



บุคคลที่จะค้าขายเกี่ยวกับเรือเดินทะเลจะต้องมีเรือ และการมีเรือนั้น อาจโดยเช่าเขา มา หรือโดยซื้อแสวงหาได้มาเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองก็ได้ การเช่าเรือ (charter) และก่อนที่ใครจะมีเรือให้เช่านั้นก็ต้องมีกรรมสิทธิ์ในเรือนั้นเสียก่อน ฉะนั้น จึงควรอธิบายเรื่องกรรมสิทธิ์ในเรือก่อน

เรื่องเรือเดินทะเลนี้ นอกจากเรือเป็นทรัพย์สินแล้วยังถือว่าเรือเป็นดินแดนของประเทศอีกด้วย (territory) เพราะฉะนั้น จึงไม่เหมือนกับสิ่งหามทรัพย์ทั้งหลาย และก็ไม่ใช่สิ่งหามทรัพย์

ด้วย การที่ถือว่าเรือเป็นดินแดนของประเทศนั้น ไม่ได้ทำให้เรือกลายเป็นสิ่งหามทรัพย์ เรือเดินทะเลเป็นทรัพย์สินเคลื่อนที่ได้ มีสภาพเป็นพิเศษมากมาย เช่น อาจเคลื่อนที่ออกไปพ้นอาณาจักรของประเทศ ไปลอยลำอยู่ในทะเลหลวง และอยู่ภายใต้ลัทธิ freedom of the Sea ของกฎหมายระหว่างประเทศ (ดูคล้าย ๆ กับว่าจะไม่อยู่ในอำนาจของกฎหมายประเทศใดเลย แต่อยู่ในอำนาจของกฎหมายระหว่างประเทศอย่างเดียว)

ในฐานะที่เรือเป็นทรัพย์สิน ตรามติที่เรือนั้นยังอยู่ในเขต 3 ไมล์ หรือ 6 ไมล์ของประเทศเจ้าของเรือ เรือนั้นยังอยู่

ในอำนาจกฎหมายประจำดินแดนของประเทศนั้น (ประเทศส่วนมากถือหลัก 3 ไมล์เป็นอาณาเขต ประเทศนอร์เวย์ถือหลัก 4 ไมล์ และมีบางประเทศ เช่น บราซิล สเปน อิหร่าน รมานีเย ตุรกี และยูโกสลาเวีย ถือหลัก 6 ไมล์)

ยิ่งกว่านี้ ตามหลักกฎหมายธรรมดา ทรัพย์ต่าง ๆ ก็ไม่มีสัญชาติ แต่ว่าความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือกับลูกเรือก็ดี ระหว่างเรือกับเจ้าของเรือก็ดี ระหว่างนายเรือกับเจ้าของเรือก็ดี ระหว่างนายเรือกับคนโดยสารก็ดี จะให้ทั้งลอยลม (in the Air) อยู่อย่างไม่นอนไม่ได้ จำเป็นต้องใช้กฎหมายท้อง

ถิ่น หรือกฎหมายประจำชาติใดชาติหนึ่ง บังคับ และยังมีปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างเรือเดินทะเลกำลังเดินทางอยู่ในทะเลหลวง เช่น มีทหารกลลอบจลาจลจลาจลหรือเกิดมีภาวะสงคราม ซึ่งเรือเดินทะเลย่อมจะได้รับการคุ้มกันจากกองเรือรบ ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้เกิดความนิยมขึ้นในทางการกฎหมาย ยอมให้เรือมีสัญชาติ (Nationality)

คุณสมบัติของผู้เป็นเจ้าของเรือเดินทะเล

ตามกฎหมายอังกฤษ (Merchant Shipping Act 1894) บัญญัติว่า เรืออังกฤษก็ดี หรือการมีหุ้นในเรือดังกล่าวนั้นก็ดี จะมีผู้เป็นเจ้าของได้ก็แต่เฉพาะคนในบังคับอังกฤษ (British Subject) ไม่ว่าจะอยู่ในบังคับตั้งนั้นโดยกำเนิด หรือโดยการแปลงสัญชาติ (Naturalization) และโดยทำนองเดียวกัน บุคคลดังกล่าวนี้เท่านั้นมีสิทธิที่จะได้รับผลประโยชน์กำไร (Beneficial interest) ในเรือเดินทะเล (ตามกฎหมายไทยมีว่าอย่างไรควรไปค้นคว้าดู) ตามที่กล่าวนี้พอเข้าใจได้ง่ายสำหรับบุคคลธรรมดา แต่สำหรับห้างร้านบริษัทจะมีสิทธิดังกล่าวข้างบนอย่างไร เพราะห้างร้านบริษัทประกอบด้วยบุคคลหลายคน ผู้ถือหุ้นอาจจะมีส่วนต่าง ๆ กัน แต่ว่าเรือลำหนึ่งจะมีสัญชาติได้เพียงสัญชาติเดียวตามที่จดทะเบียนไว้เท่านั้น ฉะนั้น ตาม Merchant Shipping Act 1894 จึงระบุข้อความเพิ่มเติมไว้ว่า “ห้างร้านบริษัทที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยหุ้นส่วนบริษัท (Company Act) ต่าง ๆ

นั้น ในการที่จะเป็นเจ้าของเรืออังกฤษ ประเทศมาก ๆ อย่างนี้อยู่ในอำนาจศัตรู (British Ship) ได้จะต้องมีสำนักงานใหญ่สำหรับดำเนินกิจการ (Principal place of Business) อยู่ภายในเขต Dominion ของพระมหากษัตริย์ (His Majesty's Dominion) ตัวอย่างเช่น เมื่อสงครามโลก ค.ศ. 1914 - 1918 มีบริษัทเดินเรือบริษัทหนึ่งจดทะเบียนในประเทศอังกฤษตามกฎหมายหุ้นส่วนบริษัท (Company Act) แต่คณะกรรมการอำนวยการ (Board of Directors) ทำการสั่งกิจการจากเมืองแฮมเบอร์เกอร์ และคณะกรรมการอำนวยการนี้ถือหุ้นส่วนเป็นจำนวนมาก (Majority of the Share) ทั้งสำนักงานอำนวยการก็ตั้งอยู่ที่เมืองแฮมเบอร์เกอร์ด้วย ฉะนั้น เรือของบริษัทนี้จึงถูกรับฐานเป็นทรัพย์สินศัตรู (Enemy property)

มีปัญหาว่า ถ้าชาวต่างประเทศถือหุ้นส่วนในบริษัทเดินเรืออังกฤษจะกระทบกระเทือนถึงฐานะของบริษัทนั้นหรือไม่ ข้อนี้ต้องคำนึงว่าหุ้นส่วนหรือบริษัทนั้นเป็นนิติบุคคลมีสิทธิและหน้าที่เป็นส่วนหนึ่งต่างหากจากผู้ถือหุ้น การที่มีชาวต่างประเทศถือหุ้นนั้น ก็เป็นการลงทุนอย่างหนึ่งเท่านั้น แต่การถือหุ้นในบริษัทนั้น ถ้าชาวต่างประเทศถือหุ้นมาก ๆ ก็อาจครอบงำกิจการของบริษัทได้เหมือนกัน บริษัทก็จะถูกใช้เป็นม่านบังตา (Screen) ซึ่งอาจเป็นภัยต่อผลประโยชน์ของประเทศอังกฤษ ฉะนั้น ศาลอังกฤษจึงได้ตัดสินว่า บริษัทชนิดซึ่งมีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างประเทศมาก ๆ อย่างนี้อยู่ในอำนาจศัตรู (British Ship) ได้จะต้องมีสำนักงานใหญ่สำหรับดำเนินกิจการ (Principal place of Business) อยู่ภายในเขต Dominion ของพระมหากษัตริย์ (His Majesty's Dominion) ตัวอย่างเช่น เมื่อสงครามโลก ค.ศ. 1914 - 1918 มีบริษัทเดินเรือบริษัทหนึ่งจดทะเบียนในประเทศอังกฤษตามกฎหมายหุ้นส่วนบริษัท (Company Act) แต่คณะกรรมการอำนวยการ (Board of Directors) ทำการสั่งกิจการจากเมืองแฮมเบอร์เกอร์ และคณะกรรมการอำนวยการนี้ถือหุ้นส่วนเป็นจำนวนมาก (Majority of the Share) ทั้งสำนักงานอำนวยการก็ตั้งอยู่ที่เมืองแฮมเบอร์เกอร์ด้วย ฉะนั้น เรือของบริษัทนี้จึงถูกรับฐานเป็นทรัพย์สินศัตรู (Enemy property)

เครื่องหมายสัญชาติของเรือนั้นก็อยู่ที่การยกธงขึ้นที่เสา ในเรื่องนี้ก็มีกฎหมายประเทศต่าง ๆ ว่าด้วยการยกธงในเรือบัญญัติไว้ คือ เรือชาติใดก็ยกธงสัญชาติของตนตามระเบียบวิธีที่มีอยู่ในกฎหมาย เรื่องการยกธงเรือนี้เป็นเรื่องสำคัญในเวลาที่เกิดสงคราม คือ บางทีมีการยกธงปลอม คือ เอาธงชาติอื่นมายกขึ้นไว้ที่เสาเพื่อป้องกันมิให้ถูกจับ ตัวอย่าง เช่น เรืออังกฤษ เวลาที่จะเข้าหรือออกจากท่าเรือต่างประเทศ (foreign port) โดยเรือนั้นมีระวางกว่า 50 ตัน (Gross tonnage) จะต้องยกธงอังกฤษ โทษในการไม่ยกธงเรือตามสัญชาตินั้นก็มีความผิดฐานปิดบังสัญชาติ ถ้ายกธงเรือต่างประเทศก็มีความ

ผิดด้วยเหมือนกัน ซึ่งอาจมีโทษถึงริบเรือ (forfeiture of the ship) หรือปรับ หรือจำคุกนายเรือ ข้อแก้ตัวที่จะให้พ้นความผิดและโทษในเรื่องนี้มีอยู่เป็นข้อยกเว้นชั่วคราว (Temporary exception) คือเรือต่างประเทศที่ยกธงอังกฤษ (British flag) เพื่อหลบหนีการจับของฝ่ายศัตรู หรือเรือศัตรูยกธงเรืออังกฤษเท่านั้น

วิธีการจดทะเบียนเรือเดินทะเล การจดทะเบียนเรือเดินทะเลมีประโยชน์เกี่ยวกับหลักฐานและใช้เป็นสถิติ ทำนองเดียวกับประโยชน์ของการจดทะเบียนทรัพย์สินทั้งหลายเพื่อให้รู้ว่าใครเป็นเจ้าของ และมีสัญชาติใด และมีการผูกพันเกี่ยวกับทรัพย์สินที่จดทะเบียนอย่างไร เช่น การจำนองและการขายฝาก ฯลฯ

นายทะเบียน Registrar สำหรับประเทศอังกฤษ มีนายทะเบียนสำหรับจดทะเบียนหรือสัญชาติบริติช (British Ship) แต่สำหรับบางแห่งก็ให้เจ้าหน้าที่ขึ้นผู้ใหญ่ในตำแหน่งอื่นให้ทำงานนายทะเบียนไปด้วย เช่น

ก. สำหรับท่าเรือต่างๆ ใน U.K. Chief officers of customs เป็นผู้รับจดทะเบียนเรือเดินทะเล

ข. ที่เกาะมอลต้า (Moltar) และที่ ยิบรอลรต้า Governor เป็นผู้รับจดทะเบียนเรือเดินทะเล

ค. ที่มัตราส กัลกัตตา บอมเบย์ สมัยที่ประเทศอินเดียยังเป็น Colony ของอังกฤษ หัวหน้าท่าเรือ (Port officer) เป็นผู้รับจดทะเบียนเรือ

ง. สำหรับเมืองบางแห่งที่อยู่ใน

ครอบครองของอังกฤษ บางทีผู้รับจดทะเบียนเรือก็ได้แก่ Chief officer of custom หรือ Governor หรือผู้ที่ Governor แต่งตั้งให้จดทะเบียนแล้วแต่กรณี

ชื่อของเรือ ในการจดทะเบียนจำเป็นต้องตั้งชื่อเรือแล้วเรือนั้นก็อาจถูกปรับถูกริบ เสียค่าธรรมเนียมต่าง ๆ รับผิดชอบในความผิดที่เกิดขึ้นในเรือโดยเจ้าหน้าที่ของเรือ เรือเดินทะเลที่ไม่ได้จดทะเบียน แต่ถ้าตามข้อเท็จจริงเป็นเรือสัญชาติ British กฎหมายอังกฤษก็ถือว่าเป็นเรืออังกฤษเหมือนกัน ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เรือนั้นกลายเป็นดินแดนที่อยู่นอกกฎหมาย ข้อต่างกันคือว่า สำหรับเรือที่จดทะเบียนนั้น มีหลักฐานเบื้องต้นว่าเป็นเรือของอังกฤษ ถ้ามีการฉ้อโกงหรือกรรมสิทธิ์เรือ หน้าที่นำสืบก็ตกอยู่แก่อีกฝ่ายหนึ่ง คือ ฝ่ายที่อ้างตัวเป็นเจ้าของเรือ อันแท้จริงจะต้องนำสืบข้อหักล้างหลักฐานเบื้องต้น (คือทะเบียน)

ในเรื่อง ชื่อเรือนี้ บางทีก็มีการแย่งชื่อเรือ หรืออาจจะเกิดการละเมิดโดยใช้ชื่อเรือซ้ำกันก็ได้ ตัวอย่าง เช่น เรือโมเรตาเนีย (Mauretania) อับปาง เรือนี้เป็นเรือของบริษัท Cunard White Star เพราะฉะนั้นก็ตั้งจำหน่ายทะเบียนเสีย และบริษัทอื่น ๆ ก็น่าจะเอาชื่อเรือ Mauretania ไปตั้งให้เรือลำใดลำหนึ่งของตนได้ แต่บริษัท Cunard White Star มีความประสงค์เป็นอย่างยิ่งที่จะสงวนชื่อ Mauretania นี้ไว้ตั้งให้กับเรือลำที่จะได้รับสร้างขึ้นใหม่ จึงได้หาวิธีสงวนชื่อนี้ไว้ โดยตกลงกับ Isle of

Wight Steam Packet Company ขอให้เอาเรือลำเล็ก ๆ ของบริษัทนั้นไปชื่อ Mauretania ไปพลางก่อน ชื่อของเรือจะต้องแสดงไว้ทั้ง 2 ข้างของกราบเรือ และตอนท้ายเรือ (both bow and stern) (ให้เทียบดู ป.พ.พ.ว่าด้วยการใช้ชื่อซ้ำกัน) ถ้าหากว่าเรือสัญชาติต่างประเทศได้อินมาเป็นกรรมสิทธิ์ของอังกฤษก็ให้ใช้นามเดิมในตอนที่ยจดทะเบียนครั้งแรก

การจดทะเบียนเรือที่มีเจ้าของร่วมกัน (Co-ownership) เรือเดินทะเลเป็นเรือใหญ่โต ราคาแพง ยากที่คน ๆ เดียวจะเป็นเจ้าของโดยเฉพาะทั้งลำได้ จำเป็นอยู่เองที่จะต้องเป็นเจ้าของหลายคน เช่น คน ๆ หนึ่งเป็นเจ้าของเครื่องจักร อีกคนหนึ่งอาจเป็นเจ้าของหลักกระดูกงูเรือ ฯลฯ เรือเดินทะเลอาจแบ่งส่วนออกเป็น ส่วนประกอบที่สำคัญ ๆ ตั้งร้อยอย่างก็ได้ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นจะสับสนกันมาก Merchant Shipping ACT 1894 จึงกำหนดว่าเรือจะมีส่วนประกอบได้เพียง 64 ส่วน สำหรับกรณีที่จะเป็นเจ้าของร่วมกัน คือ ตามกฎหมายใครจะเป็นเจ้าของเรือเกิน 64 ส่วนขึ้นไปแล้ว กฎหมายจะไม่ยอมจดทะเบียนเรือให้ แต่ในทางปฏิบัติจริง ๆ นั้น นายทะเบียนไม่ยอมจดทะเบียนเรือที่มีเจ้าของเรือร่วมกันเกิน 5 คน (ให้เทียบดู ป.พ.พ.ว่าด้วยเรื่องกรรมสิทธิ์ร่วมเจ้านั้นร่วมลูกหนี้ร่วม) เพื่อจะได้รู้สิทธิและหน้าที่ในเรือเช่นนี้ กฎหมายบัญญัติไว้อย่างไร แต่วิธีที่สะดวกกว่านี้ก็คือ ตั้งเป็นห้างหุ้นส่วนบริษัทจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลเสีย แล้ว

นิติบุคคลนั้นก็เป็นเจ้าของเรือแต่ผู้เดียว ส่วนคนอื่นก็กลายเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งสิทธิและความรับผิดชอบระหว่างหุ้นส่วนด้วยกันเองก็ดี หรือระหว่างผู้ถือหุ้นกับบุคคลภายนอกก็ดี มีบัญญัติไว้ในกฎหมายหุ้นส่วนและบริษัทของแต่ละประเทศไป

เรือที่จะต้องจดทะเบียน

ในกฎหมายของอังกฤษระบุว่าเรือที่ไม่ได้แล่นไปโดยฝีพาย (ที่ใช้ทาสกรรเชียง) ไม่ต้องจดทะเบียน เห็นจะเป็นเพราะสมัยนี้เรือเดินทะเลชนิดใช้พายไม่มีอีกแล้วเรือที่ต้องจดทะเบียนนั้นคือ

1. เรือที่มีน้ำหนักเกิน 15 ตัน และใช้เดินทะเล ในต่างประเทศเขามีแม่น้ำใหญ่ ๆ ซึ่งเรือเดินในแม่น้ำอาจมีน้ำหนักเกิน 15 ตันก็ได้ เรือที่ใช้เดินเฉพาะในแม่น้ำหรือชายฝั่งของประเทศอังกฤษ หรือแม่น้ำชายฝั่งของเขตครอบครอง British ไม่ต้องจดทะเบียน
2. เรือที่น้ำหนักไม่เกิน 30 ตัน ที่ใช้โดยเฉพาะในการหาปลาหรือการค้า โดยเฉพาะตามชายฝั่ง New Found-land และที่อ่าวเซนต์โรเลนซ์ ไม่ต้องจดทะเบียนแต่ต้องเป็นเรือที่ไม่มี Fixed Deck
3. พวกเรือเล็ก ๆ ที่เรียกว่า Lighter หรือ Barges ที่ใช้เฉพาะในเขตน้ำจืด (Non Tidal Waters) ก็ไม่ต้องจดทะเบียน เว้นแต่จะใช้ในเขตท่าเรือ (Merchant Shipping Act 1894 และ 1921)
4. เรือของทางราชการ (His Majesty's Navy) ไม่อยู่ภายใต้กฎหมาย

Merchant Shipping Act สำหรับกฎหมายของไทย (ให้เทียบดู ป.พ.พ.เรื่อง การซื้อขายและถ้าได้ค้นดู พ.ร.บ.เกี่ยวกับการเดินเรือไทยก็จะกว้างขวางยิ่งขึ้น)

รายการที่จะต้องแจ้งในการจดทะเบียน

วิธีที่จะจดทะเบียนเรือก็คือว่า ผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในเรือจะต้องไปจดทะเบียนที่นายทะเบียน (Registrar of the Port) ในตำบลหรือในเมืองที่จะใช้เป็น Home Port (ท่าเรือภูมิลำเนา) จะไปจดทะเบียนด้วยตัวเองหรือตั้งตัวแทนไปก็ได้ แต่ต้องทำใบมอบอำนาจให้ถูกต้อง สิ่งที่จะต้องแจ้งหรือปฏิบัติตามรายการก็คือ

1. ต้องทำใบสำรวจเรือ (Surveyor Certificate) หรือใบรับรองการสร้างเรือหรือต่อเรือ (Builder Certificate) ไปแสดง ถ้าเป็นเรือที่สั่งซื้อจากต่างประเทศ และผู้ซื้อไม่สามารถจะแสดง Builder Certificate ได้ก็ต้องนำใบสำคัญการซื้อขาย Bill of Sale ซึ่งเจ้าหน้าที่รับรองถูกต้องไปแสดงแก่นายทะเบียน และนายทะเบียนต้องบันทึกไว้ว่า ผู้ขอจดทะเบียนไม่สามารถแสดง Builder Certificate ได้
2. ใบอ้างหรือใบแสดงกรรมสิทธิ์ โดยระบุว่าผู้ที่ขอจดทะเบียนต้องมีคุณสมบัติจะเป็นเจ้าของเรือ British ได้ วัน เวลา และสถานที่ ซึ่งสร้างเรือนั้น (หมายความว่าเรือที่สร้างในต่างประเทศ) ถ้ารายการเหล่านี้ไม่มีหรือหาไม่ได้ก็ต้องบอกไว้ให้ชัดเจน (ข้อนี้เห็นจะเกี่ยวกับเรื่องความมั่นคงหรือสภาพของเรือเดินทะเล ซึ่งอาจใช้เป็นประโยชน์ในทาง

ราชการหรือการสงครามได้)

3. ชื่อของเรือและชื่อของผู้เป็นนายเรือ
4. จำนวนหุ้นในเรือซึ่งผู้ยื่นขอจดทะเบียนมีอยู่
5. ขอรับรองว่าเท่าที่ผู้ขอจดทะเบียนเป็นเจ้าของนั้นไม่มีบุคคลที่ไร้คุณสมบัติในการเป็นเจ้าของหรือในการมีสิทธิ หรือประโยชน์ตามกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้อยู่เลย

เมื่อจดทะเบียนแล้ว

นายทะเบียนจะเก็บ Surveyor Certificate หรือ Builder Certificate หรือ Bill of Sale และคำแถลงเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในเรือไว้เท่าที่มี นายทะเบียนจะออกใบสำคัญการจดทะเบียน (Certificate of Registration) ให้แก่ผู้ขอจดทะเบียน ใบสำคัญนี้เป็นเอกสารสาธารณะ (Public Document) ซึ่งแสดงถึงสิทธิและหน้าที่ของเรือลำนั้น และถือว่าเป็นการแต่งตั้งนายเรือ (Master) โดยชอบด้วยกฎหมาย ฉะนั้น ใบสำคัญการจดทะเบียนนี้จะต้องเก็บไว้ประจำเรือเสมอ จะเอาไปจดทะเบียนหลักฐานค้าประกันอย่างธรรมดาไม่ได้ เช่น จะเอาไปจดทะเบียนเรือไปจำนองจำนำไม่ได้ เป็นต้น เพราะใบสำคัญนี้มีประโยชน์ในการใช้โดยชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น คือ ใช้เกี่ยวกับการเดินเรือ (Navigation) การเปลี่ยนนายเรือหรือเปลี่ยนเจ้าของเรือจะทำได้โดยนายทะเบียนหรือเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจสลักหลังใบสำคัญจดทะเบียนนี้ ถ้าหากว่าต่อมาเรือนั้นสูญ

หาย อับปาง หรือโอน ขาย ไม่เป็นเรือ
อังกฤษต่อไป จะต้องส่งคืนใบ Certi-
ficate Registration ต่อนายทะเบียน

การซื้อขายเรือเดินทะเล (Purchase)

ผู้ใดอยากมีเรือก็อาจทำได้โดย

3 วิธี คือ

1. ซื้อเรือที่เขาสร้างสำเร็จรูปแล้ว
 2. ซื้อเรือที่ตกลงให้ผู้ขายต่อขึ้นใหม่
 3. จ้างให้เขาสร้างเรือขึ้นใหม่
- (ตามกฎหมายไทยมีบทบัญญัติว่าด้วยการจ้างทำของ)

ถ้าผู้ซื้อต้องการใช้เรือเร็ว ๆ ก็ต้องซื้อตามวิธีที่ 1 คือ เรือที่มีอยู่แล้ว ถ้าผู้ซื้อไม่เร่งร้อนในการซื้อเรือ แต่อยากจะได้เรือใหม่ที่มีส่วนสดขนาดอย่างที่ท่านชอบก็ต้องใช้วิธีที่ 2 หรือ 3 เพราะอาจตกลงรายละเอียดกันได้ในเรื่องการสร้างหรือต่อเรือ

ถ้าผู้ซื้อและผู้ขายเป็นคนสัญชาติเดียวกัน การทำสัญญาซื้อขายหรือจ้างต่อเรือดังกล่าวข้างต้น ก็ง่ายกว่ากรณีที่ผู้ซื้อเป็นคนต่างประเทศ เพราะว่าคนต่างประเทศไม่มีคุณสมบัติที่จะเป็นเจ้าของเรือสัญชาติ British (Un Qualified) ความข้อนี้สำคัญมาก เพราะสัญญาซื้อขายแบ่งเป็น 2 อย่าง คือ สัญญาจะซื้อขาย (Agreement to Sale) และสัญญาซื้อขายเด็ดขาด (Sale) ตัวอย่างคนที่ต่อเรือขายใหม่ หรือคนที่ จะขายเรืออย่างเด็ดขาด ถ้าเป็นคนสัญชาติอังกฤษจะขายเรือให้ชาวต่างประเทศไม่ได้ เพราะนายทะเบียนไม่

ยอมให้เรือที่มีสัญชาติ British อยู่ในกรรมสิทธิ์ของชาวต่างประเทศ

แต่ถ้าทำเป็นสัญญาจะซื้อจะขาย แล้วก็มีการทำได้ คือ เมื่อคู่สัญญาทำสัญญาจะซื้อขายเรียบร้อยแล้ว สัญญานั้นก็สมบูรณ์ คือ ผู้ซื้อบังคับให้เจ้าของไปขอโอนทะเบียนเรือเสียให้ถูกต้องได้ (ต่างกับเรื่องสัญญาซื้อขายเด็ดขาด เพราะในกรณีเช่นนี้ ถ้าผู้ซื้อจะขอให้ผู้ขายไปจดทะเบียนก็ต้องอ้างว่าตนเป็นเจ้าของ ซึ่งผิดต่อหลักของกฎหมาย อังกฤษที่ว่าชาวต่างประเทศเป็นเจ้าของเรือ British ไม่ได้ โดยมากการซื้อขายเรือเดินทะเลมักทำสัญญากันคร่าว ๆ และเกิดเป็นคดีพิพาทเกี่ยวกับว่าสัญญาที่ทำนั้นเป็นสัญญาซื้อขายเด็ดขาดหรือเป็นสัญญาจะซื้อจะขาย ดังนี้ ศาลจึงจะตีความไม่เคร่งครัดตามถ้อยคำและมักจะให้เกิดผลว่าเป็นกรณีเกิดแต่สัญญาจะซื้อขาย House of Lord เคยตัดสินและให้เหตุผลว่า เมื่อผู้ซื้อเป็นบริษัทต่างประเทศ แต่เรือที่ขายยังจดทะเบียนเป็นเรือ British จะถือว่าเจตนาแท้จริงของคู่สัญญาประสงค์ให้เป็นการซื้อขายเด็ดขาดไม่ได้ เพราะหากถ้าเป็นดังนั้นก็เท่ากับว่าผู้ซื้อจะต้องถูกริบสิทธิอย่างแน่นอนตามกฎหมาย (คงไม่มีผู้ซื้อคนใดจะทำสัญญาเช่นนี้)

กรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือ

เรือเดินทะเลเป็นเรือที่มีราคาสูง ดังอธิบายมาแล้ว เพราะฉะนั้น ถ้าเรือเกิดอับปางกลางทะเลก็หมายความว่าใครเป็นเจ้าของจะต้องประสบความเสียหายเป็นเรือนล้าน ๆ บาททีเดียว เรื่อง

กรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือจึงเป็นสิ่งที่ควรระวัง เพราะระหว่างมีการส่งมอบเรือ หรือในระยะเวลาที่ไม่แน่นอนว่ากรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือหรือไม่นั้น หากมีภัยเกิดแก่เรือ เช่น อัคคีภัย หรือเรือโดนพายุไปเกยหินโสโครกดังนี้แล้ว ผู้ขายอาจอ้างว่ากรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือเมื่อผู้ซื้อจะต้องนำเงินมาใช้ ส่วนผู้ซื้อก็อาจอ้างว่ากรรมสิทธิ์ยังไม่เปลี่ยนมือ ผู้ขายต้องเอาเรือมาส่งมอบให้แล้ว มิฉะนั้น ก็อาจบอกเลิกสัญญาไปเลย เพราะฉะนั้น การทำสัญญาซื้อขายเรือเดินทะเลควรให้ผู้เชี่ยวชาญในการช่างหรือทำสัญญาเขียนให้แน่ชัดว่ากรรมสิทธิ์จะเปลี่ยนมือเมื่อใด ที่ไหน (Transfer of Ownership)

ตัวอย่าง 1 บางทีอาจจะระบุว่า กรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือทันทีที่ลงนามในสัญญา แต่ผู้ขายมีหน้าที่นำเรือไปส่งมอบแก่ผู้ซื้อที่เมืองนั้นเมืองนี้ หรือว่าผู้ขายจะต้องซ่อมแซมเรือให้เรียบร้อยก่อนทำการส่งมอบ (Delivery) ดังนี้ ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นแต่เรื่อนั้นก่อนส่งมอบ ถ้าความเสียหายนั้นไม่ใช่ความผิดของผู้ขายแล้ว ความเสียหายก็จะเป็นพับไปแก่ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในการซื้อขายนั้น

เงื่อนไขข้อความในสัญญาที่เป็นสาระสำคัญ (Essential)

ที่พูดกันมามากเป็นสาระสำคัญ ถ้าหากมีการกำหนดเงื่อนไข สัญญาก็เป็นอันได้รับยกย่อง (discharge) แต่ข้อความในสัญญาเป็นข้อความประกอบเท่านั้น และกรณีที่เงื่อนไขสำคัญก็ย่อมอยู่ในสัญญานี้เหมือนกัน นิยมเรียกกัน

ว่าข้อรับรอง (guarantee) ถ้ามีการทำผิดสัญญาเฉพาะที่เกี่ยวกับการรับรองสัญญาทั้งหมดก็ยังใช้ได้ไม่สิ้นสุด แต่คู่สัญญาฝ่ายสุจริตอาจเรียกร้องค่าเสียหายแต่ทั้งนี้แล้วแต่เจตนาของคู่สัญญาที่มีอยู่ ศาลยอมเพ่งเล็งคู่สัญญา ในการเพ่งเล็งเจตนาของคู่สัญญาเช่นนี้ ศาลระลึกละเมอว่า คู่สัญญาไม่มีความคุ้นเคยชัดเจนในสิ่งนั้น คู่สัญญาบางทีอาจจะเขียนสัญญาระบุว่า ข้อนั้นเป็นเงื่อนไขอันเป็นที่รับรอง ศาลจำต้องพิจารณาเพ่งเล็งเจตนาอย่างกว้างด้วยคำที่เขียนขึ้น อีกนัยหนึ่งก็คือในการที่ข้อสัญญาข้อใดเป็นเงื่อนไขตกลง ศาลจะต้องพิจารณาข้อความในสัญญานั้นนำมาวินิจฉัย ยิ่งกว่าจะยอมรับพิจารณาตายตัวตามที่คู่สัญญาเขียนไว้โดยขาดความชำนาญในการกำหนดเงื่อนไขนั้น คือ ศาลเพ่งเล็งเอาเจตนาในขณะที่เวลาที่ตกลงทำสัญญาซื้อขายกัน ฉะนั้น เมื่อต่อมาภายหลังคู่สัญญาจะเปลี่ยนเป็นเจตนาในชั้นเดียวคือ อยากให้เงื่อนไขหรือข้อรับรองในเงื่อนไขนั้นเปลี่ยนไป ศาลก็ต้องวินิจฉัยตามเจตนาเดิม แต่ว่าคู่สัญญาที่เสียหายเพราะการวินิจฉัยเช่นนั้นอาจจะสูญเสียสิทธิเสียทั้งหมดก็ได้ หรือจะยอมแต่เพียงว่าจัดการตามข้อรับรองเท่านั้น ตัวอย่าง เช่นในสัญญาซื้อเรือมีเงื่อนไขว่าจะต้องเป็นเรือที่มีสัญญาเล่นได้ในที่น้ำตื้น ซึ่งผู้ซื้อเรือจะนำเรือนั้นไปเดินที่ตื้น แต่ภายหลังปรากฏว่าเรือใหญ่เกินไป กันบนว่าผิดในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ แต่ผู้ซื้ออาจจะเพ่งเล็งเจตนาในการซื้อเรือได้และยอมรับมอบเรือนั้น

ไว้โดยไม่คำนึงถึงข้อสัญญาเป็นสาระสำคัญเลย คือ จะถือว่าเป็นแต่เพียงสัญญาซื้อรับรองแล้วเรียกบังคับซื้อเรือหรือค่าเสียหายก็ได้

ให้สังเกตว่าตัวอย่างข้างบนนี้เป็นสิทธิของผู้ซื้อ ไม่ใช่สิทธิของผู้ขาย ผู้ซื้อจะละสิทธิสิ้นเชิงหรือบางส่วน ผู้ขายจะต้องยอม (กรณีจะเป็นว่า ราคาเรือที่ขายเรือทั่วไปเป็นราคาดีขึ้นมากสัก 10 เท่า ผู้ขายเองเกิดอยากจะได้เรือไว้ใช้เอง ก็อาจเลิกสัญญาและยอมให้ค่าเสียหาย แต่โดยที่เรื่องนี้เป็นสิทธิของผู้ซื้อ ผู้ขายที่ทำผิดสัญญาจะยืนยันให้สัญญารับไปไม่ได้ การที่ผู้ซื้อจะละสิทธิดังกล่าว อาจจะกล่าวโดยวาจาหรือโดยกระทำอื่นใดก็ได้ เช่นเมื่อรับมอบเรือแล้วก็เก็บไว้ใช้สอย ไม่ปรับปรุงอะไรทั้งนั้นและใช้ไปเวลานาน ยังไม่ถือว่าผู้ซื้อละสิทธิ เพราะสภาพของเรือยังใช้ได้อยู่)

สัญญายกเว้นความรับผิดเกี่ยวกับการซื้อเรือ โดยเหตุที่การเดินเรือมีหลายแบบด้วยกัน การทำสัญญาเดินเรือทะเลจึงต้องมีข้อยกเว้น เพราะเงินที่ผู้ซื้อจ่ายให้มีจำนวนเล็กน้อย ประกอบทั้งความรับผิดก็มีต่าง ๆ กัน ดังตัวอย่าง ตัวอย่างที่ 1 เรือลำหนึ่งมีคนนำมาขาย มีข้อสำคัญระบุว่า เรือนั้นต้องทำด้วยทองแดงตามที่กำหนดไว้เป็น red copper of superment แต่เมื่อทำสัญญาซื้อขายเรือกันจริง ๆ ในสัญญานั้นมีข้อระบุว่า ผู้ซื้อจะต้องรับเรือไป ไม่ว่าจะเห็นเรือหรือไม่หรือจะเหมาะสมด้วยประการใด ๆ หรือไม่ หรือข้อบกพร่องด้วยประการใด ๆ ต่อมาข้อเท็จจริง

ปรากฏว่าเรือนั้นไม่สมบูรณ์ตามความหมายของการเดินเรือ ศาลตัดสินว่า ผู้ขายต้องรับผิดชอบ แม้ว่าผู้ซื้อจะได้มีโอกาสตรวจสอบเรือนั้นเต็มที่ แต่ศาลมีความเห็นว่า ข้อสัญญายกเว้นความรับผิดหรือความบกพร่องต่าง ๆ นั้น เกี่ยวกับความรับผิดชอบที่มีใจความสอดคล้องตามคำพรรณนา (คือ หมายความว่าลบล้างคำพรรณนาไปได้ เช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของเรา)

ข้อสัญญาชนิดนี้ (เกี่ยวกับการซื้อขายเรือจะต้องพิจารณาโดยละเอียดแล้วแต่เรื่องเป็นเรื่อง ๆ ไป) ในสัญญาซื้อขายเรืออาจจะมีความระบุนยกเว้นความรับผิดได้ด้วย "With all faults..... without any allowance for deficiency in length, weight, quantity, quality, or any defect or error Whatever" แปลว่า รวมทั้งความคลาดเคลื่อนเกี่ยวกับความยาว, น้ำหนัก, คุณภาพ, ปริมาณ, ข้อบกพร่อง, ข้อประสงคของการเกี่ยวกับเรือข้อเท็จจริงอาจปรากฏว่า เรือที่ซื้อขายกันนั้น มีสภาพไม่ตรงกับคำพรรณนาเบื้องต้น (description) ผู้ซื้อก็ถือว่าตนมีสิทธิรับค่าเสียหาย แต่ศาลตัดสินว่า ผู้ซื้อไม่มีสิทธิรับค่าเสียหาย เพราะเหตุว่าในสัญญานี้คำว่า "ข้อผิด" "error" หรือ "ข้อผิดหลง" ซึ่งเกิดจากเจตนาของผู้ซื้อซึ่งมักเขียนขึ้น ข้อผิดหลงในที่นี้หมายความว่า ผู้ขายจะไม่รับผิดชอบซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนา และได้บังคับไว้อันเป็นส่วน description ผู้ซื้อซึ่งเป็นโจทก์จะต้องพิสูจน์ว่า ผู้ขายมีเจตนาทุจริตเสีย

ก่อน ตามที่ปรากฏว่าผู้ซื้อไม่ได้พิสูจน์ว่า ผู้ขายจะมีเจตนาข้อฉลในการที่ได้กระทำไว้ จึงให้ยกฟ้องเสียดังคดีระหว่าง Taylor V. Bultin at P 785

อีกคดีหนึ่งคือ การซื้อขายเรือมี สัญญาซื้อขายกันอย่างสั้น ๆ ว่า ขายเรือ ตามสภาพที่เป็นอยู่ โดยมากมักจะเกี่ยวกับการซื้อขายเรือยอร์ช ซึ่งหมายความว่า การซื้อขายเรือในเวลานั้นเป็นการซื้อขาย ณ เวลานั้น ใครซื้อขายไปแล้วภายหลังจะมาร้องบอกว่าบกพร่องอะไรไม่ได้ ดังคดีระหว่าง Por Serutton IJ. in Sullivan V Constable (1932) T.L.R. 369. 370

แต่มีเรื่องซื้อขายเรือยอร์ชอีกลำหนึ่งซึ่งเกิดมีข้อพิพาทยืนยันว่าเรือนั้น อยู่ในสภาพเดินเรือทะเลได้ (Sea Working) ข้อรับรองนี้ได้กล่าวไว้ในขณะทำสัญญา แต่ไม่ได้เขียนไว้ในสัญญา ในสัญญาจึงมีแต่คำว่า "As Line" ศาลตัดสินว่า การยืนยันนั้นเป็นเงื่อนไขของสัญญา แต่เมื่อผู้ซื้อถือเอาแต่เพียงว่าเป็นข้อรับรอง ก็เลยตัดสินให้ใช้ค่าเสียหายตามคดีระหว่าง Sullivan V Constable (1932) 48 T.L.R. 369.

โดยปกติแล้วตามตัวอย่างเหล่านี้ จะเห็นได้ว่า เรื่องเงื่อนไขข้อขัดข้องในสัญญาย่อมจะเกิดขึ้นหรือแสดงออกในขณะที่เราเจรจากัน บางทีจึงเป็นการยากที่จะรู้ว่าคู่สัญญาต้องการให้ข้อความที่เจรจากันเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ที่ไปตกลงกันภายหลังจากการเจรจาในขณะทำสัญญาไม่ได้ ฉะนั้น รูปคดีแต่ละคดีจึงไม่ตรงกัน ตัวอย่างเช่น ในสัญญา

ขายเรือ 2 ลำ มีบันทึกรายการงานการเจรจา เป็น Item ว่าเรือทั้งสองลำนั้นจะต้องมี ระยะเวลา รวมกัน (Joint net weight Capacity) 460 ตัน ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ระยะเวลา รวมกันนั้นมี 360 ตัน แต่ใน สัญญาที่มีข้อยกเว้นความรับผิดชอบไว้ว่า ผู้ขายไม่รับผิดชอบในข้อที่เกี่ยวกับการพรรณนา (Error in description) ศาลตัดสินว่า บันทึกการเจรจาที่เกี่ยวกับน้ำหนักระยะเวลาของเรือ นั้นไม่ถือเป็นสัญญา แม้ผู้ขายจะเอาเรือในสภาพไม่ตรงกับ Nature ก็ไม่สำคัญ ศาลพิจารณาโดยดูเฉพาะตามสัญญานี้แล้ว ตัดสินว่า ผู้ขายไม่ผิด ดังคดีระหว่าง Harrisan V Knowles Toster (1918) L.K.B. 608 (C.A.)

ข้อสัญญาซึ่งถือว่าเป็นที่เข้าใจกัน (Implied Terms)

เนื่องจากการค้าขายมีมาแต่ดั้งเดิม บรรพ จึงมีข้อสัญญาบางอย่างซึ่งเป็น ที่เข้าใจกันว่าไม่ต้องเขียนและซึ่งกฎหมายก็ยอมรับโดยไม่ต้องเขียนไว้ใน สัญญาเหมือนกัน ตัวอย่างเช่น ถ้าใคร เป็นฝ่ายผู้ขายตามสัญญาที่แปลว่า คน นั้นมีสิทธิที่จะขาย ถ้าใครเป็นผู้ซื้อตาม สัญญาที่แปลว่า ผู้นั้นจะต้องได้รับทรัพย์สิน ที่ซื้อขายกันนั้น และได้มีสิทธิครอบครองทรัพย์สินนั้นโดยปกติภาพ ไม่มีภาระ ติดพันใดที่ตนไม่ได้รู้มาก่อน (ให้ดู ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของ ไทยประกอบ) ถ้าหากว่ามีเรื่องรอนสิทธิ หรือการชำระคบกพร่องเกิดขึ้น ซึ่งตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของ ไทยก็มีบัญญัติไว้ สำหรับในเรื่องซื้อขาย

เรือก็มีลักษณะคล้าย ๆ เรื่องซื้อขาย อสังหาริมทรัพย์ ตัวอย่างเช่น มีการเช่า เรือกันเมื่อ ค.ศ. 1914 เพื่อผู้เช่าจะได้ใช้ เรือนั้นเป็นระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1915 ได้เริ่มปฏิบัติการตามสัญญาเมื่อ ค.ศ. 1912 ในปลายปีนั้นรัฐบาลอังกฤษ ก็เกณฑ์เรือไปใช้ (เพราะอยู่ในระหว่าง สถานะสงครามถูกเกณฑ์ไปใช้งาน ค.ศ. 1918 เมื่อเรือนั้นพ้นจากการถูกเกณฑ์ ในราวเดือนพฤศจิกายน 1919 แล้ว ผู้เช่าเรือก็กลับใช้เรือใหม่ตามสัญญา ในระหว่างนั้นเรือลำนั้นได้ถูกเจ้าของ ขายซึ่งเปลี่ยนเจ้าของหลายครั้ง คนที่เป็น เจ้าของเมื่อปี 1920 เจ้าของได้ปฏิเสธไม่ ยอมปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือ โดยถือว่า ตนไม่ได้เป็นคู่สัญญาในการเช่านั้น ศาล ตัดสินว่า ผู้เช่าเรือยังมีสิทธิตามสัญญา เดิมอยู่ เจ้าของใหม่จะไปขัดขวางไม่ให้ ผู้เช่าใช้เรือไม่ได้ (ให้สังเกตว่าเรื่องนี้เป็น กรณีเช่าปนซื้อขาย)

กรรมสิทธิ์ในเรือเปลี่ยนมือเมื่อใด

เรื่องกรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือจากผู้ ขายไปยังผู้ซื้อนั้นสำคัญ เพราะว่าถ้าเรือ เดินทะเลเป็นอันตรายเสียหายก็จะต้อง เป็นพับแก่ผู้เป็นเจ้าของ เช่น ถ้าใน สัญญาบอกว่า ถ้าเรือเป็นของผู้ซื้อตั้งแต่วินลงนามในสัญญา ผู้ขายก็ต้องส่งมอบ เรือให้แก่ผู้ซื้อ การส่งมอบเรือไม่ได้ ส่งมอบกันเหมือนกาแฟถ้วยเดียว เรือที่ ขายอาจจะอยู่ ณ แห่งใดแห่งหนึ่งใน สหรัฐอเมริกาและต้องเดินทางข้ามน้ำ ข้ามทะเลไปให้ถึงมือผู้ซื้อที่เมืองไทย ในระหว่างการเดินทางกลางทะเล ก่อนถึงปลายทางเรือเกิดอัปปางลง เรา

จะเห็นวาทตามข้อเท็จจริงเรือยังไม่ถึงมือผู้ซื้อ แต่ตามสัญญาเรือเป็นของผู้ซื้อเสียแล้ว ฉะนั้น ถ้าเรืออับปางลงโดยเหตุสุดวิสัย ผู้ซื้อก็ต้องเสียค่าซื้อเรือเต็มอัตราตามสัญญา ผู้ขายไม่ต้องเสียอะไรเลย เพราะฉะนั้น ในเรื่องทำสัญญาซื้อขายเรือเดินทะเลจึงจำเป็นต้องระวังเขียนเรื่องกรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือให้ดี บางทีในสัญญาอาจจะบอกไว้ว่าก่อนที่ผู้ขายจะส่งมอบเรือ ผู้ขายจะต้องซ่อมแซมเรือเสียก่อน และเมื่อซ่อมแซมเสร็จแล้วต้องแจ้งให้ผู้ซื้อทราบอย่างนี้ก็แปลว่าเจตนาอันแท้จริงนั้น กรรมสิทธิ์ยังไม่เปลี่ยนมือจนกว่าผู้ขายจะซ่อมแซมเรือนั้นเสียก่อน

ในคดีอีกเรื่องหนึ่ง ผู้ซื้อไม่ได้ขอให้ผู้ขายซ่อมแซมแก้ไขเรือแต่อย่างใดเลย และผู้ซื้อก็รับเรือไปใช้ก่อนที่เรือนั้นเสร็จเรียบร้อย ดังนี้ศาลตัดสินว่า คู่สัญญาเจตนาให้กรรมสิทธิ์เปลี่ยนมือทันที ที่ตกลงทำสัญญานั้น

อนึ่ง ในเรื่องซื้อขายเรือเดินทะเลนี้จะสมบูรณ์เด็ดขาดต้องมีเอกสารอีกฉบับหนึ่ง เรียกว่า Bill of Sale คือเรือเดินทะเลทุกลำที่ต้องจดทะเบียนนั้น การโอนเรือจะต้องทำเป็นเอกสารฉบับหนึ่งเป็นส่วนหนึ่งต่างหากจากสัญญาซื้อขายเรือเดินทะเลนั้น เพียงแต่คู่สัญญาเอาสัญญาซื้อขายไปให้เจ้าหน้าที่ทะเบียนดูเท่านั้น เจ้าหน้าที่จะไม่ลงทะเบียนการซื้อขายหรือการโอนกรรมสิทธิ์ขึ้นได้ (Bill of Sale ต้องมีทุกครั้ง) มันเป็น Detail ที่จำเป็นต้องมีไว้

การผิดสัญญา

ถ้ามีการผิดสัญญา ฝ่ายที่ไม่ผิด

สัญญาก็มีอำนาจเรียกร้อง 2 ประการ

1. เรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหาย
2. พ้องขอให้ปฏิบัติตามสัญญา

(Specific performance) ซึ่งเป็นอำนาจที่ฝ่ายเป็นโจทก์อาจจะเลือกใช้ได้อย่างใดอย่างหนึ่ง ศาลมีหลักการพิจารณาอย่างไรในการที่บังคับผู้ขายเรือ ซึ่งไม่ยอมส่งมอบเรือให้แก่ผู้ซื้อ (ถ้าพูดตามกฎหมายไทยก็มีอยู่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ให้ใช้คำสั่งศาลแทนเจตนาบังคับคดีเฉพาะเจาะจง) มีคดีอยู่คดีหนึ่ง ที่ศาลบังคับให้ผู้ขายเรือต้องส่งเรือให้แก่ผู้ซื้อ เพราะเรือมีคุณค่าในทางปฏิบัติสำหรับผู้ซื้อซึ่งเป็นโจทก์ แม้ว่าเรือนั้นจะเป็นเรือที่เก่าไม่สู้จะมีค่านัก แต่ว่าเครื่องจักรและหม้อน้ำของเรือเป็นเครื่องใหม่ ซึ่งกรมเจ้าท่าของประเทศฝ่ายโจทก์จะยอมอนุญาตให้เรือนั้นใช้เดินทะเลได้ โจทก์ก็ต้องการเรือนั้นไปใช้ทันทีและเจ้าหน้าที่จดทะเบียนเรือก็จะจดทะเบียนให้ทันที (คดีเกิดขึ้นในประเทศเยอรมัน) ศาลจึงเห็นว่า การที่จะบังคับให้ผู้ขายซึ่งเป็นจำเลยยอมใช้ค่าเสียหายนั้นไม่สามารถชดเชยความเสียหายของโจทก์ได้ จึงตัดสินให้โจทก์ชนะ

Shipbuilding Contract สัญญาจ้างต่อเรือหรือการซื้อเรือในอนาคต

ที่อธิบายมาแล้วเป็นเรื่องซื้อเรือที่ครบบริบูรณ์แล้ว แต่การจ้างต่อเรือหรือซื้อเรือในอนาคต เป็นสิ่งที่มีความสำคัญซับซ้อนกันมาก เพราะผู้รับต่อเรือนั้น จะต้องใช้เงินทุน จ้างกรรมกรและผู้

แบบแปลนเรือนั้น เป็นต้น ในกฎหมาย

อังกฤษบอกว่าเป็นสัญญาซื้อขายเด็ดขาด ไม่ได้ก็จริง แต่ก็เป็นสัญญาจะซื้อจะขาย และระหว่างที่ผู้รับต่อเรือนั้นสร้างเรือ ทั้งผู้รับต่อเรือและผู้ว่าจ้างต่อเรือก็มีข้อห่วงใยต่อกันทั้งสองฝ่าย

ผู้รับต่อเรืออาจจะไม่มีทุนหมุนเวียนเพียงพอในการใช้จ่ายต่อเรือลำนั้น และยังอาจจะหวังว่าถ้าลงทุนต่อเรือไปแล้วจนเกือบสำเร็จแล้ว ผู้ว่าจ้างต่อเรือก็อาจผิดสัญญาทำให้ตนลำบากได้ ในข้อนี้จึงมักตกลงให้ผู้ว่าต่อเรือชำระเงินเป็นทอด ๆ (ถ้าไม่ไปกู้จาก Bank มาใช้จ่ายในการต่อเรือเสียเอง) ข้อนี้ต่างกับการซื้อเรือสำเร็จรูปแล้วยอมส่งเงินทีหลัง เพราะว่าฝ่ายผู้ว่าต่อเรือก็เกรงว่าถ้าชำระเงินไปเป็นทอด ๆ แล้วภายหลังผู้ต่อเรือมีปัญหากฎหมายก็จะลำบาก ถ้าจะให้ผู้รับต่อเรือจัดการจำนองเรือเป็นประกัน ก็ไม่ได้เพราะเรือยังต่อไม่สำเร็จ ทางออกของคู่สัญญาก็มักจะตกลงกันว่า ถ้าส่วนสำคัญส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือได้ประกอบขึ้นเสร็จแล้วโดยผู้รับต่อเรือ ผู้ว่าต่อเรือก็จะจ่ายเงินให้ส่วนหนึ่ง และส่วนประกอบของเรือที่ประกอบเรียบร้อยแล้วเป็นทรัพย์สินประกันหรือทรัพย์สินจำนอง ดูคล้าย ๆ กับการชำระเงินผ่อนส่ง โดยผู้ขายยังไม่ได้ส่งมอบสินค้า จะส่งมอบสินค้ากันหมดก็เมื่อต่อเรือนั้นครบสมบูรณ์ 100% (ต่างกับเช่าซื้อเพราะว่ากรณีเช่าซื้อทรัพย์สินอยู่ในครอบครองของผู้เช่า) ในระหว่างต่อเรือนั้นเองก็ยังมีสัญญาพิเศษระหว่างผู้ว่าต่อเรือและผู้ต่อ

เรืออีกหลายอย่าง เช่น วัตถุหรือเครื่อง ที่จะต่อเรือได้เหมาะสมตามความประ- ชนสินค้าลงเรือผู้ขนก็ต้องรู้ว่าสินค้าอะไร จักต้องใช้สำหรับเรือไหน ที่จะต้องให้ผู้ว่า สิ่งที่จะจะจอยอยู่ในสัญญา นั้น ข้อนี้เป็น จะต้องเอาลงก่อนเอาลงทีหลัง หรือ ต่อเรือตรวจรับรองเสียก่อน หรือเรือที่ต่อ ข้อสำคัญ เพราะว่าเรือที่ต่ออย่างบก- สินค้าใดควรไว้หัวเรือ และสินค้าไหนเอา เสรีเรียบร้อยต้องมีการทดลองเดินเครื่อง พ่วงบางทีความชำรุดบกพร่องไม่แสดง ไว้ท้ายเรือ การปฏิบัติการจะต้องมีการ ในทะเลแห่งหนึ่งแห่งใดให้เป็นที่ยืนยัน ตัวทันทีทันใดในเวลารวดเร็ว แต่เมื่อผู้ว่า วางแผนผังในการจัดระวางว่าสินค้าใด ในประสิทธิภาพของเรือเสียก่อนที่จะส่ง ต่อเรือรับมอบเรือแล้วเอาไปใช้ในการ ควรจะวางตรงไหน (เช่น การขนส่งสินค้า มอบ (delivery) ขนส่งเกิดอุปสรรค เช่น เครื่องเสียกลาง จากท่ากรุงเทพฯ เพื่อไปยุโรป มีสินค้าที่

ยังมีวิธีแก้ไขยุ่งยากดังกล่าวข้าง มหาสมุทรแล้วก็ต้องจ้างเรืออื่นโยงเข้า จะต้องนำขึ้นที่ท่าสิงคโปร์ แต่เวลาขน บนอีกวิธีหนึ่ง คือ คู่สัญญาตัดตอนการ ผัง และบางทีผู้ส่งสินค้าก็อาจมาฟ้อง สินค้าลงเรือได้ขนเอาสินค้าของสิงคโปร์ ต่อเรือนั้นออกเป็นส่วนตัว หรือขึ้น เรียกค่าเสียหายได้อีก การฟ้องร้องหรือ ลงไว้ก่อน และเอาสินค้าที่จะไปยุโรป

(Stages of construction) แล้วถือว่า การเรียกร้องใช้สิทธิก็อาจจะสับสน ใน เอาไว้ข้างบน ฉะนั้น เมื่อถึงเมืองท่า เป็นการซื้อขายเด็ดขาดทุก ๆ ตอนทุก ๆ ที่สุดอาจพิสูจน์ได้ว่า ผู้ต่อเรือไม่มีสมรรถ- สิงคโปร์เวลาจะเอาสินค้าขึ้นก็ย่อมจะอยู่ ขึ้น แม้แต่วัตถุที่จะนำมาใช้ในการต่อ ภาพ ความรับผิดชอบสุดท้ายก็จะตกอยู่แก่ ยากมากและเสียเวลา อย่าลืมว่าการเสีย เรือนั้นบางประเภทก็อาจจะตกลงให้เป็น ผู้ต่อเรือ คือ อาจถูกเป็นจำเลยซึ่งมีผู้ฟ้อง เวลาของเรือเดินทะเลนั้นย่อมหมายความว่า ของผู้ว่าต่อเรือได้เป็นตอน ๆ คู่กับระยะที่ ไล่เบี้ยลงมาเป็นทอด ๆ และโดยทำนอง ถึงการเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก ผู้ว่าต่อเรือชำระเงินล่วงหน้าเป็นคราว ๆ เดียวกัน ถ้ามีผู้รับช่วงต่อเรือไปจากผู้รับ บางทีอาจเกิดการละเมิดสัญญากันได้ เหมือนกัน โดยมีเงื่อนไขกำกับไว้ให้เป็น ต่อเรือ (Sub - Contraction implied ด้วย) เพราะฉะนั้น ในการทำสัญญาจึง หน้าที่ขั้นสุดท้ายของผู้ต่อเรือว่า ในชั้น foreignty) ก็ใช้บังคับแก่ผู้รับต่อเรือ ต้องระมัดระวังในข้อนี้มาก นอกจากนี้ ที่สุดผู้ต่อเรือมีหน้าที่ที่จะประกอบเรือนั้น เหมือนกัน แล้วยังจะต้องดูสภาพต่าง ๆ ของสินค้า ให้สำเร็จรูปบริบูรณ์แล้วจัดการส่งมอบ ข้อควรระวังในการทำสัญญา อีกด้วย เช่น สินค้าบางอย่างถูกแดดถูก

(ถ้าไม่ส่งมอบก็อาจจะใช้สิทธิยึดหน่วง การขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ผ่นไม่ได้ สินค้าบางอย่างเป็นวัตถุอัน- หรือเป็นปัญหารุณิสถิ์เกิดขึ้นได้ ในเมื่อ ถ้าผู้ขน ขนไม่ดีอาจเกิดการเสียหาย เช่น ทราย ถ้าขนไม่ดีหรือเก็บไม่ดีอาจเกิด ผู้ต่อเรือไม่ได้ชำระค่าวัตถุต่าง ๆ แก่ผู้ขาย ตัวสินค้าชำรุดหรือสินค้าหนัก ๆ หล่นลง ระเบิดเป็นอันตรายได้ □ ตัวอย่าง เช่น ถ้ามีอุปสรรคอย่างหนึ่ง บนเรือทำความเสียหายให้แก่เรือ การ

อย่างใด ทำให้การต่อเรือตามสัญญา ชะงักงล) อาจจะมีเรือหลายลำ มีหม้อ น้ำ มีเครื่องจักร มีเครื่องประกอบทั้งอยู่ มากมายในอุ้งต่อเรือของผู้ต่อเรือ ซึ่ง อุปกรณ์เหล่านี้บรรดาเจ้าหน้าอาจมาเรียกร้องได้พร้อม ๆ กัน โดยอ้างสิทธิยึด หน่วง หรือรุณิสถิ์ หรือเหตุอื่น ๆ

ข้อรับรองที่เป็นที่เข้าใจกันสำหรับ ซื้อขายในอนาคต (Implied) ผู้ต่อเรือนั้น เป็นบุคคลที่มีความรอบรู้และสมรรถภาพ

