



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากในปัจจุบันการค้าและการพาณิชย์ระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศมากขึ้น การพัฒนากิจการเดินเรือทะเล และการพาณิชย์นาวีให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศจึงมีความสำคัญขึ้นตามลำดับ และนอกเหนือจากบุคลากรด้านนี้แล้ว เงินทุนก็จัดเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจการเดินเรือทะเล การพาณิชย์นาวีของไทย การส่งเสริมหาแหล่งเงินทุนให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจนี้จึงได้มีการยอมรับการจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกัน

ประเทศไทยในอดีตนั้นไม่มีกฎหมายแพ่งสำหรับใช้บังคับแก่การจำนองเรือโดยตรง จึงต้องนำบทบัญญัติเรื่องจำนอง ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ แต่บทบัญญัติเรื่องจำนองในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น กำหนดขึ้นเพื่อใช้กับอสังหาริมทรัพย์ การนำบทบัญญัติดังกล่าวมาปรับใช้กับการจำนองเรือที่เป็นสังหาริมทรัพย์จึงต้องอาศัยการตีความหรือเทียบเคียงระหว่างที่ดินกับเรือ ซึ่งเป็นสิ่งที่ยากจะเปรียบเทียบกันได้ นอกจากนี้ประเทศไทยในอดีตก็ไม่มีกฎหมายกำหนดเรื่องบูริมลสิทธิพิเศษเหนือเรือเดินทะเล หรือที่นานาประเทศรู้จักกันในชื่อว่า "บูริมลสิทธิทางทะเล" (Maritime Liens) ไว้โดยตรง ในกรณีที่เจ้าของเรือมีหนี้ค้างชำระเจ้าหนี้หลายราย และไม่มีทรัพย์สินอื่น ๆ ที่จะใช้บังคับเอาชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ทุกราย ซึ่งเจ้าหนี้นั้นก็ต้องพิจารณาด้วยว่าเป็นหนี้ที่เกิดจากมูลหนี้ประเภทใด มีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนหลังเจ้าหนี้รายอื่นเพียงใด นอกเหนือไปจากเจ้าหนี้จำนองเรือ นั้น ซึ่งในกรณีปัญหาดังกล่าวนี้ กฎหมายไทยที่อาจนำมาปรับใช้ได้ก็มี พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 36 วรรคสอง ซึ่งบัญญัติว่า "ในเรื่องบูริมลสิทธิดังระบุไว้ในมาตรา 273 ถึง 276 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ให้ถือว่าเรือดังกล่าวมาแล้วเป็นอสังหาริมทรัพย์ และให้นำมาตรา 285 ถึงมาตรา 289 แห่งประมวลกฎหมายนั้นมาใช้บังคับ และในเรื่องการจดทะเบียนบูริมลสิทธิดังกล่าวมาแล้ว ให้นำนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเป็น

พนักงานเจ้าหน้าที่" อย่างไรก็ตามก็ดี มูลเหตุที่ทำให้เจ้าหนี้มีบุริมสิทธิพิเศษเหนืออสังหาริมทรัพย์ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 273 นั้นมีเพียง 3 ประเภทคือ 1) นี้เกิดจากการรักษาอสังหาริมทรัพย์ 2) นี้ที่เกิดจากการจำนอง เป็นการงานที่ขึ้นบนอสังหาริมทรัพย์ และ 3) นี้ที่เกิดจากการซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งมูลหนี้บุริมสิทธิเหล่านี้ไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับกรณีของเรือเดินทะเลอันจักก่อให้เกิดบุริมสิทธิเหนือบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งมูลหนี้เป็นไปในทางเยียวยาความเสียหายที่เรือก่อให้เกิดขึ้น หรือที่เป็นความเสียหายเกิดขึ้นกับเรือแล้วมีผู้เข้าช่วยเหลือ อรรถธิบายเหล่านี้จึงเป็นภูมิหลังให้เกิดการตราพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ขึ้น ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าวได้เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติเป็นเวลานานแล้ว ดังจะเห็นได้จากมีการจัดทาสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องนี้ไว้ คือ International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages ลงนาม ณ กรุง Brussels เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2469 (10 April 1926) และ International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 27 May 1967 และล่าสุดคือ International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 6 May 1993 ลงนาม ณ กรุงเจนีวา แต่ก็ยังมีอีกหลายประเทศที่แม้จะไม่ได้เป็นภาคีสัญญาดังกล่าว แต่ก็ได้บัญญัติกฎหมายภายในให้มีหลักเกณฑ์สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว

การยอมรับการจำนองเรือเพื่อเป็นหลักประกันในการจัดหาเงินทุนสำหรับธุรกิจนั้น ตามแนวคิดของ Civil Law โดยทั่วไปจะรับจำนองอสังหาริมทรัพย์ เนื่องจากการจำนองไม่ต้องการส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินที่จำนอง การรับจำนองอสังหาริมทรัพย์ ผู้รับจำนองจึงไม่ต้องกังวลในเรื่องที่ผู้จำนองจะก่อให้เกิดภาระอื่นขึ้นในทรัพย์สินนั้น เพราะทรัพย์สินที่รับจำนองนั้นเป็นอสังหาริมทรัพย์เคลื่อนย้ายไม่ได้ และผู้รับจำนองก็มีบุริมสิทธิตามกฎหมายในระดับหนึ่ง ในอันที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้สามัญทั่วไป แต่กรณีการรับจำนองเรือนั้น เรือไม่อาจถือเป็นอสังหาริมทรัพย์ แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้สามารถนำมาจำนองและจดทะเบียนการจำนองได้ และยังได้มีการตราพระราชบัญญัติ การจำนองเรือและบุริมสิทธิ

ทางทะเล พ.ศ. 2537 ออกมารองรับภาระงานของเรือและนุริมสิทธิที่เกี่ยวข้องกับเรือต่างหากออกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คล้ายกับเป็นการสร้างความมั่นคงให้เกิดขึ้นกับการงานของเรือเพียงพอที่จะจูงใจให้ผู้รับงาน ซึ่งปัจจุบันมักจะเป็นสถาบันการเงิน (เนื่องจากเรือที่จะงานได้ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวนั้นต้องมีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไปโดย 1 ตันกรอสเท่ากับ 100 ลูกบาศก์ฟุตหรือประมาณ 2.83 ลูกบาศก์เมตร) เป็นผู้พิจารณาให้เงินกู้ขนาดใหญ่กับธุรกิจที่จะสามารถมีเรือขนาดใหญ่เพื่อนำมาเป็นหลักประกันเงินกู้ดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากหลักประกันที่เป็นเรือนั้นผู้ประกอบการที่นำมางานเป็นหลักประกันนั้นมิได้ส่งมอบการครอบครองเรือให้แก่ผู้รับงาน ผู้รับงานจึงสามารถนำเรือนั้นออกประกอบธุรกิจตามปกติได้ ซึ่งเรือดังกล่าวโดยปกติจะมีการเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ ตลอดเวลากรณีจะเกิดปัญหาหากเรือดังกล่าวอยู่นอกเขตอำนาจศาลไทย ในขณะที่จะมีการบังคับงานเรือซึ่งจะต้องกระทำประการใด เนื่องจากในพระราชบัญญัติการงานเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มิได้บัญญัติรายละเอียดในกรณีการบังคับงานเรือนอกเขตอำนาจศาลไทย การนำกระบวนการวิธีการบังคับงานเรือโดยเทียบเคียงกับการบังคับงานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติการงานเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 บัญญัติให้สามารถนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการงานเรือตามพระราชบัญญัตินี้ได้ ทำที่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ อาจไม่เข้ามาตรการหรือวิธีการที่เพียงพอหรือเหมาะสมสำหรับกรณีการบังคับงานเรือให้เกิดสัมฤทธิ์ผลแม้ว่าจะนำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเกี่ยวกับการบังคับคดีมาปรับใช้ได้บ้าง แต่ความล่าช้าและความไม่สะดวกย่อมเกิดขึ้นและเป็นอุปสรรคในการลดความจูงใจที่ผู้ให้สินเชื่อจักพิจารณาให้เงินกู้แก่ธุรกิจนั้น ๆ นอกจากนี้เมื่อบังคับงานเรือที่เป็นหลักประกันแล้ว ลำดับการได้รับชำระหนี้ของผู้รับงานเรือก็ยังคงอยู่ในลำดับหลังเจ้าหนี้นุริมสิทธิทางทะเลอื่น ๆ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการงานเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 บัญญัติให้นุริมสิทธิต่อไปนี้มีผลใช้ได้โดยไม่ต้องจดทะเบียน และให้ได้ผลก่อนสิทธิงานตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งนุริมสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือที่เป็นหลักประกัน ได้แก่

- 1) สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือของเรือลำนั้น
- 2) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น
- 3) สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น
- 4) สิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและสิ่งของของผู้โดยสารที่อยู่บนเรือลำนั้น

ข้อพิจารณาดังกล่าวเหล่านี้หากได้มีการสร้างความแน่ชัดให้เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ พร้อมทั้งมีหลักเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับออกมารองรับแล้ว ก็จะทำให้กระทบกับการพัฒนาการค้า การพาณิชย์ระหว่างประเทศ และคุ้มครองถึงประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียได้อย่างเหมาะสม กับทั้งจักเป็นการสร้างความยอมรับให้เกิดขึ้นกับศักยภาพการเดินเรือทะเล และการพาณิชย์ของประเทศไทยในสายตาของนานาประเทศด้วย

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังนี้

- 1) เพื่อศึกษา ทฤษฎี แนวคิด เหตุผล และความเป็นมาของกฎหมาย ตลอดจนหลักเกณฑ์ปฏิบัติเกี่ยวกับเรื่อง การจ้างงานเรือของประเทศที่มีประสบการณ์ในการพัฒนาเรื่องดังกล่าวมาก่อน รวมทั้งศึกษาถึงหลักกฎหมาย ทฤษฎีทางกฎหมายของประเทศดังกล่าว ซึ่งมีระบบกฎหมายที่แตกต่างจากประเทศไทย ตลอดจนกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง
- 2) เพื่อศึกษาถึงระดับความพร้อมและประสิทธิภาพของกฎหมายไทยในเรื่องจ้างงานเรือว่าจะมีส่วนสนับสนุนในทางปฏิบัติให้สัมฤทธิ์ผลหรือไม่เพียงใด
- 3) เพื่อเสนอแนวคิดอันจักใช้เป็นแนวทางในการจัดหรือลดอุปสรรค ข้อขัดข้องกรณีการรับจ้างงานเรือเดินทะเล และเมื่อจะมีการบังคับจ้างงานเรือเดินทะเลอันเป็นหลักประกันกรณีเรือดังกล่าวอยู่นอกน่านน้ำของประเทศไทย



สมมติฐานและขอบเขตของการศึกษาวิจัย

การศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึง สิทธิของผู้รับจ้างงานเรือในกรณีลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ และผู้รับจ้างงานเรือเลือกที่จะใช้สิทธิเรียกร้องในการบังคับชำระหนี้จากเรือที่นำมาจ้างงานเป็นประกัน สิทธิของผู้รับจ้างงานเรือในการบังคับจ้างงานเรือที่นำมาเป็นหลักประกันตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ยังเป็นปัญหาไม่ชัดเจนและเพียงพอต่อการสร้างความมั่นใจที่มีเรือเป็นหลักประกันได้อย่างสมบูรณ์รศย วิทยานิพนธ์นี้จะศึกษาถึงแนวคิด ลักษณะทั่วไปของการจ้างงานเรือ การบังคับจ้างงานเรือ วิธีการบังคับจ้างงานเรือ ผลของการบังคับจ้างงานเรือซึ่งจะรวมถึงลำดับในการได้รับชำระหนี้ของผู้รับจ้างงานเรือตามกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะกลุ่มประเทศ Common Law และตามกฎหมายไทย และในกรณีจำเป็นบางประเด็นอาจศึกษาเกี่ยวโยงไปถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง แต่ทั้งนี้จะไม่ศึกษาครอบคลุมไปถึงกรณีการจ้างงานเรือที่ยังต่อไม่เสร็จ หรืออยู่ระหว่างการดำเนินการต่อหรือก่อสร้างอยู่

วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ในเชิงพรรณนาและวิเคราะห์จากข้อมูล เอกสารต่าง ๆ ที่รวบรวมทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศแล้วจึงลำดับข้อมูลดังกล่าวตั้งแต่เบื้องต้น แนวคิดและทฤษฎีกฎหมายที่เกี่ยวข้องไปจนถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในทางปฏิบัติ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงทฤษฎี แนวคิด และเหตุผล ตลอดจนกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการจองเรือ และผลทางกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- 2) ทำให้ทราบและเข้าใจถึง อุปสรรค ข้อขัดข้อง ปัญหาที่เกิดขึ้น และที่อาจเกิดขึ้นอันเกี่ยวข้องมีผลกระทบต่อธุรกิจการเดินเรือทะเล การพาณิชย์นาวี เช่น อุปสรรคในกรณีการบังคับจองเรือเดินทะเลซึ่งมีลักษณะเฉพาะที่จำเป็นต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ เกือบตลอดเวลา
- 3) ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์และกฎหมายของประเทศที่มีพัฒนาการด้านนี้ก่อนประเทศไทย
- 4) สามารถวิเคราะห์และทราบถึงระดับความพร้อม ความเหมาะสมของกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันอันจักสามารถเสนอแนวทางสำหรับจัดอุปสรรค ข้อขัดข้องทั้งในทางปฏิบัติและที่ปรากฏในกฎหมายตลอดจนหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้กิจการเดินเรือทะเล การพาณิชย์นาวีของประเทศไทย มีพัฒนาการและความพร้อมเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศอันจักเป็นการส่งเสริมการค้า การพาณิชย์ระหว่างประเทศซึ่งเพิ่มบทบาทและความสำคัญเป็นอย่างมากในปัจจุบัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย