

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

จากการศึกษาถึงสิทธิของผู้รับจ้างเองเรือทำให้ทราบว่า ประเทศไทยมีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว คือ พระราชบัญญัติการจ้างเองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 12 ว่าด้วยเรื่องการทำงานส่วนที่สามารถอนุโลมมาใช้บังคับกับการจ้างเองเรือ ตามพระราชบัญญัติการจ้างเองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกัน วิทยบทบัญญัติกฎหมายทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวนี้ จะกำหนดในเรื่อง

- 1) ลักษณะทั่วไปของการจ้างเองเรือ อันได้แก่ ขนาดของเรือที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายแต่ละฉบับ รูปแบบของการทำสัญญาจ้างเอง ตลอดจนขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวกับการจ้างเองเรือ
- 2) สิทธิหน้าที่ของคู่สัญญา ซึ่งได้แก่ ผู้รับจ้างเองเรือและผู้จ้างเองเรือ
- 3) หลักเกณฑ์การบังคับจ้างเองเรือ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่เป็นไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ มูลเหตุที่เข้าห้ผู้รับจ้างเองเรือจะสามารถฟ้องบังคับจ้างเองเรือ คือ การที่ลูกหนี้ผิดนัดชำระหนี้ ulyได้รับคำบอกกล่าวให้จัดการชำระหนี้ภายในเวลาอันสมควรแล้ว หรือการที่เรือซึ่งเป็นทรัพย์สินที่จ้างเองตลอดจนสิ่งของที่สิทธิจ้างเองเรือครอบไปถึงได้สูญหายหรือเสียหาย เป็นเหตุให้ไม่เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ หรือการที่ผู้จ้างเองเรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อกำหนดในสัญญาจ้างเอง
- 4) วิธีการบังคับจ้างเองเรือ ซึ่งจะมีส่วนเชื่อมโยงไปถึงกระบวนการขึ้นศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ในการทำให้ความคุ้มครองชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษา เนื่องจากเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างเองมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ จะมีการเคลื่อนที่ไปมาผ่านน่านน้ำประเทศต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลาตามสภาพการปฏิบัติงานเพื่อประกอบธุรกิจของผู้จ้างเองเรือ และ

วิธีการบังคับคดีเพื่อการขายทอดตลาดหรือเอาเรือที่เป็นทรัพย์สินจำนองหลุดเป็นกรรมสิทธิ์ตาม
คำพิพากษาของศาล

อย่างไรก็ตาม ด้วยลักษณะพิเศษเฉพาะของเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองมิได้อยู่กับที่ตลอด
เวลาดังเช่นการจำนองที่ดิน เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือจึงต้องการให้มีการคุ้มครองเรืออันเป็นทรัพย์สิน
จำนองไว้ก่อนที่จะมีการฟ้องคดีบังคับจำนองด้วย เพื่อให้เกิดหลักประกันว่าตนจะสามารถบังคับ
หลักประกันนั้นได้ เมื่อมีคำพิพากษาแล้วโดยไม่ได้ติดขัดในปัญหาเรื่องการตามหาเรืออันเป็นทรัพย์สิน
จำนอง มิได้ตั้งอยู่ภายในประเทศที่ศาลจะดำเนินการบังคับคดีให้ จึงได้มีบทบัญญัติพระราชบัญญัติ
การกักเรือ พ.ศ. 2534 ขึ้นมากำหนดหลักเกณฑ์ปฏิบัติเพื่อกักเรือดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขต
อำนาจสายตาของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือในอันที่จะบังคับหลักประกันดังกล่าวได้อย่างทันที่
ภายหลังมีคำพิพากษาแล้ว

5) ผลของการบังคับจำนองเรือ ซึ่งจะกล่าวถึงสิทธิในการได้รับชำระหนี้ภายหลัง
การบังคับจำนองเรือของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือว่าจะอยู่ในลำดับการได้ชำระหนี้ก่อนหลังเจ้าหนี้
รายอื่นหรือไม่เพียงใด

ด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ เพื่อการสนับสนุนการค้าการส่งออกของประเทศ ซึ่ง
จำเป็นต้องมีกองเรือพาณิชย์ที่มีประสิทธิภาพและความสามารถในการเดินทะเลระหว่างประเทศ
ได้ทัดเทียมนานาประเทศ เงินทุนเพื่อการพัฒนาจึงเป็นที่ต้องการของบรรดาผู้ประกอบการธุรกิจ
พาณิชย์นาวี ทั้งนี้โดยน่าวเรือของกิจการมาจำนองเป็นประกันการชำระหนี้ และโดยที่กิจการเรือ
เดินทะเลมีลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ เรือที่จำเป็นต้องเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ
เกือบตลอดเวลา เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติกฎหมายที่มีอยู่ในอันที่จะบังคับกับหลักประกันที่
เป็นเรือแล้ว จากการศึกษาที่ได้กล่าวมาในบทต้น จะทำให้เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือตระหนักดี
ว่ามีอุปสรรคข้อขัดข้องที่จะบั่นทอนความมั่นใจของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือในการรับเรือเป็นหลัก
ประกันการชำระหนี้เมื่อเวลาที่จะมีการบังคับจำนองเรือ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของ
กฎหมายต่างประเทศซึ่งก็ได้มีการศึกษากว่าถึงด้วยแล้วนั้น ยิ่งทำให้เห็นถึงข้อจำกัดของ
กฎหมายไทยในการที่จะเอื้ออำนวยกับการบังคับจำนองเรือโดยเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือ

ประเด็นพิจารณาต่าง ๆ ที่เป็นปัญหาในการบังคับงานองเรือ จึงเกิดขึ้นตั้งแต่พิจารณาถึงหลักเกณฑ์การบังคับงานองเรือซึ่งสร้างความไม่แน่ชัดในเรื่องขอบข่ายทรัพย์สินภายใต้ภาระงานองว่าจะครอบคลุมถึงมากน้อยเพียงใด ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อพิจารณาถึงวิธีการบังคับงานองเรือ ซึ่งสร้างข้อขัดข้องในเรื่องต่าง ๆ เช่น กรณีมีข้อตกลงจัดการทรัพย์สินอันใดแก่ เรือที่งานองในลักษณะที่จะจัดปัญหาความกังวลใจที่จะเกิดขึ้นจากกรณีเรือมีค้ำอยู่ภายในประเทศอันจะทำการบังคับงานอง ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวจะต้องพิจารณาถึงข้อจำกัดของกฎหมายอันเกี่ยวกับการบังคับงานองด้วย กรณีการขอความคุ้มครองชั่วคราวก่อนฟ้องศาลโดยวิธีการกักเรือ ซึ่งติดปัญหาในเรื่องเงื่อนไขที่จะขอให้ศาลสั่งกักเรือได้นั้น ต้องปรากฏว่าเจ้าหนี้จะต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร กรณีการงานองเรือที่มีชเรือไทย ซึ่งเชื่อมโยงไปถึงความคลุมเครือในการค้นหากฎหมายมาใช้พิจารณาพิพากษาคดี ด้วยเหตุที่มีองค์ประกอบเรื่องระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง หรือกรณีปัญหาในการยอมรับคำพิพากษาของศาลไทยโดยศาลต่างประเทศเพื่อการบังคับงานองเรือที่มีค้ำอยู่ในประเทศไทย นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงผลของการบังคับงานองเรือ ประเด็นปัญหายังเกิดขึ้นในกรณีของลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนหลังของเจ้าหนี้ผู้รับงานองเรือ ซึ่งแม้จะมีบทบัญญัติกำหนดว่าชัดเจนแจ้งว่าให้อยู่ในลำดับหลังเจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่บทบัญญัติกฎหมายกลับมิได้กำหนดแนวทางปฏิบัติที่จะเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้รับงานองเรือให้มีโอกาสทราบถึงภาระของเรือที่งานองภายใต้สิทธิเรียกร้องดังกล่าว อันจักมีผลถึงการพิจารณาตัดสินใจให้กู้ยืมโดยยอมรับเรืองานองเป็นประกันการชำระหนี้ ซึ่งจากการศึกษาจะพบว่า แนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวอาจทำได้ในรูปของข้อตกลง 2 ฝ่าย ระบุให้ชัดเจนถึงสิทธิของผู้รับงานองเรือ หรือในรูปของการแก้ไขกฎหมายที่มีอยู่ เช่น พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เป็นต้น ให้มีบทบัญญัติเหมาะสมกับทฤษฎีหลักการสากลและสภาพการณ์ที่เป็นจริงในปัจจุบัน ตลอดจนพิจารณาถึงการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติโดยที่ถ้อยอาศัยระหว่างประเทศอันจะมีส่วนช่วยจัดหรือผ่อนคลายความรุนแรงของปัญหาดังกล่าวลงได้บ้าง

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและพิจารณาถึงสิทธิของผู้รับจ้างงานเรือจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจ้างงานเรือ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยเรื่อง จ้างงาน บรรพ 2 ว่าด้วยหนี้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องรับช่วงสิทธิ รับช่วงทรัพย์ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาค 4 วิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาและการบังคับตามคำพิพากษาหรือคำสั่ง ตลอดจนกฎหมายการจ้างงานเรือของต่างประเทศ และบางส่วนของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล รวมทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ เป็นต้น พบว่าสิทธิของผู้รับจ้างงานเรือในการบังคับจ้างงานเรือซึ่งจ้างงานเป็นประกันการชำระหนี้ นั้นยังไม่ได้รับการคุ้มครองอย่างเพียงพอและสมบูรณ์ ด้วยเหตุผลจากการที่เรืออันเป็นทรัพย์ซึ่งประกันการชำระหนี้ นั้น มีลักษณะเคลื่อนที่ไปมาผ่านน่านน้ำประเทศต่าง ๆ ตลอดเวลา ผู้เขียนเห็นว่า แนวทางการลดหรือขจัดอุปสรรคข้อขัดข้องในการบังคับจ้างงานเรืออันมีผลกระทบต่อสิทธิของผู้รับจ้างงานเรือที่ได้จากการศึกษาในที่นี้ พอจักสรุปเป็นข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1. แนวทางการลดหรือขจัดอุปสรรคข้อขัดข้องซึ่งกระทำในรูปของข้อตกลง 2 ฝ่ายระหว่างผู้รับจ้างงานเรือและผู้จ้างงานเรือ ระบุถึงสิทธิของผู้รับจ้างงานเรือไว้โดยชัดแจ้งในสัญญาจ้างงานเรือ โดยระบุถึงสิทธิของผู้รับจ้างงานเรือเพื่อครอบคลุมปัญหาในประเด็นต่าง ๆ คือ

1.1 ขอบข่ายทรัพย์ภายใต้ภาระจ้างงาน

1) โดยระบุขอบข่ายทรัพย์ดังกล่าว

ก) ในกรณีการจ้างงานเรือทั่วไปให้ครอบคลุมเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือและสิ่งของอื่น ๆ ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีไว้ประจำเรือทั้งที่มีอยู่แล้วในเวลาที่จดทะเบียนและที่มีขึ้นในภายหลัง รวมทั้งระบุให้สิทธิของผู้รับจ้างงานเรือครอบคลุมถึงเครื่องอุปกรณ์แม้จะมี

การแยกออกจากเรืออันเป็นทรัพย์สินประชาชนซึ่งงานองเป็นประกันการชำระหนี้ ไม่ว่าจะการแยกออกจากเรืออันจะมีลักษณะเป็นการชั่วคราวหรือแยกออกเป็นการถาวร ทั้งนี้เนื่องจากอุปกรณ์ที่แยกออกจากทรัพย์สินที่เป็นประชาชนเป็นการถาวรจะขาดจากการเป็นอุปกรณ์ของทรัพย์สินที่เป็นประชาชนนั้น โดยผลจากการศึกษา มาตรา 147 วรรคสอง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตามก็ดี เครื่องอุปกรณ์บางประเภท แม้กฎหมายมิได้กำหนดให้ต้องมีประจำอยู่กับเรือ แต่เจ้าของเรือได้นำมาไว้อยู่บนเรือ ย่อมตกอยู่ภายใต้ภาระงานองด้วย เนื่องจากถือเป็นทรัพย์สินที่ติดติดไปกับทรัพย์สินประชาชนเสมอ ผู้รับงานองเรือจึงสมควรระบุนำงานองครอบคลุมถึง เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าวนี้ด้วย

ข) ในกรณีที่การงานองเรือมีองค์ประกอบระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น คู่สัญญา อันได้แก่ ผู้รับงานองเรือหรือผู้งานองเรือเป็นชาวต่างประเทศ หรือการงานองเรือมิได้จดทะเบียนการงานองในประเทศไทย เพื่อขจัดปัญหาว่าบรรดาเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือและสิ่งของอื่น ๆ ที่กฎหมายต่างประเทศกำหนดให้ต้องมีไว้ประจำเรือ ก็ให้ระบุนถึงสิทธิของผู้รับงานองเรือในอันที่จะบังคับหลักประกันครอบคลุมไปถึง เครื่องอุปกรณ์และสิ่งของอื่น ๆ ตามที่กฎหมายใดกำหนด นอกจากนี้ควรระบุนำสิทธิของผู้รับงานองเรือครอบคลุมไปถึง เครื่องอุปกรณ์ที่กฎหมายมิได้กำหนดให้ต้องมีไว้ประจำเรือ หากแต่เจ้าของเรือผู้นำเรือมางานองได้นำมาติดอยู่ไว้กับเรือ

2) ให้ระบุนจำนวนเงินขั้นสูงสุดในการให้สินเชื่อที่ยึดมีลักษณะ Revolving Credit โดยขณะทำสัญญางานองเรือให้ผู้รับงานองเรือระบุนยอดเงินกู้สูงสุดทั้งจำนวนซึ่งจะมีการเบิกจ่ายโดยแบ่งเป็นงวด และจดทะเบียนงานองเรือเพื่อประกันการชำระหนี้ดังกล่าวทั้งจำนวน ซึ่งจะทำให้ไม่ต้องมีการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่งานองประกันนั้นตลอดเวลาที่มีการเบิกจ่ายเงินกู้ในแต่ละงวด ผลที่ตามมาอีกประการหนึ่งคือ ผู้รับงานองเรือรายใดตามยอมได้ประจักษ์จากเอกสารทางทะเบียนว่าภาระงานองของเรือดังกล่าวแท้จริงมีอยู่เท่าใด ซึ่งจะทำให้ผู้รับงานองเรือรายหลังนี้ทราบถึงความเป็นเจ้าหนี้บุริมสิทธิในฐานะเจ้าหนี้งานองเรือว่าจะอยู่ในสถานะการได้รับชำระหนี้ก่อนหลังบุคคลใดบ้างและเพียงใดบ้าง ประเด็นการถูกตัดขาดความต่อเนื่องของความเป็นเจ้าหนี้ผู้รับงานองเรือเพื่อประกันการชำระหนี้ประชาชน

ที่มีการเบิกจ่ายเป็นงวดนี้ด้วยการจ้างรายัดคมาย่อหมคไป และไม่อาจอ้างดีความว่าหนี้
 ประชานที่ยังไม่มีการเบิกจ่ายเป็นกรณีที่มีมูลหนี้ยังไม่เกิดขึ้น การจ้างเรื่องซึ่งเป็นหนี้อุปกรณ
 ประกันการชำระหนี้ประชานที่ยังไม่เกิดขึ้นนี้ย่อมถือว่ามิได้มีขึ้นด้วย นอกจากนี้ผู้รับจ้างเรื่อง
 อาจระบุข้อกำหนดในการที่ผู้จ้างเรื่องจะนำเรือไปจ้างของชอนรอยต้องแจ้งให้ตนทราบหรือขอ
 ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนก็ได้

3) กำหนดถึงสิทธิของผู้รับจ้างเรื่องในกรณีที่จะได้มาซึ่งสิ่งของหรือ
 ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างงเกิดการสูญหายหรือเสียหายให้ชัดเจนว่า ครอบ
 ครอบเพียงพอกับการประกันการชำระหนี้ประชาน และเพื่อให้สิทธิดังกล่าวมั่นคงขึ้นอีก ในระดับ
 หนึ่ง เนื่องจากผู้รับจ้างเรื่องยังไม่สามารถกำหนดขอบข่ายสิ่งที่จะมาแทนเรือในกรณีเกิดการ
 เสียหายความเสียหายทั่วไป ผู้รับจ้างเรื่องอาจจะขอให้ผู้จ้างเรื่องเป็นผู้รับประกันตาม
 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล โดยผู้จ้างเรื่องเป็นผู้รับประกันการชำระเบี้ยประกันภัย ข้อ
 ตกกลงดังกล่าวยังคงอยู่บนพื้นฐานของการรับช่วงทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1.2 แม้ผู้รับจ้างเรื่องไม่อาจตกลงจัดการทรัพย์สินอันได้แก่เรือที่จ้างง
 โดยวิธีการอื่นนอกเหนือจากวิธีการบังคับจ้างงเรื่องตามกฎหมายดังกล่าวได้แต่อาจทำเป็นข้อ
 ตกกลงเพื่อการจัดการทรัพย์สินในลักษณะของการเข้าควบคุมดูแลธุรกิจของผู้จ้างเรื่องหรือตกลง
 กระทำการใดเพื่อการดังกล่าวข้างต้นในระหว่างเวลาที่สัญญาจ้างงยังมีผลบังคับและยังไม่มี
 การคิดชำระหนี้จนถึงขั้นตอนของการบังคับจ้างง และไม่ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติใน
 มาตรา 711 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้ผู้รับจ้างเรื่องในกรณี
 ที่ระบุข้อตกลงจัดการทรัพย์สิน อันได้แก่ เรือที่จ้างงโดยวิธีการอื่น เช่น การเข้าควบคุมดูแล
 ธุรกิจการเดินเรือของผู้จ้างเรื่องดังกล่าวแล้วก็ต้องพิจารณาถึง บทบัญญัติในกฎหมายอื่น
 ซึ่งควบคุมการประกอบธุรกิจในกรณีผู้รับจ้างเรื่องเป็นสถาบันการเงิน โดยอาจมีข้อตกลง
 แต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์เข้าทำหน้าที่ดังกล่าวแทน (เทียบเคียงลักษณะขอบเขตสภาพอำนาจ
 หน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นจากการแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ตามกฎหมาย
 Common Law) กล่าวคือ ผู้ดูแลรักษาประโยชน์ที่ข้อตกลงในสัญญาระบุให้ผู้รับจ้างงแต่งตั้ง



ขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้จ้างเรือ ในการดูแลจัดการทรัพย์สินที่จ้างอง ตลอดจน เรียกเก็บรวบรวมประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าว เพื่อนำมาชำระหนี้และดอกเบี้ยให้แก่ผู้รับจ้างองเรือ ทั้งนี้โดยจะขอเรียกสถานะบุคคลดังกล่าวเป็นตัวแทนของผู้จ้างองเรือ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากลักษณะการเกิดของผู้ดูแลรักษาประโยชน์ (receiver) นี้เป็นไปตามลักษณะกฎหมายต่างประเทศ กล่าวคือ ได้รับการแต่งตั้งจากผู้รับจ้างองเรือซึ่งมิใช่ตัวการ จึงแตกต่างจากลักษณะการเกิดของตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ซึ่งตัวแทนจะได้รับการแต่งตั้งจากตัวการ ดังนั้น ในข้อตกลงการให้หลักประกันจึงควรมีการตกลงว่าให้นามบัญญัติของกฎหมายลักษณะตัวการตัวแทนของไทย เฉพาะในส่วนเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างตัวการตัวแทนมาซึ่งบังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้จ้างองเรือและผู้ดูแลรักษาประโยชน์ (receiver) นี้ เนื่องจากเป็นบทกฎหมายที่มีลักษณะใกล้เคียงและจะทำให้สามารถกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม การแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์จากบุคคลหรือองค์กรที่มีความเหมาะสมในการที่จักปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตและเป็นธรรมกับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนั้น ในทางพาณิชย์นาวีมักจะกำหนดให้บรรดาผู้ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ (ship operator) ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจงานธุรกิจนี้เป็นอย่างดี หน้าที่ที่ควบคุมดูแลรักษาประโยชน์ดังกล่าวนี้

1.3 ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ผู้รับจ้างองเรือ โดยจัดทำเป็นข้อตกลงขึ้นในรูปของ Priority deed กำหนดให้เจ้าหนี้ผู้รับจ้างองเรือมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ ของลูกหนี้ผู้จ้างองเรือ ซึ่งเจ้าหนี้ผู้รับจ้างองเรือตระหนักดีว่าข้อตกลงดังกล่าวย่อมมาซึ่งข้อได้เฉพาะกับผู้จ้างองเรือในฐานะเป็นบุคคลสิทธิเท่านั้น ไม่สามารถชี้อ้างยันบุคคลภายนอกซึ่งเป็นเจ้าหนี้ของผู้จ้างองเรือ รวมทั้งไม่สามารถชี้กล่าวอ้างยันเจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิตามบทบัญญัติของกฎหมาย แต่ผู้รับจ้างองเรือก็ยังประสงค์ให้ Priority deed เป็นเสมือนสัญญาทั่วไปที่กำหนดมาตรการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนในกรณีที่ดินไม่สามารถรับชำระหนี้ได้ก่อนเจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งผู้จ้างองเรือมิได้ถูกบังคับโดยบทบัญญัติกฎหมายให้ต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงต่าง ๆ อันเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลให้แก่เจ้าหนี้ผู้รับจ้างองเรือทราบในขณะที่มีการจ้างองเรือกับทั้งผู้รับจ้างองเรือไม่อาจตรวจสอบภาระดังกล่าวจากทะเบียนเรือได้ เพราะเหตุบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายกำหนดให้มีผลบังคับได้โดยไม่ต้องจดทะเบียน อันจะมีผลต่อการพิจารณาปรับเรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้ว่าเพียงพอในระดับใด

