



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติ

การจ้างแรงงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

พ.ศ.

คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ

ทำหน้าที่รัฐสภา

บรรจุนิติบัญญัติครั้งที่ ๑๓

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ฉพ. ๑๓๗ / ๒๕๓๕

เอกสารประกอบการพิจารณา

งานบริการค้ำคว้า ศูนย์บริการเอกสารและค้ำคว้า สำนักงานเลขาธิการรัฐสภา โทร. ๒๕๒๖๑๔๑ ๙๙ ต่อ ๒๓๒ ๒๓๔

สารบัญ

1. สารสำคัญร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 1
2. อัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจ้างเรือ 7
3. "นุริมสิทธิทางทะเลและสิทธิจ้างเรือเดินทะเล" 8

บ้งอร มาลาศรี

วิทยากร 5

ผู้รับผิดชอบ

สาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติการจํานองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล

พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการจํานองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล

เหตุผล

โดยที่ในปัจจุบันการจํานองเรือเดินทะเลและนุริมสิทธิเหนือเรือเดินทะเล ได้นำบทบัญญัติว่าด้วยจํานองและนุริมสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ แต่โดยที่กิจการเรือเดินทะเลมีลักษณะเฉพาะที่จําเป็นต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ เกือบตลอดเวลา การนำบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับจึงไม่เหมาะสม จําเป็นต้องแยกการจํานองเรือเดินทะเลและนุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือเดินทะเลออกจากกฎหมายว่าด้วยเรือไทยซึ่งยังคงบังคับตามบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยสมควรให้มีกฎหมายสำหรับใช้บังคับกับการจํานองเรือเดินทะเลโดยตรง และกำหนดนุริมสิทธิทางทะเลขึ้นไว้โดยเฉพาะสำหรับเรือเดินทะเล เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาพาณิชย์นาวีของไทย และคุ้มครองบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเลได้อย่างเหมาะสม

สรุปสาระสำคัญ

1. ขอบเขตการใช้บังคับ

สาระสำคัญในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ขึ้นอยู่กับความหมายของคำว่า "เรือ" "จํานอง" และ "นุริมสิทธิทางทะเล"

"เรือ" หมายถึง เรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอส ขึ้นไป (มาตรา 4) หมายความว่า

(1) ต้องเป็นเรือที่มีเครื่องจักรขับเคลื่อนในตัวเอง ประเภทที่สามารถใช้เดินทะเลได้ และมีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอส ขึ้นไป จึงสามารถจํานองตามกฎหมายนี้ได้ และต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่ง "นุริมสิทธิทางทะเล" ตามกฎหมายนี้ ทั้งนี้ "ใบทะเบียนเรือ" ที่นายทะเบียนเรือออกให้จะระบุไว้ว่า เป็นเรือกล (หรือเรือไม่มีเครื่องจักร) เรือเดินทะเล (หรือเรือเดินในลำน้ำ) และมีขนาดตันกรอสเท่าใด

(2) จะเป็นเรือไทย หรือเรือต่างชาติก็ได้ เพราะกฎหมายนี้จะใช้บังคับ (ในทางแพ่ง) แก่เรือทุกชาติ ถ้าบทบัญญัติมาตราใดประสงค์จะให้หมายถึงเรือไทยก็จะใช้คำว่า "เรือไทย" (เช่นมาตรา 6 มาตรา 10 - 13)

"จำนอง" (ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 702) หมายถึง สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ผู้จำนอง เอาทรัพย์สินตราไว้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับจำนอง เป็นประกันการชำระหนี้ โดยไม่ส่งมอบทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้รับจำนอง

ผู้รับจำนอง ชอบที่จะได้รับชำระหนี้จากทรัพย์สินที่จำนองก่อนเจ้าหนี้สามัญ มีפקต้องพิจารณาว่ากรรมสิทธิในทรัพย์สินจะได้โอนไปยังบุคคลภายนอกแล้วหรือไม่

- กฎหมายนี้ยอมรับการจำนองเรือต่างประเทศที่สร้างขึ้นในต่างประเทศด้วย (มาตรา 23) ดังนั้น การบังคับจำนองเรือต่างประเทศในประเทศไทยโดยฟ้องคดีต่อศาลไทยจึงสามารถทำได้ตามเงื่อนไขที่บัญญัติไว้

"บุริมสิทธิทางทะเล" เป็นสิทธิพิเศษของเจ้าหนี้ ทำให้เจ้าหนี้มีสิทธิได้รับชำระจากเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิฯ ก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ ของเจ้าของเรือนั้น

- "เรือ" ที่อาจอยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเล จะเป็นเรือไทย หรือเรือต่างชาติ ก็ได้

2. บททั่วไป

2.1 ห้ามจำหน่ายเรือไทย

- การจำหน่ายเรือไทยที่เป็นเรือกลเดินทะเลขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอกขึ้นไป ให้เป็นโมฆะ (มาตรา 6)

- แต่การจำหน่ายที่ทำไว้ก่อนกฎหมายนี้ใช้บังคับ ก็ให้มีผลต่อไป (มาตรา 7)

2.2 สาระสำคัญในสัญญาจำนองเรือ (มาตรา 8)

- ให้ระบุมูลหนี้ (เช่น หนี้กู้ยืม เงินกู้) และจำนวนหนี้

- จำนวนหนี้ชำระเป็นเงินต่างประเทศ ก็ได้

2.3 สิทธิจำนองครอบเพียงใด (มาตรา 9)

- จำนองเรือ ครอบไปถึงเครื่องอุปกรณ์และสิ่งของหึ่งปวงที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีไว้

ประจำเรือ

- คู่สัญญาอาจตกลงกันให้จำนองเรือไม่ครอบไปถึงเครื่องอุปกรณ์หรือสิ่งของบางอย่างก็ได้

2.4 กรณีเรือซึ่งจำนอง หรือสิ่งของที่จำนองครอบไปถึงสูญหายหรือเสียหาย (มาตรา 10)

- ให้สิทธิจำนองครอบไปถึงทรัพย์สินที่ได้มาแทนที่เรือหรือสิ่งของที่จำนองครอบไปถึงนั้น (เป็น "ช่วงทรัพย์สิน" หรือ "เอาทรัพย์สินอันหนึ่งเข้าแทนที่ทรัพย์สินอีกอันหนึ่ง ในฐานะนิตินัยอย่างเดียวกับทรัพย์สินอันก่อน" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 226 วรรคสอง)

3. การทำสัญญาและจดทะเบียนจำนอง

3.1 สัญญาจำนองเรือไทยต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียน (มาตรา 11)

- ผู้รับจดทะเบียน คือ นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือที่จะจำนองนั้น (มาตรา 12 วรรคหนึ่ง)

- เรือไทยซึ่งจดทะเบียนเรือไว้ที่เมืองท่าหนึ่ง (เช่น ฉะเชิงเทรา) จะไปจดทะเบียนจำนองที่เมืองท่าอื่น (เช่น สงขลา) ก็ได้ หรือจะจดทะเบียนจำนองที่สถานทูตหรือสถานกงสุลไทยในต่างประเทศ (เช่น ที่สิงคโปร์) ก็ได้ (มาตรา 12 วรรคสอง)

3.2 ใบแทนใบทะเบียนเรือไทย (มาตรา 13)

- ในกรณีที่เป็นต้องนำใบทะเบียนไปจากเรือเพื่อใช้ในการจดทะเบียนจำนอง ให้มีการออก "ใบแทนใบทะเบียนฯ" เพื่อนำไปติดไว้ในเรือชั่วคราว

- "ใบแทนใบทะเบียนฯ" นี้ ให้ถือเสมือนเป็นใบทะเบียนตัวจริงแต่ใช้ได้เพียง 30 วัน และจะใช้ทำนิติกรรมใด ๆ ไม่ได้ทั้งสิ้น

3.3 บุคคลทั่วไปอาจตรวจดูทะเบียนจำนองเรือได้ (มาตรา 14)

- โดยเสียค่าธรรมเนียม และจะขอคัดสำเนาหลักฐานก็ได้

4. ผลของการจำนองและการบังคับจำนอง

4.1 ผู้รับจำนองมีสิทธิดักว่าใครบ้าง (มาตรา 15)

- ผู้รับจำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือที่จำนองนั้น ก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ ของเจ้าของเรือ นอกจากเจ้าหนี้ซึ่งมี "บุริมสิทธิทางทะเล"

4.2 จะบังคับจำนองได้เมื่อใด (มาตรา 16)

- ผู้รับจำนองมีสิทธิบังคับจำนอง เมื่อ

(1) ลูกหนี้ผิดนัดชำระหนี้

(2) เรือที่จำนองเสียหาย ราคาเรือเหลือน้อยไม่คุ้มจำนวนหนี้ที่ยังค้าง

(3) ผู้จำนองผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง ซึ่งทั้งสองฝ่ายตกลงกันไว้ในสัญญานั้น ๆ ว่า ให้บังคับจำนองได้เมื่อผิดสัญญาข้อดังกล่าว (ซึ่งข้อสัญญาท่านเองนี้อาจมีหรือไม่มีก็ได้ แล้วแต่จะตกลงกัน)

4.3 วิธีบังคับจำนอง (มาตรา 17)

- ผู้รับจำนองอาจขอให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้
- (1) ให้เจ้าของเรือเป็นผู้จัดการขายเรือนั่นเอง
- (2) ให้ผู้รับจำนองจัดการขายเรือนั้น หรือ
- (3) ให้ปิดเรือที่จำนองนั้นออกขายทอดตลาด

4.4 การเรียกเอาจำนองหลุด (มาตรา 18)

คือ เอาเรือที่จำนองเป็นกรรมสิทธิ์ของตน ซึ่งผู้รับจำนองอาจขอให้ศาลมีคำสั่งได้เมื่อ

- (1) ขาดส่งดอกเบี้ยไม่น้อยกว่า 2 ปี
- (2) ราคาเรือไม่มากกว่าจำนวนหนี้ที่ค้างชำระ
- (3) ไม่มีการจำนองรายอื่น และ
- (4) ไม่มีเจ้าหนี้ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลร้องขอรับชำระหนี้

4.5 กรณีที่ยังบังคับจำนองแล้วได้เงินไม่พอชำระหนี้ (มาตรา 19)

ผู้รับจำนองยังมีสิทธิเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระหนี้ส่วนที่ยังขาดอยู่ได้

4.6 ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจำนองเรือ (มาตรา 20)

คือ ศาลแพ่ง แต่ถ้าศาลอื่น (ซึ่งเรือที่จำนองอยู่ในเขตศาล) ได้สั่งกักเรือไว้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือฯ ก็ให้ศาลที่สั่งกักเรือนั้นมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี

4.7 การจำนองเรือต่างชาติจะบังคับได้ต่อเมื่ออยู่ภายใต้เงื่อนโบดังต่อไปนี้ (มาตรา 21)

- 1. สัญญามีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นได้จดทะเบียนไว้
- 2. ได้มีการจดทะเบียนสัญญาไว้ในทะเบียนเรือที่ได้จดทะเบียนไว้
- 3. เป็นกรณีที่ฟ้องต่อศาลได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ หรือกฎหมายอื่น ๆ

5. บุริมสิทธิทางทะเล

5.1 มูลหนี้ที่ทำให้เกิด "บุริมสิทธิทางทะเล" (มาตรา 22)

- (1) ค่าจ้างและเงินอย่างอื่นที่ต้องจ่ายให้แก่คนประจำเรือ
- (2) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเกี่ยวกับชีวิตหรือร่างกาย
- (3) ค่าคอมแทนการช่วยเหลือกู้ภัย
- (4) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายของทรัพย์สินที่เกิดจากการกระทำละเมิด

5.2 ลักษณะพิเศษของบุริมสิทธิทางทะเล (มาตรา 23)

ทำให้ผู้ทรงสิทธิ (เจ้าหนี้) มีสิทธิบังคับชำระหนี้เอาจากเรือ (ยัดเรือ) ที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเล แม้ว่าเรือนั้นจะไม่ได้เป็นของลูกหนี้ก็ตาม

5.3 ผลของบุริมสิทธิทางทะเล (มาตรา 24)

มีดังนี้ คือ

- (1) ใช้ได้โดยไม่ต้องจดทะเบียน
- (2) ได้ผลก่อนสิทธิจำนอง ก่อนบุริมสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และก่อนสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ที่เป็นหนี้สามัญ
- (3) ถ้ามีบุริมสิทธิทางทะเลหลายรายเหนือเรือลำเดียวกัน บุริมสิทธิทางทะเลเหล่านี้จะได้ผลตามลำดับ ดังกล่าวใน 5.1 เว้นแต่บุริมสิทธิทางทะเล ตาม 5.1 (3) คือ ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ให้ได้ผลก่อนบุริมสิทธิอื่น ๆ ที่มีอยู่ก่อนการช่วยเหลือกู้ภัย และถ้ามีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายหลังได้ผลก่อน
- (4) ถ้าบุริมสิทธิในลำเดียวกันมีหลายราย ให้เจ้าหนี้แต่ละรายได้รับชำระหนี้ตามอัตราส่วน

5.4 ค่าใช้จ่ายตามคำสั่งศาล (มาตรา 25)

เงินที่ได้จากการบังคับคดีโดยนำเรือออกขายตามคำสั่งศาลนั้น ให้นำเงินที่ได้นั้นชำระค่าฤชาธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการบริหารการยุติธรรม ค่าส่งคนประจำเรือกลับถิ่นฐาน และค่าใช้จ่ายในการจัดสรรเงินจำนวนดังกล่าวตามลำดับเสียก่อน แล้วจึงจ่ายให้แก่เจ้าหนี้ ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเล

5.5 การโอนกรรมสิทธิ์และสิทธิเรียกร้อง

- (1) เมื่อเกิดบุริมสิทธิทางทะเลขึ้นเหนือเรือลำใดแล้ว การโอนกรรมสิทธิ์เรือ่นั้น ไม่ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลนั้นระงับสิ้นไป เว้นแต่ผู้รับโอนจะได้ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ใน 5.6 (5) (มาตรา 27)
- (2) ผู้รับโอนสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเล เช่นเดียวกับผู้โอน (มาตรา 26)

5.6 การระงับสิ้นไปของบุริมสิทธิทางทะเล (มาตรา 28)

บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือสำเภาใดระงับสิ้นไปโดยเหตุดังต่อไปนี้

- (1) โดยอายุความเมื่อพ้น 1 ปี
- (2) ได้ขายเรือสำเภาไปตามคำสั่งศาล
- (3) ผู้รับจำนองเอาเรือจำนองหลุด
- (4) เรือสำเภานั้นถูกริบตามคำสั่งศาลหรือคำสั่งพนักงานเจ้าหน้าที่

6. บทเฉพาะกาล

- (1) การจำนำเรือไทย ที่เป็นเรือกลเดินทะเลตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไป ก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ ไม่ถือว่าเป็นโมฆะ (มาตรา 29)
- (2) การจำนองเรือไทยที่มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นการจำนองตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 30)

บุริมสิทธิทางทะเล และสิทธิจำนองเหนือเรือเดินทะเล (Maritime Liens and Mortgages)

โดย ... นายสมพร ไพลิน
สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

1. ภูมิหลัง

ในกรณีที่เจ้าของเรือลำหนึ่งมีหนี้ค้างชำระแก่เจ้าหนี้หลายราย โดยมีมูลหนี้หรือบ่อเกิดแห่งหนี้ในลักษณะต่าง ๆ กัน ถ้าเจ้าของเรือไม่มีทรัพย์สินอื่น ๆ ที่จะให้บังคับเอาชำระหนี้ได้นอกจากเรือลำนั้นเพียงลำเดียว และจำนวนเงินสุทธิที่ได้จากการขายทอดตลาดเรือลำนั้นไม่พอชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้ครบทุกคน ก็จะเกิดปัญหาขึ้นว่า เจ้าหนี้รายใดเป็นผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน กรณีเช่นนี้ ในขั้นแรกจะต้องพิจารณาเสียก่อนว่าในบรรดาหนี้สินหลายรายหลายประเภทเหล่านั้น มีหนี้รายใดบ้าง ซึ่งอยู่ในประเภทที่มีเรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้ และในบรรดาหนี้ที่มีเรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้ด้วยกันนั้น มีหนี้รายใดอยู่ในประเภทที่มีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนหลังตามลำดับอย่างไรบ้าง แล้วจึงจัดสรรเงินที่ได้จากการขายเรือชำระหนี้เต็มจำนวนให้แก่ผู้ที่มีสิทธิในลำดับต้นไปก่อน เหลือเท่าใดก็จัดสรรชำระหนี้ให้แก่ผู้ที่มีสิทธิในลำดับต่อไปเรื่อย ๆ จนหมดเงินที่ได้จากการขายเรือนั้น

กฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law) ที่ใช้เป็นหลักในการพิจารณาว่า หนี้ของเจ้าของเรือประเภทใดบ้างเป็นหนี้ที่มีเรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้ และหนี้เหล่านั้นมีประเภทใดบ้างที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับก่อนหลังอย่างไรนั้น เรียกว่า กฎหมายว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนองเรือ (Law on maritime liens and mortgages) ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปถึงลักษณะทั่วไปได้ดังนี้

• สืบจากหนังสือวารสารอัยการ ประจำเดือน พฤศจิกายน 2534 ปีที่ 14 ฉบับที่ 165

1.1 บุริมสิทธิทางทะเล (maritime liens) : คือ หนี้หรือสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนีมียู่ต่อเจ้าของเรือ และกฎหมายกำหนดให้เรือเป็นหลักประกันชำระหนี้โดยที่เจ้าหนี้ไม่ต้องจดทะเบียนสิทธิของตนไว้กับพนักงานเจ้าหน้าที่ หนี้หรือสิทธิเรียกร้องประเภทนี้ ในบางประเทศเรียกว่า "สิทธิเรียกร้องเหนือเรือ (claims over the ship)" เช่น เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น เป็นต้น ตัวอย่างของหนี้หรือสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนีมียุริมสิทธิทางทะเล (หรือสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ) ก็มีเช่น เงินรางวัลในการช่วยเหลือกู้ภัย เงินสมทบ general average ค่าจ้างคนประจำเรือ ค่าเสียหายของทรัพย์สินซึ่งได้รับความเสียหายเนื่องจากการเดินเรือ หรือการดำเนินงานของเรือนั้น ค่าซ่อมเรือ ค่าขึ้นอู่ ค่าเสบียงสัมภาระสำหรับเรือ เป็นต้น

1.2 จำนองเรือ (maritime mortgage หรือ ship mortgage) : การจำนองเรือ ในบางประเทศแม้จะไม่จดทะเบียนจำนองไว้กับพนักงานเจ้าหน้าที่ ก็สามารถฟ้องร้องบังคับกันได้ ในระหว่างผู้จำนองกับผู้รับจำนอง การจำนองในลักษณะเช่นนี้เรียกว่า equitable mortgage แต่ในประเทศอื่น ๆ ส่วนมากรวมทั้งประเทศไทย การจำนองจะต้องจดทะเบียน จึงจะใช้บังคับกันได้โดยถือว่าหนี้เงินกู้เป็นหนี้ที่เรือเป็นหลักประกัน การชำระหนี้ และแม้ในประเทศที่ยอมให้มี equitable mortgage นั้นเองก็ตาม ก็ยังให้ผู้รับจำนองที่ได้จดทะเบียนไว้มีสิทธิดีกว่าผู้รับจำนองที่ไม่ได้จดทะเบียน

1.3 บุริมสิทธิทางทะเลกับสิทธิจำนอง : โดยทั่วไป กฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย (นอกจากสหรัฐ ฯ) จะกำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลได้รับชำระหนี้จากเรือ (เงินสุทธิตี่ได้จากการขายเรือ) ก่อนสิทธิจำนอง เช่น จ่ายค่าจ้างคนประจำเรือ จ่ายเงินรางวัลในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือนั้น ฯลฯ จนครบถ้วนเสียก่อน จึงจะชำระหนี้เงินกู้ยืมและดอกเบี้ยให้แก่ผู้รับจำนองเรือนั้น

1.4 ลำดับของบุริมสิทธิทางทะเล : แม้กฎหมายพาณิชย์ในหลาย ๆ เรื่องของประเทศต่าง ๆ จะมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (uniformity) คือ มีหลักกฎหมายที่ไม่แตกต่างกันในสาระสำคัญ เนื่องจากแต่ละประเทศต่างก็เป็นภาคีอนุสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์ฉบับเดียวกัน แต่หลักกฎหมายในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล และการจำนองเรือของประเทศต่าง ๆ ยังไม่ลงรอยกันเท่าใดนัก แม้ว่าจะได้มีการทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับบุริมสิทธิ

ทางทะเลขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 1926 แต่อนุสัญญาดังกล่าวก็มีภาคีเพียง 22 ประเทศ โดยที่ประเทศซึ่งมีอิทธิพลทางการค้าและการเดินเรือหลายประเทศไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา เช่น สหรัฐ อังกฤษ ญี่ปุ่น เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ แคนาดา สหภาพโซเวียต เป็นต้น และแม้ต่อมาจะได้มีการทำอนุสัญญาในเรื่องเดียวกันขึ้นอีกในปี ค.ศ. 1967 แต่ก็มีภาคีเพียง 4 ประเทศเท่านั้น การจัดลำดับสิทธิของบุริมสิทธิทางทะเลและสิทธิจำนองตามกฎหมายของประเทศต่างๆ จึงยังคงแตกต่างกันอยู่ ตัวอย่างเช่น

1.4.1 สหรัฐ ให้ถือว่าหนี้ในมูลหนี้ต่างๆ ดังต่อไปนี้ เป็นหนี้ที่มีเรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้ และให้เจ้าหนี้ที่ระบุไว้ใน ลำดับต้น มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน เจ้าหนี้ที่ระบุไว้ในลำดับหลัง คือ

- (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารการยุติธรรม
- (2) ค่าจ้างคนประจำเรือ รวมทั้งค่าชดเชยและค่าทดแทนตามกฎหมายแรงงาน
- (3) เงินรางวัลช่วยเหลือกู้ภัย และเงินสมทบ general average ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือนั้น
- (4) ค่าเสียหายที่เกิดจากกรณีเรือโดนกัน และค่าเสียหายในกรณีอื่นๆ ที่มีสาเหตุมาจากเรือนั้น ทั้งที่เป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน
- (5) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือสหรัฐ ฯ ไว้เป็นประกัน
- (6) หนี้ค่าซ่อมเรือ ค่าเสบียงและสัมภาระสำหรับเรือ ค่าจ้างลากจูงเรือ ค่าตอบแทนการใช้อู่แห้ง (dry dock) และสิ่งจำเป็นอย่างอื่น
- (7) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือต่างประเทศไว้เป็นประกัน

1.4.2 อังกฤษ เจ้าหนี้ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลและเจ้าหนี้จำนอง จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้จาก (เงินสุทธิตี่ได้จากการขาย) เรือตามลำดับดังนี้ คือ

- (1) ค่าใช้จ่ายในการบริหารการยุติธรรม
- (2) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีของเจ้าหนี้ผู้เป็นโจทก์
- (3) เงินรางวัลช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

- (4) ค่าเสียหายที่เกิดจากกรณีเรือโตนกัน
- (5) ค่าจ้างคนประจำเรือนอกจากนายเรือ
- (6) ค่าจ้างนายเรือและหนี้เงินทศรองจ่ายของนายเรือ
- (7) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือไว้เป็นประกัน

1.4.3 อนุสัญญาฯ ปี 1926⁽¹⁾ ให้เจ้าหนี้ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลและเจ้าหนี้จำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้จาก (เงินสุทธิที่ได้จากการขาย) เรือตามลำดับ คือ

(1) ค่าฤชาธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ ค่าภาษี ค่าภาระหรือค่าธรรมเนียมที่ค้างชำระแก่หน่วยงานของรัฐ ค่าจ้างนำร่องและค่าดูแลรักษาเรือ นับตั้งแต่เข้าท่าสุดท้าย

(2) สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาจ้างนายเรือ ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่ทำงานในเรือ

(3) ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเงินสมทบ general average

(4) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดอันเกิดจากกรณีเรือโตนกัน หรืออุบัติเหตุอย่างอื่นในการเดินเรือ รวมทั้งค่าเสียหายของสิ่งก่อสร้างอันเป็นส่วนประกอบของท่าเรือ ท่าเทียบเรือ ร่องน้ำ; ค่าสินไหมเพื่อความเสียหายต่อร่างกายของคนโดยสารและลูกเรือ; ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายของสินค้าหรือสัมภาระของผู้โดยสารที่อยู่ในเรือ

(5) สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาที่นายเรือเป็นผู้ทำขึ้น หรือเกิดจากการกระทำของนายเรือ ซึ่งกระทำภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน ณ เมืองท่าอื่นที่มีใช้เมืองท่าจดทะเบียนของเรือนั้น ในกรณีที่การทำสัญญาหรือการกระทำเช่นนั้นเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อการบำรุงรักษาเรือหรือเพื่อให้เรือนั้นสามารถเดินทางต่อไปได้ ทั้งนี้ ไม่ว่านายเรือผู้นั้นจะเป็นเจ้าของเรือด้วยหรือไม่ และไม่ว่าสิทธิเรียกร้อง (ในฐานะเจ้าหนี้) จะเป็นของนายเรือเอง ผู้ซ่อมเรือ ผู้ให้กู้ยืมเงิน หรือเจ้าหนี้ตามสัญญาอื่นใด

(6) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือไว้เป็นประกัน

(1) ชื่อเต็มของอนุสัญญาดังกล่าวคือ "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, Signed at Brussels, 10 April 1926"

1.4.4 อนุสัญญาปี 1967⁽²⁾ ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลและเจ้าหน้าที่จำนอง มีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือ (เงินสุทธิต่ได้จากการขายเรือ) ตามลำดับ ดังนี้คือ

- (1) ค่าจ้างและเงินอย่างอื่นที่ค้างชำระแก่นายเรือและคนประจำเรือ
- (2) ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระเกี่ยวกับท่าเรือ คดอง ร่องน้ำ และค่าจ้างนำร่อง
- (3) สิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือเพื่อความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือวัตถุนิวเคลียร์)
- (4) สิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือในมูลละเมิดและไม่อาจฟ้องร้องได้ในมูลสัญญา เพื่อความเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ นั้น ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือวัตถุนิวเคลียร์)
- (5) สิทธิเรียกร้องเอาเงินรางวัลช่วยเหลือกู้ภัย ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือ และเงินสมทบ general average

(6) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือนั้นไว้เป็นประกัน

แต่ทั้งนี้ ให้บุริมสิทธิ ๖ ตาม (๕) มีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับก่อนบุริมสิทธิในข้ออื่น ๆ ที่เกิดขึ้นก่อนการช่วยเหลือกู้ภัย การเคลื่อนย้ายซากเรือ หรือการกระทำที่ถือเป็น general average แล้วแต่กรณี

1.5 ลักษณะสำคัญและบทบาทของบุริมสิทธิทางทะเล

1.5.1 ลักษณะสำคัญ : บุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นและมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย โดยที่ผู้ทรงสิทธิไม่จำเป็นต้องกระทำพิธีการใด ๆ และเมื่อเกิดขึ้นแล้วก็เป็นภาระที่ติดอยู่กับเรือนั้นเรื่อยไปไม่ว่าเรือนั้นจะได้เปลี่ยนเจ้าของไปแล้วก็ตาม โดยไม่คำนึงว่าเจ้าของใหม่จะได้ทราบถึงความมีอยู่ของบุริมสิทธิ ๖ นั้นหรือไม่ก็ตาม

(2) อนุสัญญานี้มีชื่อเต็มว่า "International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, Done at Brussels on 27 May 1967"

บุริมสิทธิ ฯ จะระงับสิ้นไปโดยเหตุเพียง ๓ ประการเท่านั้น คือ โดยการปลดปล่อย
หนี้ โดยอายุความ และโดยการขายทอดตลาดเรือนั้นตามคำสั่งศาล

1.5.2 บทบาท : การที่มีกฎหมายกำหนดให้เจ้าหนี้บางประเภทมีบุริมสิทธิทาง
ทะเล คือ ให้ถือว่าเรือที่เกี่ยวข้องกับการก่อหนี้เป็นหลักประกันการชำระหนี้เช่นนั้น นอกจาก
จะเป็นประโยชน์แก่เจ้าหนี้โดยตรงแล้วยังมีส่วนช่วยเหลือเกื้อกูลเจ้าของเรือในการประกอบกิจ
การขนส่งทางทะเลเป็นอย่างมากอีกด้วย เช่น เจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้จัดหาเสบียงและสัมภาระให้แก่
เรือ อยู่ซ่อมเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เป็นต้น เพราะทำให้บุคคลเหล่านี้มีความมั่นใจใน
การที่จะให้เครดิตแก่เรือที่มีความจำเป็นต้องจัดหาสัมภาระหรือทำการซ่อมแซมเรือ ณ ที่อื่น ๆ
ที่ไม่ใช่เมืองท่าของตน หรือต้องการบริการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ว่า ณ ที่ใด ๆ ซึ่งบางครั้งเจ้าของ
เรืออาจไม่มีเงินหรือส่งเงินไปให้นายเรือไม่ทันเวลาก็ได้

1.6 ลักษณะสำคัญและบทบาทของการจำนองเรือ :

1.6.1 ลักษณะสำคัญ : เมื่อได้จดทะเบียนจำนองเรือแล้ว สิทธิจำนอง
จะไม่ระงับสิ้นไปเนื่องจากการเปลี่ยนเจ้าของเรือนั้นเช่นเดียวกับบุริมสิทธิทางทะเลสิทธิจำนอง
จะระงับสิ้นไปได้โดยเหตุต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายเรื่องจำนองเท่านั้น เช่น ลอน
จำนอง ปลดจำนอง เป็นต้น

1.6.2 บทบาท : ในปัจจุบัน การจำนองเรือได้เข้ามามีบทบาทในการจัดหาเรือ
ของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเป็นอย่างมาก ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลสามารถ
เป็นเจ้าของเรือซึ่งมีมูลค่ามาก ๆ ทั้งที่มีเงินทุนหรือทุนจดทะเบียนไม่มากนักก็ได้ โดยใช้วิธีกู้ยืม
เงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินไปชำระราคาเรือให้แก่ผู้ต่อเรือ และทำสัญญาจดทะเบียน
จำนองเรือนั้นให้ไว้แก่ธนาคารหรือสถาบันการเงิน

2. กฎหมายไทยเกี่ยวกับบุริมสิทธิเหนือเรือและการจำนองเรือ

2.1 กฎหมายว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเล : ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเรื่องบุริม-
สิทธิทางทะเลโดยเฉพาะ คงมีแต่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และในส่วนที่
เกี่ยวกับเรือ ก็มีบทบัญญัติมาตรา 36 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช

2481⁽³⁾ ให้ถือว่าเรือไทยที่จดทะเบียนแล้วเป็นอสังหาริมทรัพย์ในเรื่องที่เกี่ยวกับบุริมสิทธิ ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกันแล้วอาจสรุปได้ดังนี้

2.1.1 มูลหน้ที่เจ้าหน้บุริมสิทธิเหนือเรือ : มีอยู่ 3 ประเภทตามลำดับ ดังนี้คือ

- (1) รักษาเรือ
- (2) จ้างทำของเป็นการงานทำขึ้นบน (ใน) เรือ
- (3) ขายเรือ

ทั้งนี้โดยเทียบเคียงกับบุริมสิทธิพิเศษเหนืออสังหาริมทรัพย์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 273 และลำดับแห่งบุริมสิทธิพิเศษตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 279

2.1.2 การจดทะเบียนบุริมสิทธิ : บุริมสิทธิเหนือเรือที่เกิดจากมูลหน้ดังกล่าวใน 2.1.1 จะมีผลใช้ได้ต่อไปเมื่อได้จดทะเบียน ดังนี้ คือ

(1) บุริมสิทธิในมูลรักษาเรือ เมื่อได้ทำการเพื่อบำรุงรักษาเสร็จแล้ว ต้องไปบอกลงทะเบียน (จดทะเบียน) ไว้โดยพลัน (เทียบเคียงกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 285)

(2) บุริมสิทธิในมูลจ้างทำของเป็นการงานทำขึ้นบนเรือ ก่อนลงมือทำการ ต้องทำรายการประมาณราคาชั่วคราวไปบอกลงทะเบียนไว้ (เทียบเคียงกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 286)

(3) บุริมสิทธิในมูลขายเรือ ต้องไปบอกลงทะเบียนสัญญาซื้อขายนั้นโดยระบุว่าราคาเรือและดอกเบี้ยในราคานั้นที่ยังไม่ได้ชำระเป็นจำนวนเท่าใด

2.2 กฎหมายว่าด้วยกำหน้จ้งเรือ : แม้บทบัญญัติใน พ.ร.บ. เรือไทยฯ ที่ว่าด้วยกำหน้จ้งเรือจะมีเพียง 2 มาตรา คือ มาตรา 36 กับมาตรา 37 แต่กับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องกำหน้จ้งเรือรองรับอยู่แล้วว่า เรือกำปั่น (ships) หรือเรือ

(3) มาตรา 36 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ. เรือไทย พุทธศักราช 2481 มีข้อความว่า "ในเรื่องบุริมสิทธิซึ่งระบุไว้ในมาตรา 273 ถึงมาตรา 276 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ให้ถือว่าเรือดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ และให้นำมาตรา 285 ถึงมาตรา 289 แห่งประมวลกฎหมายนั้นมาใช้บังคับ และในเรื่องการจดทะเบียนบุริมสิทธิดังกล่าวมาแล้ว ให้เอาทะเบียนประจำเมืองทำขึ้นทะเบียนของเรือนั้นเป็นหน้งานเจ้าหน้าที่"

มีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป (or vessels of six tons and over) เรือกลไฟ (steam launches) หรือเรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป (or motor boats of five tons and over) เป็นทรัพย์สินที่อาจจำนองได้หากว่าได้จดทะเบียนแล้ว ดังนั้น บทบัญญัติเรื่องการจำนองในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงใช้บังคับแก่การจำนองเรือได้ทั้งหมด

2.3 บุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือกับสิทธิจำนอง : แม้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่มีบทบัญญัติไว้โดยตรงว่า บุริมสิทธิพิเศษหรือสิทธิจำนองสิทธิใดจะเป็นใหญ่กว่ากัน แต่ก็อาจแปลความได้จากบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 253 มาตรา 277 มาตรา 287 และมาตรา 288 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 289 มาตรา 318 และมาตรา 319) ว่า ถ้าได้จดทะเบียนบุริมสิทธิพิเศษไว้ตาม 2.1.2. แล้ว ลำดับแห่งสิทธิจะเป็นดังนี้ คือ

- (1) ค่าฤชาธรรมเนียมในการบังคับคดี (จ่ายให้รัฐตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 318)
- (2) ค่าฤชาธรรมเนียมในการฟ้องร้อง (จ่ายให้แก่เจ้าหนี้ตามคำพิพากษา)
- (3) ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้
- (4) บุริมสิทธิในมูลรักษาเรือ
- (5) บุริมสิทธิในมูลจ้างทำของเป็นการทำงานทำขึ้นบนเรือ
- (6) สิทธิจำนอง
- (7) บุริมสิทธิในมูลขายเรือ

8. ข้อเปรียบเทียบระหว่างหลักกฎหมายไทยกับหลักกฎหมายต่างประเทศ

3.1 ข้อแตกต่างที่สำคัญและเห็นได้ชัด ระหว่าง บุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ กับ บุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือตามกฎหมายไทย มีอยู่ดังนี้ คือ

- (1) บุริมสิทธิทางทะเล ฯ เกิดขึ้นและมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายโดยที่ผู้ทรงสิทธิ (lien holder) ไม่ต้องกระทำพิธีการใด ๆ ทั้งสิ้น แต่บุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือจะให้ผลต่อเมื่อผู้ทรงสิทธิได้ไปจดทะเบียนไว้แล้วเท่านั้น

(2) บุริมสิทธิทางทะเล ๗ มีรายละเอียดมากกว่าและชัดเจนกว่าบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือ การนำกฎหมายเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลมาใช้กับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติจึงง่ายและสะดวกกว่า เช่น กรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือมีการกระทำที่เป็น general average ถ้าใช้กฎหมายไทยบังคับก็ต้องตีความเสียก่อนว่า เป็นการกระทำเพื่อรักษา (preserve) เรือ ซึ่งเห็นได้ชัด แต่บางกรณีก็อาจมีปัญหาในการตีความได้ เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้อย่างกว้าง ๆ สำหรับกรณีทั่ว ๆ ไปเพียง 3 ข้อ ในขณะที่บุริมสิทธิทางทะเลอาจมีได้ในลักษณะต่าง ๆ กันนับสิบเรื่อง ซึ่งยังเป็นการไม่แน่นอนว่า บุริมสิทธิทางทะเลบางเรื่องจะเป็นบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือตามกฎหมายไทยหรือไม่ เช่น ค่าจ้างคนประจำเรือ เป็นต้น

3.2 ในเรื่องการจำนองเรือ ผู้รับจำนองเรือตามกฎหมายไทยน่าจะมีสิทธิดีกว่าผู้รับจำนองตามกฎหมายต่างประเทศ เพราะถ้าไม่นับค่าฤชาธรรมเนียม ฯ และค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ทั้งหลายแล้ว ก็มีหนี้บุริมสิทธิซึ่งเป็นใหญ่กว่าสิทธิจำนองอยู่เพียง 2 ประเภท คือ หนี้ค่ารักษาเรือ กับ หนี้ค่าจ้างทำของเป็นการงานทำขึ้นบนเรือ ซึ่งเห็นได้ว่าหนี้ที่เป็นบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศหลายอย่างจะไม่เข้าข่ายเป็นบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือตามกฎหมายไทย และบางอย่างแม้จะเข้าข่ายเป็นบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือ แต่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิของคนก่อนเจ้าหนี้จำนองได้ในกรณีที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วเท่านั้น ซึ่งในทางปฏิบัติเจ้าหนี้อาจไม่ทราบถึงข้อกำหนดจึงไม่ได้ไปจดทะเบียนไว้ หรือแม้จะทราบก็ไม่สะดวกหรือไม่คุ้มค่าที่จะจัดการจดทะเบียนสิทธิของตนก็ได้ โอกาสที่เจ้าหนี้อื่น ๆ ของเจ้าของเรือจะมีสิทธิดีกว่าเจ้าหนี้จำนองจึงมีน้อยมาก

3.3 ข้อดีและข้อด้อยของกฎหมายไทยในปัจจุบัน

พิจารณาในแง่ของการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไทย

ข้อดี : ตามความเห็นทางกฎหมายดังกล่าวใน 3.2 จะเห็นได้ว่าเจ้าหนี้ซึ่งให้เจ้าของเรือไทยกู้ยืมเงินโดยรับจำนองเรือไว้เป็นประกันจะมีหลักประกันการชำระหนี้ที่ดีกว่ากรณีที่รับจำนองเรือต่างประเทศ หากว่าบังคับตามกฎหมายของประเทศเจ้าของเรือ จึงน่าจะเป็นผล

ให้ธนาคารและสถาบันการเงินทั้งในประเทศและต่างประเทศยินดีที่จะให้เจ้าของเรือไทยกู้ยืมเงินโดยรับจำนองเรือไว้เป็นประกันมากกว่าเรือของประเทศต่าง ๆ ที่มีกฎหมายว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนองเรือดังกล่าวข้างต้น ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนเงินทุนของพาณิชย์นาวีไทยได้ส่วนหนึ่ง

ข้อค้อย :

(1) เนื่องจากกฎหมายไทยในปัจจุบันไม่ได้บัญญัติไว้โดยตรงและชัดเจนว่า สิทธิของเจ้าหนี้ที่มีเรือเดินทะเลเป็นประกันการชำระหนี้ นั้น เป็นไปตามลำดับค้ำประกันที่แสดงไว้ใน 2.3 ธนาคารและสถาบันการเงินโดยทั่วไปจึงอาจไม่แน่ใจว่าสิทธิของผู้รับจำนองเรือเดินทะเลจะเป็นใหญ่กว่าหรือเป็นรองเจ้าหนี้อื่น ๆ ประเภทใดบ้าง ซึ่งได้มีผู้บริหารของธนาคารใหญ่แห่งหนึ่งปรารภต่อที่ประชุมเรื่องการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ซึ่งจัดขึ้นที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ว่า ถ้ามีกฎหมายกำหนดไว้ให้ชัดเจนว่า เจ้าหนี้จำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือที่จำนองก่อนหรือหลังเจ้าหนี้ประเภทอื่น ๆ อย่างไรบ้าง ธนาคารก็จะสามารถรู้ล่วงหน้าได้ว่าการรับจำนองเรือไว้เป็นประกันการชำระหนี้มีความเสี่ยงมากน้อยเพียงใด และสามารถพิจารณาวงเงินกู้ยืมที่เหมาะสมได้ซึ่งหากอยู่ในภาวะเช่นนั้น ธนาคารก็พร้อมที่จะให้การสนับสนุนทางการเงินแก่กิจการพาณิชย์นาวีไทยโดยรับจำนองเรือไว้เป็นประกัน

(2) การที่กฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลไว้โดยตรง และกฎหมายเรื่องบุริมสิทธิพิเศษที่อาจนำมาปรับใช้กับกรณีของเรือได้ก็บัญญัติไว้เพียง 2 อย่าง อีกทั้งยังกำหนดให้ต้องจดทะเบียนจึงจะเป็นใหญ่กว่าสิทธิจำนอง นั้น อาจเป็นผลเสียต่อเรือไทยซึ่งจำเป็นต้องจัดหาเสบียงสัมภาระหรือน้ำมันเชื้อเพลิง ณ เมืองท่าอื่นในต่างประเทศ หรือจำเป็นต้องซ่อมแซมเรือหรือรับบริการที่จำเป็นอย่างอื่นโดยไม่คาดหมาย เพราะอาจไม่ได้รับเครดิตจากผู้จัดส่งเสบียงสัมภาระหรือน้ำมันเชื้อเพลิง หรืออยู่ซ่อมเรือหรือผู้ให้บริการเหล่านั้น เนื่องจากเห็นว่าตนไม่ได้อยู่ในฐานะเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิเหนือเรือนั้นตามกฎหมายไทย และในกรณีที่ได้ให้เครดิตไปแล้วโดยไม่รู้ว่าการกฎหมายไทยเป็นเช่นนั้น เมื่อได้รู้ความจริงในภายหลังก็จะจัดการบังคับเอาชำระหนี้เสียก่อนที่เรือจะกลับถึงประเทศไทยโดยขอให้ศาลในประเทศของตนหรือ

ประเทศอื่นที่เรืออยู่ในขณะนั้นสั่งกักเรือไว้ ... ซึ่งศาลจะสั่งปล่อยเรือต่อเมื่อเจ้าของเรือจัดการชำระหนี้ให้เสร็จสิ้นหรือนำหลักประกันไปวางไว้ต่อศาลมิฉะนั้นก็จะจัดการนำเรือออกขายทอดตลาดเพื่อเอาเงินชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ซึ่งในกรณีเช่นนี้จะเป็นผลเสียแก่ทั้งเจ้าของเรือเองและผู้รับจ้างด้วย

(3) กรณีที่เจ้าของเรือติดค้างค่าจ้างคนประจำเรือ ถ้าพิจารณาตามกฎหมายไทยในปัจจุบัน บางคนมีความเห็นว่าคนประจำเรื่อน่าจะไม่มีบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือนั้น ซึ่งหากความเห็นนี้ถูกต้องก็จะเป็นผลเสียแก่ทั้งเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ดังตัวอย่างเรื่องราวที่เกิดขึ้นแล้ว 2 เรื่อง คือ

- เรื่องที่ 1 เจ้าของเรือไทยลำหนึ่งติดค้างค่าจ้างคนประจำเรือเป็นเวลาหลายเดือน และปล่อยเรือจอดค้างอยู่ที่ไต้หวันโดยเจ้าของเรือไม่ยอมติดต่อกับคนประจำเรือที่มีทั้งไทยและคนอินโดนีเซียซึ่งทนอดอยากไม่ไหว แทนที่จะนำเรือมายังประเทศไทย กลับนำเรือไปฮ่องกง และได้ขอความอนุเคราะห์จากสำนักงานช่วยเหลือทางกฎหมายของทางราชการที่นั่นให้ช่วยดำเนินการขอให้ศาลสั่งกักเรือนั้นไว้ และนำเรือออกขายเพื่อเอาเงินมาชำระค่าจ้างให้แก่พวกตน

- เรื่องที่ 2 เรือต่างประเทศลำหนึ่งมีคนประจำเรือเป็นคนไทย ถูกเจ้าของเรือทอดทิ้งไม่ยอมติดต่อกับคนประจำเรือขณะที่เรือนั้นอยู่ในประเทศไทยโดยที่เจ้าของเรือยังคงติดค้างค่าจ้างคนประจำเรืออยู่ ซึ่งคนประจำเรือไม่รู้จะทำประการใด จนในที่สุดก็ต้องทิ้งเรือไปโดยไม่ได้รับค่าจ้างที่ติดค้างอยู่นั้น

4. ข้อสรุปและเสนอแนะ

พิจารณาจากข้อดีและข้อด้อยของกฎหมายไทยในเรื่องที่เกี่ยวกับสิทธิจ้างงานบุริมสิทธิเหนือเรือเดินทะเลแล้วจะเห็นว่า แม้จะมีข้อดีอยู่แต่ก็ไม่เป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือไทยในเรื่องเงินทุนและเรื่องอื่นๆ มากนัก เนื่องจากแหล่งเงินทุนมองไม่เห็น หรือไม่แน่ใจในข้อกฎหมายเพราะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกระจัดกระจายกันอยู่ และถ้าตีบทสิทธิตามที่แสดงไว้ใน 2.3 ก็เป็นแค่เพียงความเห็นทางกฎหมายเท่านั้น ในขณะที่ข้อด้อยของกฎหมายปรากฏผลเสียอย่าง

เห็นได้ชัด และอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายเรื่องนี้ในปัจจุบันยังไม่อยู่ในสภาพที่เอื้ออำนวยต่อการส่งเสริมพาณิชย์นาวีทั้งในเรื่องเงินทุนและความสะดวกในการดำเนินกิจการ

ดังนั้น จึงควรดำเนินการตรากฎหมายพาณิชย์นาวีในเรื่องสิทธิจำนองและบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือเดินทะเลขึ้นไว้โดยเฉพาะ ทำนองเดียวกับนานาประเทศที่เห็นความสำคัญของกิจการพาณิชย์นาวี เพื่อให้การสนับสนุนโดยทางอ้อมแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลของไทยทั้งในเรื่องเงินทุนและความสะดวกในการจัดหาเสบียงสัมภาระและบริการ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงความจำเป็นที่จะต้องคุ้มครองบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหาย โดยมีสาเหตุมาจากการเดินเรือหรือการดำเนินกิจการของเรือเดินทะเลด้วย