาติ อับปางลง นายทุนก็สูญเสียทรัพย์สินจำนองของตนไปพร้อมกับเจ้าของเรือ จึงเข้าลักษณะหุ่นส่วน ตามที่มาตรา 1012 บัญญัติไว้ว่า “อันว่าสัญญาจัดตั้งห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคล ตั้งแต่สองคนขึ้นไป ตกลงเข้ากันเพื่อกระทำการกิจการร่วมกัน ด้วยประสงค์จะแบ่งปันกำไรอันจะพึงได้ แต่กิจการที่ทำนั้น”

นอกจากจะเป็นทั้งการจำนองและการเช่าหุ้นส่วนกันแล้ว สัญญาประเภทนี้ยังมีลักษณะ คล้ายกับสัญญาประกันภัยอีกด้วย แต่เป็นการประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจ่ายเงินให้ผู้เอาประกันภัย ก่อนที่จะมีวินาศภัยเกิดขึ้น และถ้าหากวินาศภัยไม่เกิดขึ้น ผู้เคยประกันภัยที่ได้รับเงินจำนวนนั้น

ไปแล้วก็ต้องคืนให้พร้อมทั้งผลกำไรที่ได้รับบางส่วนให้แก่ผู้รับประกันภัยด้วย จึงมีลักษณะกลับกับสัญญาประกันภัยในปัจจุบัน เพราะตามมาตรา 861 นั้น สัญญาประกันภัยหมายถึงสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะให้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีที่เกิดวินาศภัย หรือเกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นในอนาคต ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ในสัญญาประกันภัยในปัจจุบันผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ก็ต่อเมื่อได้เกิดวินาศภัยขึ้นแล้ว มิใช่จ่ายให้ก่อน แล้วหากไม่มีภัยเกิดขึ้นก็เอาคืนอย่างในสมัยก่อน

ในปัจจุบัน การนำเรือมาจำนองเป็นประกันการชำระหนี้ยังมีปฏิบัติกันอยู่อย่างแพร่หลาย จึงเห็นสมควรได้ศึกษาเรื่องจำนองเรื่องนี้เป็นพิเศษ

ก่อนอื่น โปรดสังเกตว่า เรือนั้นเป็นสังหาริมทรัพย์ ซึ่งโดยปกติแล้วไม่น่าจะนำมาจำนองได้ เพราะโดยหลักการจำนองเป็นเรื่องของอสังหาริมทรัพย์ ดังจะเห็นได้จากมาตรา 703 ซึ่งบัญญัติว่า “อสังหาริมทรัพย์นั้น อาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใด ๆ” แต่เนื่องจากเรือเป็นทรัพย์สินที่มีทะเบียน เช่นเดียวกับอสังหาริมทรัพย์ จึงอาศัยทะเบียนนั้นเป็นเครื่องเปิดเผยให้บุคคลภายนอกทราบได้ว่า เรือนั้นถูกผูกพันด้วยจำนองอยู่ ผู้ใดจะมาเกี่ยวข้องกับเรือนั้นไปด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ก็สามารถรู้ถึงสิทธิของผู้รับจำนองได้จากทะเบียนนั้น ดังนี้ ก็จะเกิดความยุติธรรม ไม่เป็นที่เสื่อมเสียประโยชน์ของบุคคลที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรือนั้น ๆ ในภายหลัง เรือจึงแตกต่างกับทรัพย์สินอย่างอื่น คือสังหาริมทรัพย์โดยทั่ว ๆ ไปที่ไม่มีทะเบียนสำหรับจดทะเบียนไว้ ดังนั้น สังหาริมทรัพย์อื่น ๆ โดยทั่วไปจึงไม่อาจจำนองได้เหมือนเรือ เพราะถ้ายอมให้จำนองได้แล้ว ก็อาจก่อความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกที่จะมาเกี่ยวข้องกับภายหลังได้ เพราะบุคคลภายนอกไม่มีโอกาสจะทราบว่าทรัพย์สินนั้น ๆ ติดจำนองอยู่หรือไม่ แต่สำหรับเรือมีทะเบียนให้บุคคลภายนอกทราบว่าเรือนั้นติดจำนองอยู่ จึงเป็นการปลอดภัยแก่บุคคลภายนอกโดยทั่ว ๆ ไป ดังนั้น กฎหมายจึงยินยอมให้มีการจำนองเรือได้ ดังจะเห็นได้จากมาตรา 703 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติว่า “สังหาริมทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ดุจกัน หากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมาย คือ

1. เรือกำปั่นหรือเรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟ หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป

2. แพ

3. สัตว์พาหนะ

4. สังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ซึ่งกฎหมายหากบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนเฉพาะการ”

การที่กฎหมายยินยอมให้มีการจำนองเรือได้นี้ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของเรือเป็นอันมาก เพราะหากกฎหมายไม่ยินยอมให้จำนองเรือแล้ว เมื่อใดจะต้องเอาเรือไปเป็นประกันการชำระหนี้ เจ้าของเรือก็ได้แต่นำไปส่งมอบไว้แก่เจ้าหนี้เป็นจำนำเท่านั้น ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือหมดโอกาส

ที่จะใช้สอยทำประโยชน์จากเรื่อนั้นต่อไป เมื่อกฎหมายยอมให้จำนองเรือกันได้โดยที่ไม่จำเป็นต้องส่งมอบเรือให้ผู้รับจำนอง เจ้าของเรือก็สามารถที่จะใช้ประโยชน์จากเรื่อนั้นต่อไป เอาเรื่อนั้นไปเดินทะเลแสวงหาผลกำไรมาชำระหนี้ของตนต่อไปได้ เจ้าของเรือที่เอาเรือไปจำนอง เพียงแต่ทำสัญญาจำนองเป็นหนังสือ และจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 714 โดยไม่ต้องส่งมอบเรือ ก็สามารถกู้เงินได้มา และยังมีเรือใช้สอยได้ดังเดิมอีกด้วย

เมื่อเรือสามารถจำนองได้ ก็ต้องมาพิจารณากันต่อไปว่า เรื่อนั้นเมื่อจำนอง การจำนองนั้นมีผลถึงทุกสิ่งทุกอย่างบนเรื่อนั้นหรือไม่ สำหรับปัญหานี้โปรดดูมาตรา 717 ซึ่งบัญญัติว่า

“แม้ว่าทรัพย์สินซึ่งจำนองจะแบ่งออกเป็นหลายส่วนก็ตาม ท่านว่าจำนองก็ยังคงครอบคลุมไปถึงส่วนเหล่านั้นหมดทุกส่วนด้วยกันอยู่นั่นเอง

ถึงกระนั้นก็ดี ถ้าผู้รับจำนองยินยอมด้วย ท่านว่าจะโอนทรัพย์สินส่วนหนึ่งส่วนใดไปปลดจากจำนองก็ให้ทำได้ แต่ความยินยอมดังกล่าวนี้ หากมิได้จดทะเบียนท่านว่าจะยกเอาขึ้นเป็นข้อต่อสู้แก่บุคคลภายนอกหาได้ไม่”

ที่มีปัญหาจะต้องพิจารณาก็เพราะว่า เรื่อนั้นมีส่วนประกอบหลายอย่าง ได้แก่ ตัวเรือ เครื่องจักรเดินเรือที่ติดอยู่กับเรือ บันจันสำหรับกว้านสินค้าลงบรรจุในเรือ นอกจากนี้ ยังมีเครื่องอุปกรณ์ติดตั้งอีกหลายอย่าง เช่น เครื่องรับส่งวิทยุ เรือใบ ฯลฯ เมื่อเรือที่จำนองสามารถแบ่งออกได้เป็นหลายส่วนดังนี้ จึงต้องใช้มาตรา 717 บังคับ กล่าวคือ การจำนองครอบคลุมไปหมดทุกส่วน ยกตัวอย่างเช่น ก. จำนองเรือชนสินค้าของตนไว้กับ ข. เป็นประกันหนี้เงินกู้ 1,000,000 บาท ถ้า ก. ใช้หนี้ ข. บางส่วน แต่ยังไม่ครบ ดังนี้ ก. จะมาขอปลดทรัพย์สินบางส่วนนอกจากการจำนองไม่ได้ เว้นเสียแต่ว่า ข. จะยินยอมด้วย เช่น ข. ยอมให้ปลดจำนองสำหรับเครื่องเรือและอุปกรณ์คงเหลือแต่ตัวเรือไว้เป็นประกัน เช่นนี้ก็ย่อมสามารถจะกระทำได้ แต่การปลดจำนองเช่นนี้จะต้องนำไปจดทะเบียนตามมาตรา 746 ประกอบกับมาตรา 1301 มิฉะนั้นจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอกไม่ได้ เช่น ก. ได้ใช้เงิน ข. ไปแล้ว 200,000 บาท ข. จึงยอมปลดบันจันเรือให้พ้นจากการจำนอง แต่การปลดจำนองนี้มิได้ทำการจดทะเบียนเอาไว้ ต่อมา ค. ซึ่งเป็นเจ้าหนี้ของ ข. อีกทีหนึ่งมาใช้สิทธิเรียกร้องของ ข. ตามมาตรา 233 เรียกให้ ก. ชำระหนี้ 1,000,000 บาทนั้น และถือว่าเรือของ ก. ทั้งลำ รวมทั้งบันจันนั้นยังติดจำนองอยู่ ก. จะโต้แย้งไม่ได้ว่าบันจันนั้นหลุดจำนองแล้ว เป็นต้น

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การจำนองเรื่อนั้นครอบคลุมไปถึงส่วนต่าง ๆ อันเป็นองค์ประกอบของเรือด้วย แต่การจำนองเรื่อนี้ไม่คลุมไปถึงสินค้าในเรือด้วย

การจำนองเรือก็เหมือนเช่นสัญญาจำนองทรัพย์สินอื่น ๆ คือ ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 714 ซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาจำนองนั้น ท่านว่าต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่”

มิฉะนั้น ก็จะต้องเป็นโมฆะตามมาตรา 112 ทั้งนี้เพื่อให้การจำนองนั้นเป็นที่เปิดเผยแก่บุคคลทั่วไป ปัญหาต่อไปเกี่ยวกับเรื่องการจำนองเรือก็อยู่ตรงที่ว่า เมื่อเรือลำใดได้มีการจำนองโดยถูกต้องตามกฎหมายเกณฑ์แห่งกฎหมายของประเทศใดประเทศหนึ่ง มีการจดทะเบียนจำนองแล้ว หากต่อมาเรือลำนั้นไปถูกยึดหรือขายทอดตลาด หรือผู้จำนองเล็งเอาเรือนั้นไปขายในต่างประเทศ ศาลต่างประเทศจะยอมรับสภาพจำนองนั้นหรือไม่ เพียงใด เจ้าของเรือมีทางแก้ไขเพื่อบังคับการจำนองของตนได้ด้วยวิธีใด

แต่เดิมมานั้น เรือลำใดแม้จะติดจำนอง ถ้าหากมาถูกพิจารณาในอีกประเทศหนึ่งแล้ว เรือนั้นถูกยึดหรือถูกนำออกขายทอดตลาด ศาลที่ทำการพิจารณาคดีนั้นจะไม่คำนึงถึงการจำนองที่กระทำไว้แล้ว ณ ต่างประเทศเลย เช่น เรืออังกฤษที่กระทำการจำนอง (mortgage) ไว้ตามกฎหมายอังกฤษแล้ว หากเรือลำนั้นมาถูกพิจารณาในศาลฝรั่งเศส และศาลฝรั่งเศสได้พิพากษาให้นำเรือนั้นออกขายทอดตลาดชำระหนี้ ศาลฝรั่งเศสจะไม่ยอมรับสภาพการจำนองตามที่มีอยู่ตามกฎหมายอังกฤษแต่อย่างใด ด้วยเหตุนี้ ในสมัยเดิม ผู้รับจำนองจึงมีความเสี่ยงภัยในอันที่จะไม่ได้รับการชำระหนี้จากทรัพย์สินที่จำนองนั้น

เพื่อแก้ไขปัญหานี้ จึงได้มีการจัดทำอนุสัญญากรุง Bruxelles ขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1926 และในมาตรา 1 แห่งอนุสัญญานี้กำหนดให้ทุกประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญานั้นผูกพันตนที่จะยอมรับความสมบูรณ์แห่งการจำนองที่ได้กระทำในต่างประเทศอื่น ๆ ข้อความในมาตรา 1 นี้ ถูกนำไปบัญญัติยืนยันไว้ในอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการจำนองและบุริมสิทธิทางทะเลฉบับวันที่ 27 พฤษภาคม 1967 ดังนั้น สำหรับประเทศทั้งหลายที่เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ ก็จำเป็นต้องยอมรับความสมบูรณ์แห่งสภาพการติดจำนองของเรือนั้น ถ้าหากว่าเรือนั้นได้มีการจดทะเบียนและประกาศการจำนองนั้นไว้โดยถูกต้องแล้ว ศาลของประเทศเหล่านี้จะกันจำนวนเงินไว้ชำระหนี้แก่ผู้รับจำนองเสียก่อน แต่อย่างไรก็ดี ยังคงมีปัญหาสำหรับบรรดาประเทศที่มีได้เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ ซึ่งไม่จำเป็นต้องผูกพันตนที่จะต้องยอมรับว่าเรือนั้นติดจำนองอยู่ ผู้จำนองก็อาจทำการขายเรือนั้นเสียโดยไม่สนใจต่อสิทธิของผู้รับจำนองได้ เช่น เรือไทยติดจำนองตามกฎหมายไทย เรือนั้นถูกนำไปขายที่อุกันดา ซึ่งไม่ยอมรับสภาพการจำนองตามกฎหมายไทย ผู้รับจำนองนั้นก็เสียหาย ไม่สามารถบังคับจำนองเรือที่ตนรับจำนองไว้ได้ เป็นต้น หรือแม้ในประเทศที่รับบังคับจำนองให้ผู้รับจำนองก็ต้องเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการไปบังคับและต่อสู้คดีเรือติดจำนองของตน ณ ต่างประเทศ ดังนั้น จะมีวิธีการใดหรือไม่ เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงไม่ให้มีการนำเรือติดจำนองไปขาย ณ ต่างประเทศ โดยเป็นการทำให้เสียสิทธิของผู้รับจำนอง

มีผู้เห็นกันว่า กฎหมายภายในของแต่ละประเทศน่าจะออกกฎหมายห้ามนำเรือสัญชาติตนขายให้แก่คนต่างด้าวในต่างประเทศหากเรือนั้นติดจำนองอยู่ แต่บทบัญญัติที่ห้ามไว้นี้ ต้องมีมาตรการ

บางประการเพื่อป้องกันมิให้ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรการดังกล่าวนี้นี้อาจได้แก่

1. การควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง กล่าวคือ ให้นายทะเบียนทั้งหลายไม่ยินยอมถอนทะเบียนเรือนั้น ถ้าหากเรือนั้นถูกนำไปขายในต่างประเทศ (แต่บทบัญญัติเช่นนี้ไม่มีผลในทางปฏิบัติ เพราะผู้ที่ซื้อเรือนั้นไว้ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจของประเทศที่เรือนั้นได้ทำการจำหน่ายไว้ การไม่ถอนทะเบียนให้ก็ไม่ส่งผลไปถึงผู้ซื้อนั้นแต่อย่างใด)

2. การควบคุมโดยกำหนดให้การขายเรือติดจำหน่าย ณ ต่างประเทศตกเป็นโมฆะ (แต่บทบัญญัติเช่นนี้ก็ไม่มีผลบังคับ เพราะผู้ซื้อไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจของประเทศที่เรือนั้นได้ทำการจำหน่ายไว้ โมฆะกรรมนั้นไม่สามารถยกขึ้นอ้างกับผู้ซื้อได้ โมฆะกรรมตามกฎหมายของประเทศหนึ่งไม่มีผลไปบังคับให้การกระทำเช่นเดียวกันนั้นอีกประเทศหนึ่งต้องบัญญัติบังคับให้ตกเป็นโมฆะเหมือนกันไปด้วย)

3. การควบคุมโดยกำหนดบทลงโทษทางอาญาแก่เจ้าของเรือที่นำเรือติดจำหน่ายไปยังต่างประเทศ วิธีการนี้ น่าจะได้ผลดี เพราะสามารถลงโทษแก่เจ้าของเรือที่ทำให้ผู้รับจำหน่ายต้องเสียหายได้โดยตรง แต่ก็เป็น การลงโทษทางอาญา ตัวผู้รับจำหน่ายก็ยังไม่เสียหายอยู่เช่นเดิม เพราะเรือนั้นหลุดพ้นจากสภาพการบังคับจำหน่ายของตนไปแล้ว

สำหรับกฎหมายไทยมิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้โดยตรงแต่อย่างใด ดังนั้น หากผู้จำหน่ายนำเรือที่ได้จดทะเบียนจำหน่ายไปขายเสียในต่างประเทศ ผู้รับจำหน่ายจะมีทางแก้ไขหรือไม่เพียงใด จึงต้องดูเอาจากหลักเกณฑ์ทางแพ่งและทางอาญาทั่วไป

ทางอาญา ผู้จำหน่ายไม่ผิดฐานโกงเจ้าหนี้ตามมาตรา 349 เพราะเรื่องโกงเจ้าหนี้ นั้นเป็นแต่เรื่องทรัพย์สินที่ได้จำหน่ายไป ไม่รวมถึงทรัพย์สินจำหน่ายแต่อย่างใด (ผู้ใดเอาไปเสีย ทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งทรัพย์สินอันตนจำหน่ายให้แก่ผู้รับ ถ้าได้กระทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้รับจำหน่าย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 4 พันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ) มาตรา 350 ผู้ใดเพื่อมิให้เจ้าหนี้ของตนหรือของผู้อื่นได้รับชำระหนี้ทั้งหมด หรือแต่บางส่วน ซึ่งได้ใช้ หรือจะใช้สิทธิเรียกร้องทางศาลให้ชำระหนี้ ย้ายไปเสีย ซ่อนเร้น หรือโอนไปให้แก่ผู้อื่นซึ่งทรัพย์สินใด ก็ตี แสลงให้ตนเองเป็นหนี้จำนวนใดอันไม่เป็นความจริงก็ตี ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 4,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับก็ไม่เข้า เพราะยังไม่ได้ใช้ หรือจะใช้สิทธิเรียกร้องทางศาลแต่อย่างใด

ทางแพ่ง มาตรา 389 “ถ้าการชำระหนี้ทั้งหมด หรือแต่บางส่วนกลายเป็นพันธวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้ได้ไซ้ เจ้าหนี้จะเลิกสัญญาหนี้เสียก็ได้” เพราะฉะนั้นผู้รับจำหน่ายก็เลิกสัญญาจำหน่ายนั้นได้ และมาตรา 391 วรรค 4 “การใช้สิทธิเลิกสัญญาหนี้หากกระทบกระทั่งถึงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายไม่” เพราะผู้รับจำหน่ายก็เรียกร้องค่าเสียหายได้อีกด้วย ส่วน

สัญญาประธานนั้น ถ้าหากยังไม่ถึงกำหนดชำระ ก็จะตกเป็นอันถึงกำหนดชำระทันทีตามมาตรา 155 ซึ่งบัญญัติว่า “ในกรณีดังจะกล่าวต่อไปนี้ ท่านห้ามมิให้ฝ่ายลูกหนี้ถือเอาประโยชน์แห่งเงื่อนไขเวลาเริ่มต้นหรือเวลาสุดสิ้น คือ (2) ถ้าลูกหนี้ได้ทำลาย หรือทำให้ลดน้อยถอยลง ซึ่งประกันอันได้ให้ไว้ เพราะฉะนั้น ผู้รับจำนองก็สามารถบังคับตามสัญญาประธานได้เลย รวมทั้งสามารถเรียกค่าเสียหายได้ด้วย

ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ในทางแพ่งนั้น โดยปกติเจ้าหนี้ย่อมเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระหนี้จากทรัพย์สินของลูกหนี้ได้จนสิ้นเชิง⁽¹⁾ ดังนั้น หากเรือไปก่อความเสียหายให้แก่บุคคลใด โดยหลักผู้เสียหายนั้นก็สามารถเรียกร้องให้เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายแก่ตนจนเต็มความเสียหายที่ตนได้รับได้ และหากทรัพย์สินของเจ้าของเรือไม่พอ ก็อาจบังคับชำระหนี้จากเรือและสินค้าที่เป็นของเจ้าของเรือได้ด้วย แต่อย่างไรก็ดี เจ้าของเรืออาจปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ยอมชำระหนี้ให้แก่ผู้เสียหาย โดยอ้างว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของกัปตันเรือซึ่งตนไม่ได้รับผิดชอบก็ได้ ซึ่งถ้าหากเจ้าของเรืออ้างได้เช่นนี้ว่าความผิดเป็นของกัปตันเรือ กฎหมายทะเลก็มีหลักการที่แปลกกว่าในกฎหมายแพ่งคือ ผู้เสียหายจะเรียกร้องชำระหนี้จากเจ้าของเรือได้แต่เพียงเรียกเอาจากเรือและสินค้าของเจ้าของเรือนั้นเท่านั้น จะเรียกเอาทรัพย์สินอื่น ๆ ของเจ้าของเรือไม่ได้ เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของกัปตันเรือก็แต่เพียงเฉพาะโดยเรือและสินค้าของตนเท่านั้น ไม่รวมไปถึงทรัพย์สินอื่น ๆ ของเจ้าของเรือแต่อย่างใด

ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่า ในการเดินทะเลนั้น กัปตันมีความเป็นอิสระในการบังคับควบคุมเรือให้เดินทางไปถึงจุดหมายโดยปลอดภัย เจ้าของเรือไม่มีทางที่จะตำหนิ หรือควบคุมนายเรือทุกขณะในการเดินเรือ ความเสียหายใด ๆ เป็นความรับผิดชอบของกัปตัน ความรับผิดชอบของกัปตันนี้จึงทำให้ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนั้นลดน้อยลง เหลือเพียงรับผิดชอบด้วยเรือกับสินค้าของตนเท่านั้น

หรือมองในอีกแง่หนึ่ง การเดินเรือนี้เดิมเป็นเรื่องที่เป็นการเข้าหุ้นส่วนกันระหว่างเจ้าของเรือนายเรือ และพ่อค้าเจ้าของสินค้าที่บรรทุกในเรือ ดังนั้น หากเรือนั้นไปก่อความเสียหายขึ้น เจ้าของเรือซึ่งเป็นแต่หุ้นส่วนคนหนึ่งนั้นก็ไม่ต้องรับผิดชอบจนหมดถึงทรัพย์สินส่วนอื่น ๆ ที่เจ้าของเรือนั้นมีอยู่ เจ้าของเรือคงรับผิดชอบด้วยเรือของตนเท่านั้น (คล้ายกับว่าเจ้าของเรือเป็นหุ้นส่วนประเภทจำกัดความรับผิดชอบไว้ไม่เกินจำนวนที่ตนลงทุนคือเรือ เมื่อเกิดความผิด มีความเสียหายขึ้น เจ้าของเรือก็มีได้รับผิดโดยไม่จำกัด แต่รับผิดชอบเพียงแต่เรือที่ตนร่วมลงทุนเอามาเข้าหุ้นส่วนกันนั้นเท่านั้น)

⁽¹⁾มาตรา 214 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ “ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งมาตรา 733 เจ้าหนี้มีสิทธิที่จะให้ชำระหนี้ของตนจากทรัพย์สินของลูกหนี้จนสิ้นเชิง รวมทั้งเงินและทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งบุคคลภายนอกค้างชำระแก่ลูกหนี้ด้วย”

อีกเหตุผลหนึ่งที่มาสนับสนุนหลักที่ว่าเจ้าของเรือจะรับผิดชอบเพียงไม่เกินเรือของตนเท่านั้นก็คือ เหตุผลที่ว่าโดยทั่วไปแล้วความรับผิดชอบของเจ้าของเรือส่วนใหญ่เป็นเรื่องเกี่ยวกับเรือโดนกันหรือมีการช่วยเหลือทางทะเลกัน ดังนั้น ถ้าให้เจ้าของเรือทุกลำรับผิดชอบแต่ด้วยเรือของตนก็จะเป็นการยุติธรรมดี เพราะเมื่อใดที่เจ้าของเรือลำใดเป็นเจ้าของนั้นก็เสียเปรียบ เพราะเรียกจากลูกหนี้ได้แค่เรือของลูกหนี้เท่านั้น แต่ถ้าเจ้าของเรือลำใดเป็นลูกหนี้ก็จะได้เปรียบ เพราะจะต้องชำระหนี้ก็เฉพาะเพียงแต่เรือของตนเท่านั้น จึงเป็นหลักการที่ดูแล้วก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่เจ้าของเรือทั้งหลาย (นอกจากนี้ โดยส่วนใหญ่แล้วเรือเดินทะเลมักจะมีประกันภัย และประกันภัยนี้จะชำระค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือผู้เอาประกันภัย หรือชำระค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกก็เฉพาะเพียงไม่เกินค่าแห่งเรือนั้นเท่านั้น ถ้าบริษัทประกันภัยต้องยอมชำระเกินกว่าราคาเรือ การประกันภัยทางทะเลก็คงสิ้นค่าใช้จ่ายมากมาย เบี้ยประกันต้องสูง เพราะบริษัทประกันไม่แน่ใจว่าเรือนั้นจะไปก่อความเสียหายมากเพียงใด ดังนั้น ในสัญญาประกันภัยทางทะเล บริษัทรับประกันไม่เกินค่าเรือผู้เสียหายที่ได้รับค่าเสียหายก็ได้รับเพียงแต่ราคาเรือ เช่นเดียวกับที่เรียกจากเจ้าของเรือ)

จากเหตุผลดังกล่าว จึงทำให้เจ้าของเรือมีความรับผิดชอบที่จำกัดเพียงไม่เกินราคาเรือและสินค้าน้ำหนักที่มีอยู่ในการเดินทะเลนั้นเท่านั้น

ในเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนี้ แต่ละประเทศบัญญัติหลักเกณฑ์ไว้แตกต่างกัน ดังนั้น จึงเกิดความไม่แน่นอนขึ้นว่า เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบมากน้อยเพียงใด บางประเทศก็บัญญัติให้เจ้าของเรือร่วมรับผิดชอบจากกองทรัพย์สินของเจ้าของเรือทั้งหมด ซึ่งรวมทั้งเรือสินค้า ตีกรามบ้านช่อง ที่ดิน เรือกสวนไร่นา ฯลฯ ด้วย แต่บางประเทศก็ยึดถือหลักความรับผิดชอบจำกัดของเจ้าของเรือ ด้วยเหตุนี้จึงได้มีความพยายามที่จะให้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนี้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ในที่สุดก็ได้บรรลุถึงอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ซึ่งได้ทำกันขึ้นเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1957 อนุสัญญานี้ฉบับนี้วางกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไว้ โดยยึดหลักการจำกัดความรับผิดชอบ แต่การที่เจ้าของเรือจะอ้างจำกัดความรับผิดชอบของตนได้นั้นจะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญานี้ฉบับนี้กำหนดไว้ด้วย (อนุสัญญานี้ได้รับการปรับปรุงต่อ ๆ มาหลายครั้ง จนครั้งสุดท้ายทำอนุสัญญากันใหม่ลงนามเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 1976 โดยยึดหลักและสาระสำคัญเป็นเช่นเดียวกับอนุสัญญานี้ฉบับปี ค.ศ. 1957)

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือจะจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ก็ต่อเมื่อหน้าที่ตนต้องรับผิดชอบนั้น เป็นหน้าที่มีสาเหตุมาจากเหตุใดเหตุหนึ่งดังบัญญัติไว้ในมาตรา 1 ดังต่อไปนี้

1. เป็นหน้าที่อันเกิดจากสาเหตุที่บุคคลที่โดยสารอยู่บนเรือนั้นถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บ

2. เป็นหนี้อันเกิดจากสาเหตุที่ทรัพย์สินที่อยู่บนเรือนั้นเสียหาย

3. เป็นหนี้อันเกิดจากสาเหตุที่บุคคลอื่นที่อยู่บนบกหรือในทะเลถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บ รวมทั้งหนี้ที่เกิดจากการที่ทรัพย์สินต้องเสียหาย โดยเนื่องมาจากการกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งอยู่บนเรือและเป็นบุคคลที่เจ้าของเรือต้องร่วมรับผิดชอบ ถ้าหากความตาย ความบาดเจ็บ หรือความเสียหายนั้นเกิดจากบุคคลที่มีได้อยู่บนเรือ แต่ซึ่งเป็นบุคคลที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ เช่น เป็นลูกจ้างของเจ้าของเรือ หนี้อันเกิดแต่การกระทำของบุคคลเช่นนี้จะต้องเกี่ยวข้องกับการเดินเรือหรือการพาณิชย์นาวีโดยตรงด้วย มิฉะนั้นแล้วหนี้นั้นไม่อยู่ในข่ายบังคับแห่งอนุสัญญานี้ และเจ้าของเรือจะอ้างจำกัดความรับผิดชอบของตนโดยถือเอาประโยชน์จากอนุสัญญานี้ไม่ได้ ตัวอย่างเช่น หนี้อันเกิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะการกระทำของพนักงานขับรถของเจ้าของเรือเพื่อขนส่งลูกเรือกลับที่พักนี้ ก็ไม่อยู่ในข่ายบังคับแห่งอนุสัญญานี้ เพราะหนี้นี้เกิดจากบุคคลที่มีได้อยู่บนเรือ และมีได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเดินเรือแต่อย่างใด

4. เป็นหนี้ทางกฎหมาย อันเกิดจากสาเหตุที่บุคคลอื่นได้เข้าทำการเก็บซากเรือ หรือทำลายซากเรือนั้นให้ รวมทั้งหนี้อันเกิดจากการที่เรือทำความเสียหายให้แก่ท่าจอดเรือด้วย

ถ้าหากเป็นหนี้ที่เข้าข้อใดข้อหนึ่งดังกล่าวนี้ หนี้นั้นก็จะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ ซึ่งทำให้เจ้าของเรือสามารถกล่าวอ้างจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ แต่ถ้าเป็นหนี้อื่น ๆ ที่ไม่เข้าข้อใดเลย เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบด้วยทรัพย์สินทั้งหมดของตน จะจำกัดความรับผิดชอบได้หรือไม่ อนึ่ง หากหนี้ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะความผิดของเจ้าของเรือที่ไม่สามารถให้อภัยได้ เช่น เรือซาร์ตมาก เจ้าของเรือก็จะอ้างจำกัดความรับผิดชอบของตนหาได้ไม่ เจ้าของเรือที่ทำความผิดจะต้องรับผิดชอบโดยไม่จำกัดด้วยทรัพย์สินทั้งหมด แม้ว่าหนี้นั้นจะเข้าข้อใดข้อหนึ่งดังกล่าวข้างต้นก็ตาม

สำหรับในกรณีที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ มีปัญหาต่อไปว่า ความรับผิดชอบจำกัดนั้นเจ้าของเรือจะชำระอย่างไร จะยอมให้ยึดเรือออกขายทอดตลาด ได้เงินมาเท่าไร ใช้หนี้ทั้งหมดหรืออย่างไร ?

การที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้เพียงไม่เกินตัวเรือและสินค้านั้น มิได้หมายความว่าเจ้าของเรือจะต้องยอมให้ยึดเรือและสินค้านั้นไปแต่อย่างไร ที่จริงแล้ว เจ้าของเรือจะยินยอมเสียค่าสินไหมทดแทนเท่าจำนวนราคาแห่งเรือนั้น (ตามวิธีการกำหนดที่จะกล่าวต่อไป) โดยถือเป็นจำนวนสูงสุดที่ตนจำกัดความรับผิดชอบได้ หากเกินกว่าจำนวนนั้นเจ้าของเรือก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ถ้าเจ้าของเรือเอาเงินมาวางเป็นกองทุนไว้ถึงจำนวนสูงสุดที่ตนจะต้องรับผิดชอบแล้ว เจ้าของเรือนั้นก็สามรถเอาเรือนั้นคืนไปได้

วิธีการกำหนดราคาแห่งเรือ ซึ่งจะเป็นจำนวนสูงสุดที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบนั้น ยึดถือวิธีการตามกฎหมายอังกฤษ ซึ่งแยกกำหนดตามความเสียหายที่เกิดขึ้นออกเป็น

ก. ความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

ข. ความเสียหายแก่ร่างกาย หรือ

ค. ความเสียหายแก่ร่างกาย และทรัพย์สินด้วย

ก. สำหรับ ความเสียหายแก่ทรัพย์สิน นั้น ให้คำนวณจำนวนสูงสุดที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ โดยเอารางวัลเรือสุทธิตั้ง คุณด้วย 1,000 Francs Poincaré จำนวนที่ได้เป็นจำนวนเงินสูงสุด เป็นฟรังก์ที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ เช่น เรือลำหนึ่งทำความเสียหายชนท่าเรือพังไป เรือนั้นมีรางวัล 30,000 ฟรังก์ เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบเพียงไม่เกิน $30,000 \times 1,000 = 30,000,000$ ฟรังก์ เท่านั้น แม้ความเสียหายแก่ทางเรือนั้นโดยข้อเท็จจริงแล้วจะเกิน 30,000,000 ฟรังก์ เจ้าของเรือก็ต้องชำระเพียง 30,000,000 ฟรังก์เท่านั้น

ข. สำหรับ ความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย ให้คำนวณจำนวนสูงสุดที่เจ้าของต้องรับผิดชอบ โดยเอารางวัลเรือสุทธิตั้ง คุณด้วย 3,100 F. Poincaré เช่น จากตัวอย่างเดิม ถ้าเรือแล่นไปชนผู้คนที่ยืนอยู่ที่ท่าตายไป เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบไม่เกิน $30,000 \times 3,100 = 93,000,000$ ฟรังก์เท่านั้น

ค. สำหรับ ความเสียหายทั้งแก่ร่างกายและทรัพย์สิน ก็ให้ใช้ตัวคูณ 3,100 แต่แยก 2,100 เอาไว้สำหรับชดใช้ความเสียหายแก่ร่างกาย ส่วนความเสียหายแก่ทรัพย์สินให้เรียกเอาจาก 1,000 ที่เหลือร่วมกับผู้เสียหายแก่ร่างกาย เช่น จากตัวอย่างเดิม ก็ให้แบ่งเงินทุนสำหรับชดใช้ความเสียหายแก่ร่างกายไว้ $30,000 \times 2,100 = 63,000,000$ ฟรังก์ ที่เหลือ 30,000,000 ฟรังก์ ให้ผู้เสียหายแก่ร่างกายเรียกร่วมกับผู้เสียหายทางทรัพย์สิน

อนุสัญญาวางหลักเกณฑ์ไว้เช่นนี้ แต่ก็มีได้แก้ไขปัญหาอื่น ๆ ให้หมดลงไป ปัญหาต่าง ๆ ยังคงมีอยู่มาก คือ เมื่อตั้งกองทุนจำนวนสูงสุดที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบแล้ว เจ้าของเรือจะมีวิธีการอย่างไรที่จะให้รัฐที่ทำการอายัดเรือนั้นไว้ปล่อยเรือของตน จำนวนเงินที่ตั้งเป็นกองทุนไว้ นั้นจะถูกแบ่งสรรให้แก่บรรดาผู้เสียหายอย่างไร ฯลฯ ปัญหาเหล่านี้อนุสัญญามีได้แก้ไขเอาไว้ ดังนั้น จึงเป็นเรื่องของรัฐที่ทำการพิจารณาคดีจะแก้ไขปัญหาเหล่านี้เอาเอง

หลักเกณฑ์ในอนุสัญญาดังกล่าวนี้ อนุสัญญาฉบับวันที่ 19 พฤศจิกายน 1976 ได้ยอมรับ นำเอามาบัญญัติเอาไว้ เพียงแต่เปลี่ยนแปลงในตัวจำนวนเลขเล็กน้อยดังต่อไปนี้

1. แทนที่จำนวนเงินที่นำมาคูณกับรางวัลเรือจะกำหนดเป็น Franc Poincaré แบบเดิม ก็เปลี่ยนมาเป็น Droits de tirages speciaux (DTS)⁽¹⁾ เว้นเสียแต่ว่า สำหรับรัฐที่มีได้เป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (FMI) ที่ไม่รู้จัก DTS ก็ให้บังคับกันตาม Franc Poincaré

⁽¹⁾DTS เป็นวิธีการที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (FMI) คิดกันขึ้น สำเร็จเมื่อ 28 กรกฎาคม 1969 ในอันที่จะจัดตั้งกองทุนพิเศษขึ้นใหม่ ให้แตกต่างไปจากกองทุนเดิมที่มีอยู่เพื่อให้บรรดาประเทศสมาชิกทั้งหลายสามารถที่จะแลกเปลี่ยนกับเงินตราของอีกประเทศหนึ่ง และชดใช้หนี้ที่มีอยู่ตามกองทุนเดิมได้

ไปอย่างเต็ม (มาตรา 8 อนุสัญญาฉบับ 19 พฤศจิกายน 1970)

2. สำหรับบรรดาประเทศที่เป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ให้กำหนดความรับผิดชอบไว้ไม่เกิน 333,000 DTS (ประมาณ 500,000 ดอลลาร์สหรัฐ) สำหรับเรือที่มีระวางไม่เกิน 500 ตัน (โดยไม่ต้องเอาจำนวนตันคูณ DTS) สำหรับเรือที่มีระวางเรือระหว่าง 500 ถึง 3,000 ตัน ให้เพิ่มความรับผิดชอบอีกตันละ 500 DTS (ถ้ามากกว่านั้นขึ้นไปตันหนึ่งก็คูณลงมาอีก) เช่น เรือมีระวาง 2,000 ตัน ก็ต้องรับผิดชอบไม่เกิน 333,000 DTS สำหรับ 500 ตันแรก อีก 1,500 ตันที่เหลือตันละ 500 DTS = $1,500 \times 500 = 750,000$ DTS รวมทั้งสิ้น $333,000 + 750,000 = 1,083,000$ DTS เป็นต้น หลักเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวนี้ใช้สำหรับความเสียหายแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลที่มีผู้ใช้โดยสารเรือนั้น

สำหรับผู้เสียหายรายอื่น ๆ คือผู้เสียหายแก่ทรัพย์สิน จำนวนค่าเสียหายสูงสุดที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบก็ใช้วิธีการเช่นเดียวกัน เพียงแต่กำหนดอัตราส่วนแตกต่างจากหลักเกณฑ์ข้างต้นคือ สำหรับเรือที่มีระวางไม่เกิน 500 ตัน ให้รับผิดชอบไม่เกิน 167,000 DTS (ถ้าเป็นความเสียหายแก่ชีวิตร่างกายรับผิดชอบไม่เกิน 333,000 ดังกล่าว) ส่วนเรือใดถ้าเกิน 500 ตัน ก็คิดอีกตันละเท่า่นั้นเท่านี้ ฯลฯ

3. นอกจากจำนวนสูงสุดทั้งสองนั้นแล้ว หากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ผู้โดยสาร จำนวนสูงสุดที่เจ้าของจะต้องรับผิดชอบ คือ จำนวน 46,666 DTS คูณด้วยจำนวนผู้โดยสาร (มีใช้คูณด้วยระวางเรือ) แต่อย่างไรเสียเจ้าของจะต้องรับผิดชอบเพียงไม่เกิน 25 ล้าน DTS (มาตรา 7)

ยกตัวอย่างเช่น ในคดี Torrey Canyon เรือบรรทุกน้ำมันของไลบีเรียที่ล่มลงนอกฝั่งอังกฤษ ใกล้ ๆ เกาะ Sorlingues เนื่องจากสาเหตุความผิดพลาดทางเทคนิคบางประการ และทำให้น้ำมันดิบ 119,000 ตันไหลลงทะเล ทำให้เกิด pollution แก่ทะเลและริมฝั่งของอังกฤษอย่างมาก เจ้าของเรือ Torrey Canyon นี้ก็อ้างจำกัดความรับผิดชอบของตนเอาไว้เพียงแต่เรือของตนเท่านั้น โดยจะยอมตั้งกองทุนเพื่อชดเชยค่าเสียหายตามวิธีการที่อนุสัญญา 1957 กำหนดไว้ เนื่องจากเป็นความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ดังนั้น วิธีคิดคำนวณจำนวนทุนสูงสุดก็ใช้ระวางเรือคูณด้วย 1,000 ฟรังก์

ปรากฏว่าเรือลำนี้มีระวาง 48,500 ตัน เจ้าของเรือก็เลยต้องชดเชยสูงสุดเท่ากับ $48,500 \times 1,000 = 48,500,000$ F. Poincaré ซึ่งเทียบเท่ากับประมาณ 154 ล้านฟรังก์ฝรั่งเศสปัจจุบัน ซึ่งความเสียหายที่แท้จริงตามที่รัฐบาลอังกฤษและฝรั่งเศสได้ออกค่าใช้จ่ายไปเพื่อแก้ปัญหาการเบือนพิษ (marée noire) นี้สูงกว่าจำนวนที่กล่าวนั้นมาก

ความรับผิดชอบพิเศษสำหรับเรือบางชนิด

เนื่องจากมีเรือบางชนิดที่สามารถก่อความเสียหายอย่างใหญ่หลวงหากเกิดภัยพิบัติขึ้น เช่น เรือที่เดินด้วยพลังนิวเคลียร์ หากเครื่องปฏิกรณ์พลังปรมาณูของเรือนั้นเกิดระเบิดขึ้น อันตรายจากกัมมันตภาพรังสีที่จะแพร่กระจายออกไป ย่อมทำความเสียหายอย่างมากแก่มวลมนุษย์และสิ่งแวดล้อมทั้งหมด ด้วยเหตุนี้ เพื่อที่จะแก้ไขและชดใช้ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากเรือเหล่านั้น จึงจำเป็นต้องวางหลักเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในกรณีเช่นนี้ไว้เป็นพิเศษให้แตกต่างไปจากหลักเกณฑ์ทั่ว ๆ ไปสำหรับเรือธรรมดาตั้งกล่าวข้างต้น

เพื่อบรรลุจุดประสงค์ดังกล่าว จึงได้มีความพยายามที่จะจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศ ขึ้นใช้บังคับในกรณีที่มีความเสียหายพิเศษอันเกิดจากเรือบางชนิด ความพยายามนี้เริ่มต้นด้วยแรงผลักดันจากคณะกรรมการทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งได้ประชุมปรึกษาหารือกันหลายครั้ง โดยเฉพาะที่ Anvers เมื่อเดือนกรกฎาคม 1959 และที่ Rijeka เมื่อเดือนกันยายน 1959 หลังจากได้เสร็จสิ้นการประชุมก็ได้นำร่างอนุสัญญาขึ้นเสนอต่อที่ประชุมทางการทูต ณ กรุงบรัสเซลเมื่อ ค.ศ. 1961 แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ ต่อมาในปี ค.ศ. 1962 จึงได้นำเสนอขึ้นใหม่โดยแก้ไขในรายละเอียดบางประการ และก็ทำให้ได้รับการยอมรับและลงนามเป็นอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนิวเคลียร์ เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 1962 (Convention du 25 mai 1962 sur la responsabilité des propriétaires de navires nucléaires)⁽¹⁾ หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้โดยพื้นฐานแล้ว บรรดาประเทศทั้งหลายต่างมีความเห็นสอดคล้องต้องกัน แต่ก็มีบางจุดบางตอนในรายละเอียดซึ่งยังเห็นขัดแย้งกันอยู่ จึงเห็นสมควรนำมาศึกษาให้ทราบถึงพื้นฐานอันเป็นที่ยอมรับโดยทั่วกันแล้วนั้น

อนุสัญญา ค.ศ. 1962 ว่าด้วยความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนิวเคลียร์

อนุสัญญาดังกล่าวนี้มีขอบข่ายการใช้จำกัด โดยคำนึงถึงประเภทของเรือและประเภทของความเสียหาย กล่าวคือ

1. อนุสัญญานี้ใช้เฉพาะเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์ ดังนั้น หากเป็นเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังอย่างอื่นก็ไม่ตกอยู่ในข่ายบังคับแห่งอนุสัญญานี้ เช่น เรือที่เคลื่อนด้วยพลังน้ำมัน แม้ว่าจะมีการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวกับพลังนิวเคลียร์ก็ไม่เข้าข่ายของอนุสัญญานี้

⁽¹⁾ อนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งมี 15 ประเทศได้ร่วมลงนามไว้ ยังมีได้รับการให้สัตยาบัน (1971) แต่อย่างไร นอกจากนั้น สหรัฐฯ และรัสเซียยังไม่ยอมรับลงนามด้วย

⁽²⁾ พื้นฐานที่ยอมรับร่วมกันนี้ได้มาจากการศึกษาเชิงเปรียบเทียบระหว่างบทบัญญัติแห่งกฎหมายของบรรดาประเทศต่าง ๆ เช่น กฎหมายของสหรัฐฯ เกี่ยวกับเรือ Savannah เมื่อ ปี ค.ศ. 1954, กฎหมายเยอรมัน 29 ธันวาคม ค.ศ. 1959 กฎหมายสวีเดน และสวิส ค.ศ. 1960 กฎหมายฝรั่งเศส 12 พฤศจิกายน ค.ศ. 1965 เป็นต้น

2. เมื่อเรือใดเป็นเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์แล้วก็จะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้โดยไม่จำกัดว่าจะจะเป็นเรือรบของรัฐหรือเรือพาณิชย์ของเอกชนก็ตาม

3. อนุสัญญานี้ใช้บังคับเฉพาะในกรณีที่มีความเสียหายอันเกิดขึ้นจากเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์นั้นเป็นความเสียหายแก่ร่างกายหรือแก่ทรัพย์สินซึ่งไม่ใช่ความเสียหายที่เกิดแก่ตัวเรือนั้น ๆ เอง

นอกจากนี้ อนุสัญญานี้จะไม่ใช้บังคับถ้าหากต้นเหตุแห่งภัยพิบัตินั้นเกิดจากสงคราม การกบฏ หรือการปฏิวัติรัฐประหาร

หลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิด

1. ความรับผิดตามอนุสัญญานี้มุ่งเฉพาะอยู่แก่ผู้ใช้เรือพลังนิวเคลียร์นั้นเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ผู้ก่อสร้างหรือผู้ขายเรือจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดร่วมกับผู้ใช้เรือแต่อย่างใด คงมีแต่เพียงเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ใช้เรื่อนั้นเท่านั้นที่ต้องรับผิด

2. ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ความรับผิดของเจ้าของเรือเกิดขึ้นโดยผลแห่งกฎหมายโดยไม่จำเป็นต้องมีการค้นหาความผิดของกัปตันหรือบุคคลอื่นใด

3. ความรับผิดของเจ้าของเรือนี้เป็นความรับผิดเด็ดขาด กล่าวคือ เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้นแม้ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม

จะเห็นได้ว่าความรับผิดของเจ้าของเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์นี้ผิดแผกไปจากความรับผิดของเจ้าของเรืออื่น ๆ ซึ่งกฎหมายทะเลได้บัญญัติวางหลักเกณฑ์เอาไว้ ทั้งนี้เพราะกฎหมายทะเลแต่เดิมนั้นมิได้พึงเล็งถึงอันตรายที่จะเกิดจากพลังนิวเคลียร์ จึงวางหลักเกณฑ์ไว้อีกแบบหนึ่ง ซึ่งจะนำมาใช้บังคับกับกรณีเรือพลังนิวเคลียร์ไม่ได้

เนื่องจากเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์สามารถทำความเสียหายอย่างใหญ่หลวงได้ และโดยปกติแล้วความเสียหายมักจะมากเกินกว่าที่เจ้าของเรือจะรับผิดชอบทั้งหมดได้ ดังนั้น จึงได้มีการหาการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไว้บ้าง โดยในที่สุดก็ตกลงกันจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือในแต่ละอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดเพียงไม่เกินจำนวน 1 พันห้าร้อยล้าน F. Poincaré สำหรับอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง ๆ ผู้เสียหายทั้งหลายจึงต้องเรียกเงินค่าเสียหายเอาจากจำนวน 1 พันห้าร้อยล้านฟรังก์ ซึ่งเป็นจำนวนสูงสุดที่เจ้าของเรือที่ก่ออุบัติเหตุ นั้นจะต้องรับผิด (มาตรา 3 อนุสัญญา 25 พฤษภาคม 1962)

จะเห็นได้ว่าจำนวนเงินสูงสุดที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบนี้เป็นเงินจำนวนค่อนข้างมาก ด้วยเหตุนี้ อนุสัญญาจึงบังคับให้เจ้าของผู้ใช้เรื่อนั้นนำเรือไปประกันภัยเอาไว้ และอย่างไรก็ดี ประเทศซึ่งเป็นเจ้าของเรื่อนั้น และเป็นผู้อนุญาตให้เรื่อนั้นเดินทะเลได้ก็ต้องรับผิดชอบด้วย หากว่าเจ้าของเรือไม่สามารถชำระหนี้ได้ ประเทศนั้นก็ต้องรับผิดชอบตามจำนวนขั้นสูงสุดที่เจ้าของเรือจะต้อง

รับผิดชอบ คือ หนึ่งพันห้าร้อยล้านฟรังก์

สิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายในกรณีอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังปรมาณูนี้ ผู้เสียหายจะต้องเรียกร้องเสียหายในกำหนดอายุความ 10 ปี (มาตรา 5)

แม้อนุสัญญาจะได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ใช้เรือพลังนิวเคลียร์ไว้แล้วก็ตาม แต่ก็มิได้หมายความว่ารัฐทั้งหลายที่ลงนามในอนุสัญญานั้นจะต้องถูกผูกมัดให้ต้องยินยอมให้เรือพลังนิวเคลียร์ของรัฐทั้งหลายที่ร่วมลงนามในอนุสัญญานั้นแล่นเข้าสู่่าน้ำอาณาเขตของตน รัฐภาคียังคงไว้ซึ่งสิทธิที่จะไม่ยินยอมให้เรือพลังนิวเคลียร์แล่นเข้าสู่่าน้ำหรือท่าเรือของตนได้ แม้ว่าเรือนั้นจะอ้างว่าตนเป็นเรือของรัฐที่เป็นภาคีในอนุสัญญานั้น และจะยินดีปฏิบัติตามหน้าที่อนุสัญญานั้นกำหนดไว้ทุกประการก็ตาม (มาตรา 17)

นอกจากเรือที่ขับเคลื่อนด้วยพลังนิวเคลียร์ ซึ่งสามารถก่อความเสียหายอย่างมากแล้วนั้น ยังมีเรือบางชนิดที่เป็นเรือธรรมดา แต่ก็สามารถก่อความเสียหายอย่างใหญ่หลวงได้ เนื่องจากสินค้าที่เรือนั้นบรรทุกอยู่ เรือชนิดนี้ ได้แก่ เรือบรรทุกน้ำมัน

ปัญหาความเสียหายที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันดังตัวอย่างคดีเรือ Torrey Canyon ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งทำความเสียหายแก่ชายฝั่งของอังกฤษและฝรั่งเศสอย่างประเมินค่ามิได้นั้น ทำให้นักกฎหมายระหว่างประเทศทั้งหลายโดยเฉพาะคณะกรรมการทางทะเลระหว่างประเทศได้พยายามที่จะหาทางวางหลักเกณฑ์ขึ้นใช้บังคับแก่เรือบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะ

ในปัจจุบันมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมันอยู่ 3 ฉบับด้วยกัน คือ

1. อนุสัญญาเกี่ยวกับการเข้าแทรกแซงหากเกิดอุบัติเหตุในทะเลหลวง อันจะนำมาหรืออาจนำมาซึ่งการเปื้อนพิษจากน้ำมัน ฉบับวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 1969 (Convention du 29 novembre 1969 sur l'intervention au haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures)

2. อนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการเปื้อนพิษจากน้ำมันฉบับวันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 1969 (Convention du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures)

3. อนุสัญญาเกี่ยวกับการก่อตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลต้องเปื้อนพิษจากน้ำมัน ฉบับวันที่ 18 ธันวาคม 1971 (Convention du 18 décembre 1971 créant un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures)

สำหรับอนุสัญญาฉบับที่ 1 นั้น กำหนดให้รัฐทั้งหลายที่เป็นภาคีในอนุสัญญานั้นสามารถที่จะใช้มาตรการใด ๆ อันจำเป็นที่จะป้องกันหรือลดความเสียหายที่เกิดจากการที่ทะเลต้องเปื้อนพิษ

ได้ แต่รัฐที่จะใช้มาตรการนั้น ๆ จะต้องเจาะจงปรึกษาหารือกับรัฐที่เกี่ยวข้องกับกรณีเหตุอุบัตินั้น โดยเฉพาะรัฐที่เป็นเจ้าของสัญชาติเรือนั้น รวมทั้งต้องรีบแจ้งให้เจ้าของเรือทราบก่อนที่จะใช้มาตรการนั้น ๆ แต่ถ้าหากเป็นกรณีเร่งด่วนก็ไม่จำเป็นต้องปรึกษาหารือกับรัฐ หรือแจ้งให้เจ้าของเรือทราบ แต่รัฐนั้น ๆ อาจดำเนินมาตรการที่จำเป็นได้ทันที โดยเฉพาะรัฐนั้นอาจที่จะระเบิดทำลายเผา หรือทำให้เรื่อน้ำมันนั้นจมลงก้นทะเลก็ได้ หรืออาจจะลากจูงเรื่อนั้นออกจากฝั่งของตนเพื่อป้องกันมิให้น้ำมันเรือไหลสู่ชายฝั่งของตนก็ได้

สำหรับอนุสัญญาฉบับที่ 2 เกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่มีการเปื้อนพิษเนื่องมาจากน้ำมันที่วางหลักให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ เว้นเสียแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากสงคราม หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัย (คือเหตุการณ์ธรรมดาที่มีลักษณะพิเศษ ซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือขจัดขึ้นได้ *phenomene naturel de caractere exceptionnel, inevitable et irresistible* หรือเนื่องมาจากความผิดของบุคคลอื่น หรือความผิดของรัฐบาลหรือผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้สัญญาไฟหรือผู้มีหน้าที่ช่วยเหลือในการเดินเรือด้วยประการอื่น ๆ หากไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นได้เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบ

ในกรณีที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ เจ้าของเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ก็ต่อเมื่อได้ตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ความเสียหายตามจำนวนสูงสุดที่ตนจะต้องรับผิดชอบแล้ว ซึ่งจำนวนสูงสุดที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบก็คือ จำนวนที่ได้จากผลคูณระหว่างระวางเรือคูณด้วย 2000 F. Poincaré (ดังที่เคยยกตัวอย่างให้ดูโดยละเอียดข้างต้น) แต่ทั้งนี้เจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเกินไปกว่า 210 ล้านฟรังก์

เนื่องจากจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบนี้สูง ดังนั้น มาตรา 7 วรรค 1 จึงบังคับให้เจ้าของเรือที่จดทะเบียนในรัฐภาคีต้องนำเรือไปประกันภัยเอาไว้ หากเรื่อนั้นบรรทุกน้ำมันเกินไปกว่า 2,000 ตัน โดยจะต้องกำหนดจำนวนเงินที่ประกันภัยเอาไว้ให้เท่ากับจำนวนสูงสุดที่เขาจะต้องรับผิดชอบ

อนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับนี้ไม่ใช่บังคับแก่เรือรบหรือเรือของรัฐที่มีได้มีจุดมุ่งประสงค์ในทางการค้า

เนื่องจากอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับนี้วางหลักเกณฑ์จำกัดความรับผิดชอบเอาไว้ ดังนั้นจึงทำให้ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจไม่ได้รับการชดใช้เต็มที่ ด้วยเหตุนี้ อนุสัญญาฉบับที่ 3 จึงต้องก่อตั้งกองทุนระหว่างประเทศขึ้นเพื่อชดใช้ความเสียหายที่เกิดจากการเปื้อนพิษจากน้ำมันเอาไว้เพิ่มเติมจนเต็มความเสียหายอีกด้วย

สิทธิของเจ้าหน้เหนือเรือ (การยึดเรือ)

เนื่องจากเรือเป็นทรัพย์สินที่มีราคา ซึ่งเจ้าหน้ทั้งหลายมักจะประสงค์ที่จะให้ได้รับชำระหนี้ของตนโดยสิ้นเชิงไม่ว่าจากทรัพย์สินใด ๆ ของลูกหน้ รวมทั้งจากเรือของลูกหน้ด้วย แต่เรือนี้เป็น

สังหาริมทรัพย์ที่อาจเคลื่อนย้ายออกไปจากประเทศได้ง่าย ซึ่งจะเป็นการทำให้เรื่อนั้นหลุดพ้นจากอริปไตยของรัฐนั้น ๆ ไป เจ้าหนี้ก็อาจจะเรียกเอาเรื่อนั้นมาบังคับชำระหนี้ของตนไม่ได้ ด้วยเหตุนี้เจ้าหนี้ทั้งหลายจึงต้องการให้เรื่อนั้นไม่สามารถแล่นออกนอกประเทศไปได้ โดยการยื่นคำร้องต่อศาลให้ขอให้ยึดเรื่อนั้นไว้ ดังนั้น จึงจำเป็นจะต้องศึกษาการที่จะขอให้ยึดเรื่อนั้นจะต้องเคารพหลักเกณฑ์อะไรบ้าง (โดยจะให้ศึกษาถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศเสียก่อน แล้วค่อยศึกษากฎหมายไทยทีหลัง)

อนุสัญญาระหว่างประเทศ ในเรื่องการยึดเรื่อนี้มีอนุสัญญารุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการยึดเรื่อนับวันที่ 10 พฤษภาคม 1952 วางกฎเกณฑ์เอาไว้

อนุสัญญานับนี้ใช้บังคับแก่เรือของรัฐภาคีรวมทั้งเรือของรัฐที่มีได้เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ด้วย หากว่าเรื่อนั้นถูกดำเนินคดีเพื่อการยึดในรัฐภาคี (มาตรา 8)

เรือที่ชักธงของรัฐภาคีจะถูกยึดโดยศาลของรัฐภาคีอีกรัฐหนึ่งได้ก็แต่โดยปฏิบัติตามแบบและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ซึ่งมีหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ดังนี้

อนุสัญญานับนี้ได้เรียงลำดับประเภทของหนี้เอาไว้ว่า หนี้ประเภทใดที่เจ้าหนี้จะสามารถทำคำร้องขอต่อศาลเพื่อให้ดำเนินการยึดเรื่อนั้น (ทำนองเดียวกับที่อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ได้แยกประเภทหนี้ที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดได้เอาไว้ดังได้ศึกษากันมาแล้ว) ดังนั้น ผู้ร้องขอคนใดที่สามารถแสดงได้ว่าหนี้ของตนเป็นหนี้ประเภทใดประเภทหนึ่งที่กำหนดไว้ ศาลก็อาจสั่งให้ดำเนินการยึดเรื่อทุกลำของลูกหนี้เอาไว้ได้ แม้ว่าจะเป็นเรือที่เตรียมตัวจะเดินทางออกสู่ทะเลก็อาจถูกยึดได้ (มาตรา 3)

นอกจากนี้ หากเป็นเรือที่มีเจ้าของลูกหนี้ แต่ว่าเป็นเรือที่ลูกหนี้ได้ทำการเช่ามาเพื่อบรรทุกสินค้าของตน โดยที่ผู้ให้เช่าได้มอบหมายอำนาจจัดการเดินเรื่อนั้นทุกอย่างให้แก่ลูกหนี้ ในกรณีนี้เจ้าหนี้ที่มีหนี้เนื่องมาจากการจัดการเดินเรื่อนี้สามารถร้องขอให้ศาลยึดเรื่อนั้นได้ แม้จะมีชื่อเรือของลูกหนี้ก็ตาม

สำหรับกฎหมายไทยนั้น มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 254 ว่า “ในคดีอื่น ๆ นอกจากคดีมโนสารเร่ โจทก์ชอบที่จะยื่นต่อศาล พร้อมกับคำฟ้อง หรือในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษาซึ่งคำขอฝ่ายเดียวร้องขอให้ศาลมีคำสั่งภายในบังคับแห่งเงื่อนไข ซึ่งจะกล่าวต่อไป เพื่อจัดให้มีวิธีคุ้มครองอย่างใด ๆ ดังต่อไปนี้

1. ให้ยึดเรืออัยทรัพย์สินของจำเลยทั้งหมดหรือบางส่วนไว้ก่อนพิพากษา (รวมทั้งจำนวนเงิน หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งถึงกำหนดชำระแก่จำเลย แล้วมอบให้เจ้าพนักงานบังคับคดี หรือเจ้าพนักงานอื่นใดที่ศาลเห็นสมควรรักษาไว้)

มาตรา 255 “ห้ามมิให้ศาลอนุญาตตามคำขอที่ยื่นไว้ตามมาตรา 254 เว้นแต่ศาลจะเป็นที่

พอใจจากพยานที่ผู้ขอนำมาสืบ หรือที่ศาลได้เรียกมาสืบว่า

(1) คำฟ้องที่ผู้ขอยื่น และในโอกาสที่ยื่นคำขอนั้นมีเหตุสมควร และ

(2) มีเหตุเพียงพอที่จะนำวิธีคุ้มครองตามที่ขอนั้นมาใช้ได้ กล่าวคือ ในกรณีที่มีคำขอให้ยึดหรืออายัดทรัพย์สินของจำเลยไว้ก่อนพิพากษา ต้องให้เป็นที่พอใจของศาลว่า

(ก) จำเลยตั้งใจจะโอน ขาย หรือจำหน่ายทรัพย์สินของตนเสียทั้งหมด หรือแต่บางส่วน หรือยกย้ายไปเสียให้พ้นจากอำนาจศาลเพื่อประวิง หรือขัดขวางต่อการบังคับตามคำบังคับอย่างใด ซึ่งอาจจะออกบังคับเอาแก่จำเลย หรือเพื่อจะฉ้อโกงโจทก์ หรือ

(ข) มีเหตุอื่นใดในการยึด หรืออายัดทรัพย์สินนั้นตามที่ศาลจะพิเคราะห์ เห็นเป็นการยุติธรรมและสมควร” (โปรดดูมาตรา 254-265)

ถ้าหากโจทก์ยื่นคำร้องขอให้ศาลยึด หรืออายัด และศาลได้มีคำสั่งให้ยึดอายัดโดยชอบแล้ว หลังจากนั้นหากมีการก่อให้เกิด โอนหรือเปลี่ยนแปลงซึ่งสิทธิในทรัพย์สินที่ถูกยึด ก็หาอาจใช้ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ (โจทก์) หรือเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ไม่ เช่น ยึดเรือไว้ต่อมาจำเลยเอาเรือไปขาย การขายนั้นก็ไม่มีผล แม้ว่าบุคคลภายนอกจะสุจริต หรือเอาไปทำสัญญาให้เช่าก็ไม่ได้ (มาตรา 305 อนุ 1 และมาตรา 314 อนุ 1) (ฎีกาที่ 1002/ 11) ถึงแม้ว่าราคาแห่งทรัพย์สินนั้นจะเกินกว่าจำนวนหนี้ตามคำพิพากษาและค่าฤชาธรรมเนียมในการฟ้องร้อง และการบังคับคดี และลูกหนี้ตามคำพิพากษาได้จำหน่ายทรัพย์สินเพียงส่วนที่เกินจำนวนนั้นก็ตาม

ข้อสังเกต ตามกฎหมายไทยนั้น การที่โจทก์จะร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งยึดเรือของลูกหนี้ได้นั้น จะต้องปรากฏว่าเรือเป็นกรรมสิทธิ์ของลูกหนี้อยู่แล้ว ถ้าหากว่าเรือเป็นของบุคคลภายนอกที่จะต้องส่งให้ลูกหนี้ในอนาคต โจทก์จะต้องขออายัดเรือนั้น (มิใช่ยึดเรือ) อย่างไรก็ดี การที่โจทก์ใช้ถ้อยคำผิดไปเรียกอายัด เป็นยึด ศาลฎีกาเคยตัดสินว่าไม่สำคัญ (ฎีกาที่ 187/ 2490)

ถ้าหากเป็นเรื่องยึด โดยที่เรือนั้นเป็นของลูกหนี้แล้ว ไม่ว่าเรือนั้นจะอยู่กับจำเลยหรือไม่สำคัญ ขอให้เป็นเรื่องของจำเลย โจทก์ก็ขอยึดได้

กรณีที่กำลังกล่าวมาเป็นการยึดชั่วคราวก่อนมีการบังคับคดีกันจริง ถ้าหากเป็นการยึดชั้นบังคับคดี ก็ต้องพิจารณากันตามมาตรา 303 และต่อ ๆ ไป

สำหรับเรื่องการยึดหรืออายัดเรื่องนี้ กฎหมายไทยมิได้จำกัดเฉพาะหนี้ทางทะเล เพราะฉะนั้น จะเป็นหนี้ที่มีมูลมาจากเหตุใด ๆ ก็ได้ ถ้าหากโจทก์มีเหตุผลเพียงพอ ก็สามารถอ้างขอใช้วิธีการยึด—อายัดทรัพย์สินตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้ แต่การที่จะใช้หลักเกณฑ์เรื่องยึดหรืออายัดนี้ โจทก์ผู้ร้องขอต้องระมัดระวังใช้เมื่อมีเหตุผลสมควร เพราะไม่เช่นนั้นแล้วอาจต้องเสียค่าสินไหมทดแทนแก่จำเลยได้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 263 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า ในกรณีใด ๆ ถ้าศาลได้มีคำสั่งอนุญาตตามคำขอในวิธีการชั่วคราวตามลักษณะนี้ จำเลยซึ่งต้องถูก

บังคับโดยวิธีการนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทน

(1) ถ้าคดีนั้นศาลตัดสินให้โจทก์เป็นฝ่ายแพ้ และปรากฏว่าศาลมีคำสั่งโดยมีความเห็นหลงไปว่าสิทธิเรียกร้องของผู้ขอมีเหตุอันสมควร โดยความผิดหรือเลินเล่อของผู้ขอ

(2) ไม่ว่าคดีนั้นศาลจะชี้ขาดตัดสินให้โจทก์ชนะหรือแพ้คดีก็ดี ถ้าปรากฏว่าศาลมีคำสั่งโดยมีความเห็นหลงไปว่า วิธีการเช่นว่านี้มีเหตุผลเพียงพอโดยความผิด หรือเลินเล่อของผู้ขอ

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวกับการเดินเรือของไทย มีมาตรา 309 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย บัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้โดยตรงว่า

“เมื่อได้มีคำฟ้องเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากเหตุเรือโดนกันยื่นต่อศาล ถ้าผู้ใดที่เกี่ยวข้องในคดีร้องขอขึ้น ท่านว่าผู้พิพากษาที่มีหน้าที่ มีอำนาจที่จะออกคำสั่งให้มีการอายัด (ควรจะเป็นยัด) แก่เรือลำเดียว หรือหลายลำอันต้องหาว่าเป็นต้นเหตุในการเรือโดนกันนั้นได้”

ในมาตรา 56-59 พระราชบัญญัติเรือสยาม ก็กำหนดให้มีการกัก หรือยึดเรือเอาไว้ได้ ถ้ามีความผิดตามที่ระบุไว้เกิดขึ้น เช่น ไม่มีเครื่องหมายแสดงว่าเป็นเรือสยามตามที่ขอจดทะเบียนในการตีความผิดอื่นใดที่เกิดขึ้นในเรือ และมีอัตราโทษจำคุก กำหนดไว้ในกฎหมาย อย่างต่ำ 10 ปี หรือสูงกว่านั้น

เมื่อศาลได้มีคำสั่งให้ยึดหรืออายัดไปแล้ว การยึดอายัดนั้นจะมีผลไปจนกว่าจะมีการเพิกถอนหรือเปลี่ยนแปลงคำสั่งนั้น หรือจนกว่าศาลได้พิพากษาให้ยกฟ้องโจทก์ หรือศาลพิพากษาให้โจทก์ชนะ แต่โจทก์มิได้ดำเนินการขอหมายบังคับคดีภายใน 15 วันตามมาตรา 260 (2) หรือขอหมายบังคับคดีในกำหนดแต่ไม่ดำเนินการบังคับคดีในเวลาอันควร หรือคดีนั้นจบลงด้วยไม่มีการตัดสิน เช่น จำหน่ายคดีเพราะทิ้งฟ้อง ถอนฟ้อง ตายโดยไม่มีคนรับมรดก ความตามมาตรา 42