2. แนวทางการลดหรือขจัดอุปสรรคข้อขัดข้องซึ่งปรากฏในรูปของการปรับปรุงกฎหมายภายในให้เป็นไปตามหลักการสากลอันเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ โดยอาจปรับปรุงกฎหมายโดยเทียบเคียงจากบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพัฒนามาจากแนวทางปฏิบัติสากลอันเป็นจารีตประเพณี จากการศึกษาที่กฎหมายที่ควรจักได้มีการปรับปรุงคือ

2.1 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ควรกำหนดภูมิภาคเนมาของเจ้าหนี้ผู้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือเป็นเงื่อนไขกำหนดคุณสมบัติของเจ้าหนี้ผู้ยื่นคำร้องขอนี้ โดยการปรับปรุงกฎหมายในส่วนนี้อาจเทียบเคียงกับหลักการของต่างประเทศ รวมถึงหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือที่ได้ศึกษามาแล้ว กล่าวคือ แม้เจ้าหนี้ผู้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือจะมีได้มีภูมิภาคเนมาในราชอาณาจักรก็สามารถยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งกักเรืออันเป็นประกันการชำระหนี้ในกรณีที่จะมีการบังคับจำนองได้ หากปรากฏว่าเรือดังกล่าวแล่นอยู่ภายในเขตอำนาจศาล เนื่องจาก หลักการกฎหมายที่เกี่ยวกับการกักเรือที่เป็นสากลนั้น ศาลที่มีคำสั่งกักเรืออาจมีศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ โดยหากเป็นเช่นนั้นแล้วศาลที่สั่งกักเรือจะกักเรือไว้เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษาของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี โดยเจ้าหนี้จะต้องนำคดีไปฟ้องยังศาลที่มีเขตอำนาจภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด

2.2 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 โดยควรมีบทบัญญัติชัดเจนในส่วนที่เกี่ยวกับหลักการการค้นหากฎหมายต่างประเทศมาใช้พิจารณาถึงสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญา ซึ่งในที่นี้คือสิทธิของผู้รับจำนองเรือในการบังคับจำนองเรือและลำดับการได้รับชำระหนี้เมื่อมีองค์ประกอบต่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง รวมทั้งกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกระบวนการวิธีพิจารณาของศาล เป็นไปตามหลักการสากลที่จะเป็นที่ยอมรับจากนานาประเทศ ซึ่งจากการศึกษากฎหมายต่างประเทศหลักเกณฑ์สากลในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำนองเรือ และบูรณสิทธิทางทะเล ประกอบกับหลักเกณฑ์กฎหมายขัดกันของไทยเท่าที่จะมีบทบัญญัติกฎหมายเพียงพอให้พิจารณานั้น จะพบว่า กฎหมายที่ศาลจะนำมาใช้พิจารณาพิพากษาคดีจำนองเรือ อันกระทบถึงสิทธิของผู้รับจำนองเรือ คือ กฎหมายของประเทศอันเป็นสถานที่ที่

ทำสัญญาจ้างงานเรือ (lex loci contractus) กรณีมีผู้รับจ้างงานเรือต่างประเทศที่จดทะเบียนการจ้างงานเรือมากกว่าหนึ่งราย ก็ย่อมมีกฎหมายของประเทศที่ทำสัญญาจ้างงานเรือมากกว่า 1 ประเทศ หากกฎหมายสารบัญญัติของประเทศดังกล่าว เกี่ยวกับการยอมรับลำดับการได้รับชำระหนี้ของผู้รับจ้างงานเรือแตกต่างกัน กฎหมายที่ใช้พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวกับปัญหาลำดับการได้รับชำระหนี้ของผู้รับจ้างงานเรือในกรณีดังกล่าว จะถือเป็นวิธีการเยียวยาปัญหาที่เกิดขึ้นในกระบวนการพิจารณาคดี เพื่อบังคับตามสิทธิของผู้สัญญา ซึ่งย่อมเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่ศาลทำการพิจารณาคดี (lex fori)

สำหรับในส่วนบทบัญญัติกฎหมายที่ควรจะมีการปรับปรุง เพื่อเป็นหลักประกันให้ผู้รับจ้างงานเรือมีความเชื่อมั่นในสิทธิของตนตามที่กฎหมายกำหนดให้อยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนผู้รับจ้างงานเรือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้หลังเจ้าหน้าที่ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งกรณีดังกล่าวจะมีผลถึงความสามารถของผู้รับจ้างงานเรือในการใช้สิทธิเรียกร้องเหนือเรือว่าจะได้รับการชำระหนี้จากหลักประกัน อันได้แก่ เรือที่จ้างงานได้เต็มครบถ้วนตามสิทธิที่ตนมีอยู่ โดยควรมีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้จ้างงานเรือมีหน้าที่ต้องเปิดเผยถึงข้อเท็จจริงอันเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเล หรือสิทธิเรียกร้องอื่นใดเหนือเรือซึ่งนำมาจ้างงาน และระบุไว้ในสัญญาจ้างงานเรือเพื่อนำมาจดทะเบียนจ้างงานต่อไป อันจะมีผลเข้าขั้นอ้างกับบุคคลภายนอกได้ด้วย หากผู้จ้างงานเรือละเลยไม่เปิดเผยไม่ว่าจะเป็นโดยเจตนาหลอกลวงหรือไม่ก็ตาม ผู้จ้างงานเรือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดที่เกิดขึ้นแก่ผู้รับจ้างงานเรือ

ในส่วนของสิทธิของผู้รับจ้างงานเรือที่จะได้สิ่งใดมาทดแทนภายใต้หลักการของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) นั้น ควรจะได้มีการเร่งหรือกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำกฎหมายที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปออกมาโดยด่วน หรือถ้าในระหว่างที่รอการจัดทำกฎหมายดังกล่าวอยู่นั้นก็ควรจะได้มีการบัญญัติให้ความหมายและหลักเกณฑ์กว้าง ๆ โดยทั่วไปของค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในระดับเบื้องต้นไว้ในพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เพื่อให้ผู้รับจ้างงานเรือสามารถประเมินความเพียงพอของการประกันการชำระหนี้ซึ่งได้มาแทนเรือที่จ้างงานในกรณี

สูญหายหรือเสียหาย อย่างน้อยที่สุดก็เพื่อให้เห็นภาพกว้าง ๆ ของค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในระดับหนึ่ง

3. แนวทางการลดหรือจัดอุปสรรคข้อขัดข้องในรูปแบบของการปฏิบัติที่อ้อย-อาศัย หรือหลักต่างตอบแทน (Reciprocity) อันเป็นหลักการของการให้ความร่วมมือในระดับประเทศซึ่งจะเป็นการสร้างแนวทางปฏิบัติให้เทียบเท่าสากลได้ ในกรณีที่ผู้รับจ้างเองเรือตามกฎหมายไทยจะนำคำพิพากษาของศาลไทยเพื่อการบังคับจ้างเองเรือไปที่ศาลต่างประเทศซึ่งเรือนั้นแล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลบังคับให้ รอดหากมีกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้รับจ้างเองเรือตามกฎหมายต่างประเทศนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเพื่อการบังคับจ้างเองเรือที่แล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลไทยมาขอให้ศาลไทยบังคับให้ ศาลไทยควรจะได้มีมาตรการที่จักเอื้ออาทรให้ผู้รับจ้างเองเรือได้รับผลสมดังเจตนารมณ์และประโยชน์อันที่จะบังคับหลักประกัน อันได้แก่ เรือที่อยู่ในประเทศไทย หลักการต่างตอบแทน (Reciprocity) นี้ควรจะได้มีการขยายให้ใช้ได้ถึงกรณีที่เจ้าหน้าที่ผู้รับจ้างเองเรือตามกฎหมายต่างประเทศมาร้องขอให้ศาลไทยมีคำสั่งกักเรือที่แล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลไทยโดยมีต้องพิจารณาถึงเงื่อนไขข้อขัดข้องเกี่ยวกับภูมิลำเนาของเจ้าหน้าที่ผู้ยื่นร้องขอตามกฎหมายกักเรือ

อย่างไรก็ตาม หลักต่างตอบแทน (Reciprocity) ในการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนี้ จากที่ได้มีการศึกษานี้จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศด้วย

4. แนวทางการลดหรือจัดอุปสรรคข้อขัดข้องโดยพิจารณาเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล เนื่องจากธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งมีทรัพย์สินเป็นเรือและนำมาจ้างงานประกันการชำระหนี้ให้แก่ผู้รับจ้างเองเรือนี้ เป็นธุรกิจที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันในระดับระหว่างประเทศ หลักการเกี่ยวกับสิทธิของผู้รับจ้างเองเรือตามกฎหมายภายในที่ได้มีการศึกษามาแล้วนี้ พบว่ายังเกิดความคลุมเครือจนถึงขั้นในบางปัญหาไม่สามารถหาวิธีทางเยียวยาความเสียหายซึ่งกระทบถึงสิทธิของผู้รับจ้างเองเรือ เช่นกรณีการ

เฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) การอิงแนวทางเพื่อจัดหรือลดบัญชีทางดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งได้มีการพิจารณากำหนดแนวทางโดยนานาประเทศที่เป็นภาคีสมาชิก ย่อมเป็นประกันในระดับหนึ่งถึงการได้ระดมความคิดเห็นในทางกฎหมายกำหนดเป็นแนวทางปรากฏเป็นบทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวบนพื้นฐานของความเป็นธรรมและมาตรฐานขั้นต่ำระหว่างประเทศ (International Minimum Standard) อันพอที่จะยอมรับได้ในสังคมสากล การพิจารณาเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวอาจลดหรือจัดข้อจำกัดข้อไปได้ในระดับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในสถานะของประเทศไทย เมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบความพร้อมสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์ ซึ่งมีเรือมาจากนอกเป็นประกันการชำระหนี้ให้แก่ผู้รับจ้างเรือ และองค์ประกอบทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในแง่ของการเจรจาต่อรองในระดับระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะต้องอาศัยหลักการต่างตอบแทนมาใช้เพิ่มอำนาจการเจรจาประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การที่ประเทศไทยสมควรจะเข้ามาเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศนี้หรือไม่นั้นจะต้องมีการศึกษาในรายละเอียดให้ลึกซึ้งต่อไป (วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีได้ก้าวล่วงเข้าไปศึกษาถึงบทบัญญัติรายละเอียดทั้งหมดของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว เพราะเหตุผู้เขียนศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศนี้เฉพาะในส่วนของหลักการสำหรับประเด็นพิจารณาบางประเด็น ซึ่งกฎหมายไทยมิได้กำหนดแนวทางอันมีผลถึงสิทธิของผู้รับจ้างเรือในการบังคับเรืออันเป็นหลักประกันการชำระหนี้ไว้) ซึ่งในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจ้างและบูรณสิทธิทางทะเลในปัจจุบันนี้ จะมุ่งเน้นในเรื่องบูรณสิทธิทางทะเลมากกว่าเรื่องการจ้างเรือ ดังนั้น การพิจารณาเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวจึงขึ้นอยู่กับนโยบายของประเทศไทยว่าจะมุ่งเน้นให้ความคุ้มครองแก่เจ้าหน้าที่ผู้รับจ้างเรือและเจ้าหน้าที่บูรณสิทธิทางทะเลไปในแนวทางที่แตกต่างกันอย่างไร หากกรณีจำเป็นแล้ว ประเทศไทยก็อาจพิจารณาเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจ้างเรือและบูรณสิทธิทางทะเล โดยตั้งข้อสงวนสิทธิในบทบัญญัติบางประการตามแต่ว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น ๆ จะอนุญาตให้ตั้งข้อสงวนได้หรือไม่ และอย่างน้อยเพียงใด นอกจากนี้ อาจมีการพิจารณาจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในรูปของ

อนุสัญญานักษณทวิภาคี ทั้งนี้ภายต้เงื่อนไขของความเป็นไปได้ของระบบกฎหมายไทยและสภาพการณที่ เป็นจริงในลกปัจจุบันเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยอันจะมีผลถึงเศรษฐกิจของประเทศต่อไปในอนาคตด้วย



ศูนย์วิทยพักร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย