



บทที่ 4

## วิเคราะห์ปัญหาในการบังคับตามสิทธิของเจ้าหน้าที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

ในบทนี้จะได้วิเคราะห์ถึงอุปสรรคข้อขัดข้องอันเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมาย อันได้แก่ พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 และพระราชบัญญัติการกักเรือพ.ศ. 2534 ซึ่งไม่เอื้ออำนวยกับสภาพความเป็นจริงในการบังคับตามสิทธิของเจ้าหน้าที่มีบุริมสิทธิทางทะเล โดยผู้เขียนจะวิเคราะห์จากบทบัญญัติของกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศที่ได้ศึกษามาแล้วในบทก่อนเพื่อลดหรือขจัดอุปสรรคข้อขัดข้องต่าง ๆ และเพื่อให้การวิเคราะห์ปัญหาอย่างเป็นระบบและง่ายต่อการทำความเข้าใจ ผู้เขียนจึงเห็นควรวิเคราะห์ปัญหาตามลำดับดังนี้

### 1. พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

#### 1.1 ขอบเขตของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 จะพบว่าทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บังคับของบุริมสิทธิทางทะเล คือ เรือ ซึ่งตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "เรือ" หมายความว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตามและเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งได้ให้คำนิยามของคำว่า "เรือ" หมายถึง สถานพาหนะทางน้ำทุกชนิด และนิยามของคำว่า "เรือทะเล" หมายถึงเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลซึ่งก็แทบที่จะมิได้ให้ความหมายเอาไว้เลยว่า "ตัวเรือ" คือ

อะไร และเนื่องจากในปัจจุบันมีการนำเอาอุปกรณ์เดินเรือที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงมาติดตั้งเข้ากับเรืออื่นจะเป็นการเพิ่มศักยภาพของเรือในการเดินทะเลให้อยู่ในระดับทัดเทียมพอที่จะแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่น ๆ กรณีดังกล่าวสิทธิของเจ้าหน้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลจะครอบคลุมไปถึงเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือและสิ่งอื่น ๆ ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีไว้ประจำเรือหรือไม่

คำว่า "เครื่องอุปกรณ์" ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 147

บัญญัติว่า

เครื่องอุปกรณ์ ได้แก่ สิ่งทรมิตรพย์ซึ่งโดยปกตินิยมเฉพาะท้องถิ่นหรือโดยเจตนาขัดแย้งของเจ้าของทรัพย์ที่เป็นประธาน เป็นของใช้ประจำอยู่กับทรัพย์ที่เป็นประธานเป็นอาจิม เพื่อประโยชน์แก่การจัดดูแลใช้สอยหรือรักษาทรัพย์ที่เป็นประธานและเจ้าของทรัพย์ได้นำมาสู่ทรัพย์ที่เป็นประธานโดยการนำมาติดต่อหรือปรับเข้าไว้ หรือทำโดยประการอื่นใดในฐานะเป็นของใช้ประกอบกับทรัพย์ที่เป็นประธานนั้น

อุปกรณ์ที่แยกออกจากทรัพย์ที่เป็นประธานเป็นการชั่วคราวก็ยังไม่ขาดจากการเป็นอุปกรณ์ของทรัพย์ที่เป็นประธานนั้น

อุปกรณ์ย่อมตกติดไปกับทรัพย์ที่เป็นประธาน เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

เมื่อพิจารณาถึงเครื่องอุปกรณ์เรือแล้วสามารถแยกออกได้เป็น 2 ชนิด คือ เครื่องอุปกรณ์ที่สร้างติดกับตัวเรือ แต่สามารถแยกออกมาได้โดยง่าย เช่น สมอเรือ ไซ้ เครื่องรับส่งวิทยุ ฯลฯ เครื่องอุปกรณ์อีกส่วนหนึ่งไม่ติดกับเรือแต่เป็นสิ่งจำเป็นที่ถูกระงับบังคับตามกฎหมายให้มีไว้ในเรือเพื่อการเดินเรือ เช่น เรือบด เสิบียงอาหารสำหรับเจ้าหน้าที่ของเรือและผู้โดยสาร

เครื่องอุปกรณ์ทั้งสองชนิดเป็นสิ่งจำเป็นและจะขาดเสียมิได้ในการเดินเรือ กฎหมายทะเลถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของเรือ ดังนั้นเรือที่เป็นรูปสมบูรณ์ตามกฎหมายนั้นไม่เพียงแต่ประ

กอบด้วยเครื่องเรือและตัวเรือ แต่ต้องประกอบด้วยเครื่องอุปกรณ์ที่สำคัญในการเดินเรือด้วย

ในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ไม่มีบทบัญญัติในส่วนใดที่ระบุถึงขอบเขตรายละเอียดของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือและสิ่งของอื่น ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ให้มีประจำเรือดังกล่าวข้างต้น

ในประเทศอังกฤษ ปัญหาในการพิจารณาในเรื่องทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลนั้น สามารถพิจารณาเปรียบเทียบได้จากทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้สิทธิเรียกร้องที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนั้นสามารถใช้สิทธิขอกัก (Arrest) ซึ่งให้ความหมายของเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิจะครอบคลุมถึง ตัวเรือ (Hull), เครื่องยนต์ (Machinery) และส่วนที่ติดตรึงอยู่กับเรือ (other fixed parts) ในคดี The Silia ที่ศาลตัดสินว่า ทรัพย์สินที่สามารถขอให้กักได้ รวมถึงทรัพย์สินทุกอย่างที่เดินทางไปกับเรือ ยิ่งไปกว่านั้นทรัพย์สินนั้นอาจเป็นของใครก็ได้ที่ไม่ใช่ของเจ้าของเรือ และในคดีดังกล่าวได้ตัดสินว่าน้ำมันดิน (Bunker) ไม่ได้อยู่ในความหมายของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล และในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีอยู่เหนือทรัพย์สินทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับเรือที่ได้รับการช่วยเหลือ ทั้งนี้ตาม The Merchant Shipping Act 1894 SS. 544 และ 546 กำหนดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิต (Life Salvage) และการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินใกล้ชายฝั่งทะเลของอังกฤษ ให้ทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลดังกล่าว รวมถึง อุปกรณ์ (Equipment), เฟอร์นิเจอร์ (Furniture) และเรือเล็ก (Boats)<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>D.C. Jackson, Enforcement of Maritime Claims (London : Lloyd's of London Press Ltd., 1985), PP.224-226.

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ 1926 กำหนดไว้ใน ข้อบทที่ 2 ว่าสิทธิเรียกร้อง ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่มีอยู่เหนือเรือ (Vessel) เหนือค่าระวางเรือ (Freight) และ เหนือเครื่องอุปกรณ์ของเรือ (Accessories of the Vessel) หมายความว่า ททรัพย์ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลนั้น นอกจากเรือแล้วยังรวมไปถึงค่าระวางเรือ และเครื่อง ประกอบหรือเครื่องอุปกรณ์ของเรือด้วย แต่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ปี 1967 และ 1993 กำหนดไว้ในข้อบทที่ 4 แต่เพียงว่า ททรัพย์ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล คือ เรือ เท่านั้น

สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้น แม้จะไม่มีบทบัญญัติกฎหมายระบรูายละเอียด ถึงขอบข่ายทรัพย์ในส่วนที่เป็นเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือและสิ่งของอื่น ๆ ที่กฎหมายกำหนดให้ ต้องมีไว้ประจำเรือซึ่งบุริมสิทธิทางทะเลครอบคลุมไปถึง แต่ถ้าหากอาศัยการตีความนิยามคำว่า อุปกรณ์ จากบทบัญญัติทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 147 ซึ่งให้นิยามคำว่า อุปกรณ์ ว่า

สิ่งหาทรัพย์ ซึ่งโดยปกตินิยมเฉพาะถิ่นหรือโดยเจตนาขัดแย้งของเจ้าของทรัพย์ที่เป็น ประชาน เป็นของใช้ประจำอยู่กับทรัพย์ที่เป็นประชานเป็นอาจิมเพื่อประโยชน์แก่การ จัดดูแลใช้สอยหรือรักษาทรัพย์ที่เป็นประชาน และเจ้าของทรัพย์ได้นำมาสู่ทรัพย์ที่เป็นประชาน ดดยการนำมาติดต่อหรือปรับเข้าไว้ หรือทำโดยประการอื่นใดในฐานะเป็นของใช้ประจำ อกกับทรัพย์ที่เป็นประชานนั้น อุปกรณ์ที่แยกออกจากทรัพย์ที่เป็นประชานเป็นการชั่วคราวก็ ยังไม่ขาดจากการเป็นอุปกรณ์ของทรัพย์ที่เป็นประชานนั้น และอุปกรณ์ย่อมตกติดไปกับทรัพย์ ที่เป็นประชาน เว้นแต่จะมีกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ย่อมทำให้เข้าใจได้ว่าบุริมสิทธิทางทะเลที่มีอยู่เหนือทรัพย์ประชานย่อมครอบคลุมไปถึง เครื่องอุปกรณ์ของเรือซึ่งจะติดกับเรืออันเป็นทรัพย์ประชานที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล โดย เครื่องอุปกรณ์ของเรือนี้จะต้องมีลักษณะตามที่กล่าวไว้ในมาตรา 147 ประมวลกฎหมายแพ่งและ พหณิษฐ์ คือจะต้องเป็นของซึ่งใช้ประจำอยู่กับเรือเป็นปกตินิยมเฉพาะถิ่น หรือใช้ประจำอยู่กับ

เรือโดยเจตนาขัดแย้งของเจ้าของเรือ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่การจัดดูแลใช้สอย หรือรักษาเรือ และเจ้าของเรือได้นำเครื่องอุปกรณ์นั้นเป็นของใช้ประกอบกับเรือดังกล่าว โดยหลักแล้วเครื่องอุปกรณ์ของเรือย่อมติดกับตัวเรืออันเป็นทรัพย์สินประจําเรือ แม้ว่าเรือดังกล่าวจะอยู่ในสภาพที่ ต้องรับภาระใดในทางกฎหมายก็ตาม เครื่องอุปกรณ์ของเรือก็ต้องตกอยู่ในสภาพและรับภาระ เช่นเดียวกับเรืออันเป็นทรัพย์สินประจําเรือ

จากหลักการและเหตุผลดังกล่าวข้างต้น เมื่อนำมาประกอบการพิจารณาแล้ว ย่อมทำให้ประเด็นที่เป็นปัญหาดังกล่าวชัดเจนขึ้น แม้ว่าตามพระราชบัญญัติการจํานองเรือและ บุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 จะไม่มีมาตราใดระบุถึงขอบเขตของเรือที่ตกอยู่ภายใต้บุริมสิทธิ ทางทะเล แต่บุริมสิทธิทางทะเลอาจจะครอบคลุมไปถึงสิ่งอื่นหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับเรือที่อยู่ภายใต้ บุริมสิทธิทางทะเล

นอกจากนี้ประเด็นที่ว่าเรือที่ตกอยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลจําต้องเป็นกรรมสิทธิ์ ลูกหนี้หรือไม่ ในเรื่องนี้เห็นว่าเมื่อพิจารณาจากมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการจํานองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ซึ่งบัญญัติว่า "ให้เจ้าหนี้ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิได้รับ ชำระหนี้อันค้างชำระแก่ตนจากเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ ทั้งนี้ไม่ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องจะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม" ซึ่งแสดงว่าตามพระราชบัญญัติ ฉบับนี้ในกรณีที่ลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องมิใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ เช่น ผู้เช่าเรือ หากสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นเป็นสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือ, สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ, สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย และสิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินการทางเรือแล้วบุริมสิทธิทางทะเลก็มีเหนือเรือลำนั้นได้เช่นกัน ทั้งนี้ น่าจะมีเหตุผล มาจากการที่กฎหมายมุ่งเน้นความสำคัญที่ว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเกิดจากหรือเกี่ยวเนื่องกับเรือลำนั้น จึงกำหนดให้เจ้าหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องนี้มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือ โดยไม่คำนึงถึงว่าใครจะเป็นเจ้าของเรือและเจ้าของเรือเป็นลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องหรือไม่

## 1.2 สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

สืบเนื่องจากบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นตามลักษณะของมูลหนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ดังนั้นการที่เจ้าหนี้รายใดจะเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลจะต้องเป็นเจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องตามที่กฎหมายภายในของแต่ละประเทศกำหนด สำหรับประเทศไทยตามพระราชบัญญัติจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ตามมาตรา 22 กำหนดว่าบุคคลใดมีสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับเรือลำหนึ่งลำใด และมูลแห่งสิทธิเรียกร้องนั้นมีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 22 แล้ว บุคคลนั้นมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น ซึ่งได้แก่สิทธิเรียกร้อง 4 ประการด้วยกัน คือ

1. สิทธิเรียกร้องเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ หรือคนประจำเรือของเรือลำนั้น
2. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น
3. สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น
4. สิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น

สำหรับประเทศอังกฤษได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไว้ดังนี้

1. สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้างของนายเรือ และคนประจำเรือ (Master's and Seaman's Wage)
2. สิทธิเรียกร้องในเงินที่นายเรือตรองจ่ายไปก่อน (Master's Disbursement)
3. สิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหายที่สร้างขึ้นโดยเรือ (Damage Liens)
4. สิทธิเรียกร้องสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Liens)

5. สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการกู้เงินที่เรียกว่า *Bolloyry* และ *Respondentia*

สำหรับในประเทศกลุ่ม Civil Law นั้น โดยทั่วไปมักจะกำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ คือ *The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages 1926* ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวมีผลในประเทศเบลเยียม, บราซิล, ฝรั่งเศส, อังกฤษ, อิตาลี, ไอร์แลนด์, โปรตุเกส, โรมานี และสเปน ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมตามกฎหมายของรัฐบาล ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหน้าที่ คำภาษี คำภาระ หรือค่าธรรมเนียมที่ค้างชำระแก่หน่วยงานของรัฐ ค่าจ้างนำร่องและค่าดูแลรักษาเรือขึ้นนับแต่เข้าท่าสุดท้าย
2. สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาจ้างนายเรือ ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่ทำงานบนเรือ
3. ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเงินสมทบ *General Average*
4. ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดอันเกิดจากกรณีเรือโดนกัน หรืออุบัติเหตุอย่างอื่นในการเดินเรือ รวมทั้งค่าเสียหายของสิ่งก่อสร้างอันเป็นส่วนประกอบของท่าเรือ ท่าเทียบเรือ ร่องน้ำ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อร่างกายของคนโดยสารเรือ และลูกเรือ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายของสินค้า หรือสัมภาระของผู้โดยสารที่อยู่ในเรือ
5. สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาที่นายเรือเป็นผู้ทำขึ้น หรือเกิดจากการกระทำของนายเรือ ซึ่งกระทำการภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน ณ เมืองท่าอื่นที่มีไซเมืองท่าจดทะเบียนของเรือ นั้น ในกรณีที่ทำสัญญา หรือการกระทำเช่นนั้นเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อการบำรุงรักษาเรือ หรือเพื่อให้เรือนั้นสามารถเดินทางต่อไปได้ ทั้งนี้ ไม่ว่านายเรือผู้นั้นจะเป็นเจ้าของเรือด้วยหรือไม่ และไม่ว่าสิทธิเรียกร้อง (ในฐานะเจ้าหน้าที่) จะเป็นของนายเรือ

เอง ผู้ซ่อมเรือให้กู้ยืมเงิน หรือเจ้าหน้าที่ตามสัญญาอื่นใด

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ 1967 ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลและเจ้าหน้าที่จำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือตามลำดับดังนี้

1. ค่าจ้างและเงินอย่างอื่นที่ค้างชำระแก่นายเรือและคนประจำเรือ
2. ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระเกี่ยวกับท่าเรือ ตลอดจนร่องน้ำและค่าจ้างนำร่อง
3. สิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือเพื่อความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือวัตถุนิวเคลียร์)
4. สิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือในมุลละเม็ดและไม่อาจฟ้องร้องได้ในมุลสัญญาเพื่อความเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ นั้น ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือวัตถุนิวเคลียร์)
5. สิทธิเรียกร้องเอาเงินรางวัลช่วยเหลือกู้ภัย ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือ และเงินสมทบ General Average
6. หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือนั้นไว้เป็นประกัน

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ 1993 ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลดังต่อไปนี้

1. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าจ้างและเงินอื่นที่ต้องจ่ายให้นายเรือและบุคคลอื่นบนเรือตามสัญญาจ้างแรงงานบนเรือ และรวมถึงค่าใช้จ่ายในการส่งตัวคนประจำเรือกลับถิ่นฐาน ตลอดจนเงินกองทุนสวัสดิการ



2. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการตายหรือบาดเจ็บซึ่งเกี่ยวข้องกับข้อโดยตรงกับการปฏิบัติงานของเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นบนบกหรือในทะเล
3. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
4. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าภาระท่าเรือ คลองและทางน้ำอย่างอื่นรวมทั้งค่านำร่อง
5. สิทธิเรียกร้องตามมูลละเมิดในความสูญหายหรือความเสียหายอันเกิดจากการปฏิบัติงานของเรือที่นอกเหนือไปจากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สินค้า ตู้เก็บสินค้า และสัมภาระของผู้โดยสารบนเรือ

เมื่อพิจารณาสัทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลของกลุ่มประเทศต่าง ๆ และอนุสัญญาระหว่างประเทศแล้วจะเห็นว่าแม้จะมีการกำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในประเภทหลัก ๆ เหมือนกันอันได้แก่ สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้าง สิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหาย สิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย แต่อย่างไรก็ตามยังมีความแตกต่างในสิทธิเรียกร้องดังกล่าว ตามแนวทางกฎหมายและแนวทางปฏิบัติของแต่ละประเทศที่มีความแตกต่างกันออกไป อันอาจทำให้มีผลกระทบต่อสิทธิของเจ้าหนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่มีเจ้าหนี้หลายรายมีสิทธิเรียกร้องเหนือทรัพย์สินอย่างเดียวกัน (เรือ) และหากมีองค์ประกอบต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับบุริมสิทธิทางทะเลที่แตกต่างกันเข้ามาเกี่ยวข้อง ย่อมมีผลกระทบต่อเจ้าหนี้อย่างแน่นอนเนื่องจากไม่มีรูปแบบของกฎหมายที่แน่นอนและเป็นที่ยอมรับของแต่ละประเทศในการที่จะกำหนดสิทธิเรียกร้องว่าเจ้าหนี้รายใดมีสิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้รายอื่น ซึ่งพอจะยกตัวอย่างของความแตกต่างในสิทธิเรียกร้องในแต่ละประเภท ดังนี้

- (ก) ค่าธรรมเนียมศาล, ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ และค่าใช้จ่ายเพื่อการดูแลรักษาเรือ

ในกลุ่มประเทศ Civil Law จะกำหนดเรื่องค่าธรรมเนียมศาล,

ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของเจ้าหนี้ และค่าใช้จ่ายเพื่อการดูแลรักษาเรือ ไม่มีความแตกต่างกันนัก โดยจะกำหนดให้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้รับการชำระหนี้ก่อนหนี้อื่น เนื่องจากกลุ่มประเทศ Civil Law จะยึดถือหลัก Unjustified Enrichment ซึ่งจะพบในกฎหมายของกลุ่มประเทศ Civil Law<sup>2</sup> ตัวอย่างเช่น ประเทศฝรั่งเศส ได้กำหนดค่าใช้จ่ายศาลในการกักเรือและขายเรือ ตามที่ปรากฏในกฎหมายภายในของฝรั่งเศสคือ กฎหมายลำดับที่ 67-5 เมื่อ 3 มกราคม 1967 มาตรา 31(1) ที่กำหนด ค่าใช้จ่ายของศาลในการขายเรือ และ มาตรา 31(2) กำหนดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดูแลรักษาเรือตั้งแต่เข้าท่าสุดท้าย ซึ่งถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่นเป็นลำดับแรก เช่นเดียวกับที่กำหนดในอนุสัญญา The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages 1926 ที่กำหนดให้สิทธิดังกล่าวมีฐานะเป็นบุริมสิทธิทางทะเลและมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับแรก แต่อย่างไรก็ตาม ในอนุสัญญา The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages 1967 และ 1993 มิได้กำหนดค่าใช้จ่ายในการกักเรือและค่าใช้จ่ายสำหรับการดูแลรักษาเรือดังกล่าวไว้ในฐานะบุริมสิทธิทางทะเล แต่กำหนดนำเงินดังกล่าวมาหักออกจากเงินที่ขายเรือได้ แล้วจึงนำไปแบ่งระหว่างกันในเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนุสัญญาระหว่างประเทศ 1967 มิได้กำหนดค่าใช้จ่ายสำหรับการดูแลรักษาเรือในระหว่างกักเรือไว้เลย โดยปรากฏในข้อบทที่ 11(2) ซึ่งกำหนดแต่เพียงว่า ค่าใช้จ่ายของศาลที่เกิดจากการกักเรือและขายเรือเท่านั้นที่สามารถนำมาหักเงินที่ได้จากการขายเรือ แล้วจึงนำไปชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้อื่น ๆ (The cost awarded by court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel) สำหรับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ที่กำหนดในมาตรา 25

---

<sup>2</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims (London : Business Law Communications Ltd., 1985), p.77

ที่กำหนดให้นำเงินที่ได้จากการขายเรือมาชำระค่าฤชาธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายในการกักเรือหรือยึดและขายเรือ ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเรือนับแต่เวลาที่ได้กักหรือยึดเรือนั้น ค่าใช้จ่ายในการส่งตัวคนประจำเรือกลับถิ่นฐานและค่าใช้จ่ายในการจัดสรรเงินจำนวนดังกล่าวตามลำดับเสียก่อนแล้วจึงจ่ายเงินส่วนที่เหลือให้แก่เจ้าหนี้ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเล

ผู้เขียนมีข้อสังเกตสำหรับเรื่องค่าใช้จ่ายเพื่อการดูแลรักษาเรือ

(Custodia Legis) หากพิจารณาถึงลำดับการได้รับชำระหนี้แล้ว ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องได้รับชำระหนี้ก่อนสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ แต่มีประเด็นที่แตกต่างกันคือฐานะของสิทธิที่ได้รับชำระหนี้ ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ปี 1926 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเรือเป็นสิทธิที่มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่ในอนุสัญญาปี 1967 และ 1993 มิได้กำหนดเช่นนั้น ในอนุสัญญาประเทศปี 1967 มิได้กำหนดค่าใช้จ่ายเพื่อการดูแลรักษาเรือไว้ แต่อนุสัญญาปี 1993 เพียงแต่กำหนดให้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้อื่น ๆ การที่อนุสัญญาระหว่างประเทศ 1993 กำหนดเช่นนั้นน่าจะมีเหตุผลเนื่องมาจาก ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเรือดังกล่าวเป็นประโยชน์แก่เจ้าหนี้เหนือเรือทั้งหลาย จึงกำหนดให้มีการได้รับชำระหนี้ก่อนแล้วมีเงินเหลือจึงนำไปชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้อื่นต่อไป แต่ที่ไม่กำหนดค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเรือให้เป็นค่าใช้จ่ายที่มีบุริมสิทธิทางทะเล เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้ให้บริการหรือให้ประโยชน์แก่ตัวเรือเอง

โดยหลักการตามที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องค่าธรรมเนียมศาล ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกับทางเจ้าหนี้และค่าใช้จ่ายเพื่อการดูแลรักษาเรือในกลุ่มประเทศต่าง ๆ หากมีการยอมรับในหลักการเดียวกันว่า ค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกับทางเจ้าหนี้ จึงสมควรที่จะต้องได้รับการชำระหนี้ก่อนสิทธิเรียกร้องประเภทอื่น แต่เนื่องจากรายละเอียดของค่าใช้จ่ายดังกล่าวที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนสิทธิเรียกร้องอื่นนั้นแตกต่างกันไปในรายละเอียดซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อสิทธิของเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวและผู้ทรงสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ดังนั้น โดยพื้นฐานของการยอมรับแล้วควรมีเหตุผลอย่างเดียวกันและกำหนดเป็นไปแนวทางเดียวกันเพื่อขจัดปัญหาเรื่องกฎหมายขัดกัน และจะเป็นการสร้าง

## รูปแบบเดียวกันให้แก่กฎหมายพาณิชย์นาวี

### (ข) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ

สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ ในประเทศอังกฤษ ถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ด้วยเหตุผลที่ว่าเป็นการนำมาซึ่งบริการแก่เรือโดยไม่พิจารณาว่าใครจะเป็นผู้จ้าง ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเหมาเรือ และยังขยายความไปถึงบุคคลที่จ้างนายเรือหรือคนประจำเรือที่ไม่ใช่เจ้าของเรือที่แท้จริงแต่ได้รับการครอบครองโดยการทุจริตก็ได้ เช่นกรณีที่ได้เรือมาโดยการขโมย ก็ถือว่านายเรือและคนประจำเรือเป็นผู้ทรงบุริมสิทธิเหนือเรือลำดังกล่าว<sup>3</sup> ถ้านายเรือหรือคนประจำเรือทำงานเพื่อเรือลำนั้น หลักการดังกล่าวปรากฏใน The Supreme Court Act 1981 ในประเทศอังกฤษค่าจ้างของคนประจำเรือ (Seaman) จะปรากฏในรูปกฎหมายจารีตประเพณีทั่วไปมากกว่ากำหนดในรูปกฎหมายลายลักษณ์อักษร โดยมูลเหตุที่กำหนดให้ค่าจ้างเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ คือ การให้บริการแก่เรือ (service to the ship) สำหรับกรณีค่าจ้างของนายเรือ (Master) ก็อาศัยมูลเหตุเดียวกันที่กำหนดให้ค่าจ้างของนายเรือเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่กฎหมายที่กำหนดในเรื่องที่เกี่ยวกับนายเรือจะกำหนดในรูปกฎหมายลายลักษณ์อักษร และนอกจากนี้นายเรือสามารถทำสัญญาสละสิทธิพิเศษตามบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างได้ตาม The Merchant Shipping Act 1970 ข้อ 16 แต่คนประจำเรือ (Seaman) จะทำการสละบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างไม่ได้ ความหมายของค่าจ้างในที่นี้ หมายรวมไปถึง เงินเดือน, โบนัส, เงินทดแทน, ประโยชน์ทางสังคม (Social Benefit) ตัวอย่างเช่น การประกันสุขภาพ เงินกองทุน นอกจากนี้กฎหมายอังกฤษยังได้แยกสิทธิเรียกร้องสำหรับเงินตรองจ่ายของนายเรือ (Master's Disbursements) และเงินกู้ยืมแบบ

<sup>3</sup>Ibid., p. 101.

Boltonry ออกจากสิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้าง และอยู่ในลำดับในการได้รับชำระหนี้แตกต่างกันออกไปด้วย

สำหรับในสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างไว้ใน The Ship Mortgage Act 1920 มาตรา 953(2) กำหนดบุริมสิทธิทางทะเลให้หมายความรวมถึงค่าจ้างของลูกเรือ (The Crew of the Vessel) และเช่นเดียวกันกับกฎหมายอังกฤษที่ว่า ไม่ว่าใครจะเป็นผู้จ้างก็ก่อให้เกิดคนประจำเรือหรือลูกเรือมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำที่เขาทำงานให้ กฎหมายของสหรัฐอเมริกาจะกำหนดความหมายของคำว่าค่าจ้างไว้กว้างและหลากหลาย ซึ่งขยายความไปถึงค่าจ้างเมื่อถูกลงโทษ (Penally Wage)

สำหรับในประเทศฝรั่งเศส ก็กำหนดให้นายเรือและคนประจำเรือมีบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างตามกฎหมาย ลำดับที่ 67-5 เมื่อ 3 มกราคม 1967 แต่สำหรับบทบัญญัติพิเศษสำหรับกัปตันดังที่ปรากฏใน Maritime Labour Codes of December 13, 1926 ข้อ 103-109 ในเรื่องค่าจ้างสำหรับกรณีถูกไล่ออก (Dismissal) ไม่รวมอยู่ด้วยในความหมายของค่าจ้างสำหรับนายเรือ

เมื่อพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศ The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages 1926, 1967 และ 1993 ต่างก็ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการมูลหนี้ดังต่อไปนี้เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

- 1) อนุสัญญา ปี 1926 กำหนดว่า สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาจ้างของนายเรือ ลูกเรือหรือบุคคลอื่นที่ทำงานในเรือ
- 2) อนุสัญญา ปี 1967 กำหนดว่า ค่าจ้างและเงินอย่างอื่นที่ค้างชำระแก่นายเรือ คนประจำเรือ

3) อนุสัญญา ปี 1993 กำหนดว่า สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าจ้างและเงินอื่นที่ต้องจ่ายให้นายเรือ และบุคคลอื่นบนเรือตามสัญญาจ้างแรงงานบนเรือ และรวมถึงค่าใช้จ่ายในการส่งตัวคนประจำเรือกลับถิ่นฐานตลอดจนกองทุนสวัสดิการ

นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตบางประการที่ว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศ ปี 1967 กำหนดให้สิทธิเรียกร้องที่มีฐานะเป็นบุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือเปล่า (Demise Charterer) และผู้เช่าเรืออื่น (Other charterer) ซึ่งน่าจะรวมถึง ผู้เช่าเรือเป็นระยะเวลา (Time Charterer) และผู้เช่าเหมาเรือรายเที่ยว (voyage charterer) แต่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ 1993 กลับกำหนดจำกัดเพียง ผู้เช่าเหมาเรือ (Demise Charterer) เมื่อตีความแล้วจึงไม่น่าจะรวมถึง ผู้เช่าเรือเป็นระยะเวลาและผู้เช่าเหมาเรือรายเที่ยว

เมื่อกลับมาวิเคราะห์พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 22 ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือหรือคนประจำเรือของเรือลำนั้น เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลประการหนึ่ง แต่ผู้เขียนมีข้อพิจารณาสำหรับสิทธิเรียกร้องดังกล่าว เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

โดยกฎหมายแรงงานของประเทศไทยแล้ว ผู้ว่าจ้างและลูกจ้างย่อมมีนิติสัมพันธ์กันตามกฎหมายแรงงาน นายจ้างมีหน้าที่ชำระเงินค่าจ้างให้แก่ลูกจ้าง หากนายจ้างไม่ชำระเงินค่าจ้างให้แก่ลูกจ้าง ลูกจ้างย่อมมีสิทธิเรียกร้องในค่าจ้างดังกล่าว โดยนัยแล้ว ลูกจ้างน่าจะมีสิทธิเรียกร้องเหนือทรัพย์สินของนายจ้างเท่านั้น เมื่อเทียบกับกรณีค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในค่าจ้างดังกล่าวมีอยู่เหนือเรือลำที่นายเรือและคนประจำเรือทำงานอยู่ตามพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นายเรือลำดังกล่าวเป็นเรือที่เข้ามา ผู้เช่าเรือเป็นผู้ว่าจ้างนายเรือและคนประจำ

เรือ ให้ทำงานในเรือดังกล่าว ตามกฎหมายไทยชยาสความถึง กรณีที่ผู้ว่าจ้างไม่ใช่เจ้าของเรือด้วยหรือไม่ นั้น ซึ่งโดยความเห็นของผู้เขียนแล้ว และเมื่อเปรียบเทียบกับหลักการตามกฎหมายของต่างประเทศแล้ว มีเหตุผลอันสมควรที่ นายเรือหรือคนประจำเรือย่อมมีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิในมูลค่าจ้างเหนือเรือ แม้ว่าผู้ว่าจ้างจะมีใช่เจ้าของเรือ ทั้งนี้มีเหตุผลที่ว่าวัตถุประสงค์ในการกำหนดให้นายเรือและคนประจำเรือมีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ เนื่องจากนายเรือและคนประจำเรือได้ให้บริการแก่เรือลำนั้น (service to the ship) เป็นสำคัญ มิได้ให้ความสำคัญว่า ใครจะเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ว่าจ้างจะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นในแง่ของการตีความและนำไปใช้ซึ่งกฎหมายตามพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล 2537 ในเรื่องดังกล่าว น่าจะเป็นไปตามเหตุผลดังกล่าวและเพื่อให้รับกับเหตุผลในการร่างกฎหมาย กล่าวคือ เพื่อเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศในอันที่จะให้หลักประกันแก่เจ้าหน้าที่ตามสัญญาจ้างที่เกี่ยวกับการทำงานให้แก่เรือ

(ค) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือภัยทางทะเล

เนื่องจากการเดินเรือไม่ว่าจะเป็นการเดินเรือ ในแม่น้ำลำคลองหรือในทะเลก็ตาม สามารถเกิดอันตรายแก่ทรัพย์สินและร่างกายของผู้ใช้ประโยชน์จากเรือนั้น ๆ ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินเรือทางทะเลซึ่งใช้ระยะเวลาอันยาวนาน อาจมีภัยเกิดขึ้นและก่อความเสียหายอย่างร้ายแรงได้ทุกขณะ ดังนั้น เมื่อเรือลำใดประสบเคราะห์กรรม เรืออื่นๆ ที่ประสบเหตุก็ต้องช่วยเหลือเรือที่กำลังตกอยู่ในอันตรายนั้น

การที่เรือต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกันเมื่อเรือลำอื่น ๆ ประสบอันตรายนี้ เราถือว่าเป็นทั้งพันธะทางจิตใจ และพันธะทางกฎหมายด้วย ในแง่ของกฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ จะมีข้อกำหนดให้นายเรือทุกลำเข้าช่วยเหลือเรือที่กำลังประสบภัยซึ่งหากนายเรือลำใดฝ่าฝืนไม่เข้าช่วยเหลือ โดยไม่สามารถแก้ตัวได้ว่าสาเหตุที่ตนไม่เข้าช่วยเหลือนั้นเพราะเหตุใด ในกรณีนี้นายเรือลำนั้นก็มีความผิด อาจ

ถูกลงโทษทางอาญา หรือต้องระวางโทษอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด

ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ทั้งนี้ น่าจะมีเหตุผลมาจากเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยได้ก่อให้เกิดประโยชน์ให้แก่เจ้าหนี้รายอื่น เนื่องจากการทำการช่วยเหลือเรือซึ่งเป็นทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้รายอื่นให้รอดปลอดภัย ซึ่งหากปราศจากการกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยของเจ้าหนี้ผู้ทำการช่วยเหลือกู้ภัย เรือก็จะสูญหายหรือเสียหายซึ่งเจ้าหนี้รายอื่น ๆ ก็จะได้รับ ความเสียหายไปด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันกฎหมายไทยยังไม่มีกฎหมายเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยกำหนดไว้โดยเฉพาะเจาะจงในอันที่จะกำหนดขอบเขต และเงื่อนไขของการช่วยเหลือกู้ภัย ดังเช่นต่างประเทศ

กฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นค่อนข้างเป็นสากล เพราะเกือบทุกชาติในโลก ซึ่งรวมทั้งสหรัฐอเมริกา, อังกฤษ ฝรั่งเศส และแคนาดา ต่างรับเอาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย 1910 เข้ามาใช้ในวิติการเป็นกฎหมายภายใน ซึ่งสิทธิในการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นโดยสัญญาและสัญญาดังกล่าว ก็คือ Lloyd's Open Form 1980 ทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย 1910 และ Lloyd's Open Form ต่างก็นำหลัก no cure, no pay มาใช้ในการพิจารณา กล่าวคือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ได้รับค่าตอบแทน ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยไม่สำเร็จ

อย่างไรก็ตาม ภายใต้ระบบ Civil Law การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้มีลักษณะเช่นนั้นที่เคียว ประเทศกลุ่ม Civil Law จะยึดหลัก "Assistance" ซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าตอบแทน สำหรับการช่วยเหลือ แม้ว่าช่วยเหลือสำเร็จหรือไม่ก็



ตาม หลัก "Assistance" ดังกล่าว มีผลจากหลักกฎหมายระบบ civil law คือ Negoliorum Gestio ที่เกิดจากหลักทางกฎหมายโรมัน และปัจจุบันก็ยังคงพบหลักดังกล่าว ในประมวลกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law หลัก Negoliorum Gestio มีหลักว่า บุคคลใดที่ได้ให้การช่วยเหลือบุคคลอื่น ส่อมสมควรได้รับการตอบแทน สำหรับค่าใช้จ่ายที่เป็นประโยชน์และจำเป็นที่บุคคลดังกล่าวได้ใช้ไปในการช่วยเหลือ (Useful or Necessary expenses)<sup>4</sup>

ในประเทศอังกฤษ กฎหมายทะเลว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยจะใช้หลัก no cure, no pay ทั้งนี้เช่นเดียวกับที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ในมาตราที่ 2 ที่กำหนดว่า ไม่มีค่าตอบแทนสำหรับการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่สำเร็จ (No remuneration is due if the service rendered have no beneficial result)<sup>5</sup>

เมื่อพิจารณาจากหลักการการช่วยเหลือกู้ภัย ตามหลักการของประเทศในกลุ่มประเทศ Common Law และกลุ่มประเทศ Civil Law มีหลักการที่แตกต่างกันในเรื่องการกำหนดค่าตอบแทน แต่อย่างไรก็ตามก็มีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล 1910 ซึ่งได้รับการยอมรับมาบัญญัติในแบบมาตรฐานของสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย Lloyd's Open Form 1990 แม้ว่าตามกฎหมายไทยยังไม่มีกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยโดยเฉพาะเจาะจง ซึ่งต้องรอดูกฎหมายไทยในอนาคต

(ง) สิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหาย

<sup>4</sup>Ibid., p.132.

<sup>5</sup>Ibid., p.132.

ตามที่ได้ศึกษามาแล้วในกฎหมายของต่างประเทศ สิทธิเรียกร้องมีบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย ในกลุ่มประเทศ Common Law เช่น ประเทศอังกฤษ บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหายจะต้องมีลักษณะ คือ<sup>๑</sup>

(1) เกิดขึ้นจากการกระทำผิดของเรือซึ่งในประเทศอังกฤษนั้นกำหนดว่า บุริมสิทธิทางทะเลในความเสียหาย (Damage lien) นี้จะต้องเกิดจากการกระทำผิดของเรือ แม้ว่าจะเป็นการกระทำของเรือ แต่ก็ต้องสืบเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ที่มีหน้าที่ตามกฎหมายและในฐานะควบคุมเรือที่กระทำไปโดยความประมาทเลินเล่อ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักความรับผิดส่วนบุคคล (Personal Liability) ของเจ้าของทรัพย์สิน

ในกรณีของการเช่าเรือ ผู้เช่าเรือก็ต้องรับผิดในฐานะนายจ้าง ตามหลัก Vicarious Liability ซึ่งผู้ได้รับความเสียหายก็มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำดังกล่าว

(2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเกิดต่อสิ่งที่ไม่ใช่เรือ เช่นกรณี เรือชนท่าเทียบเรือ

(3) ในกรณีที่เรือกระทำให้บุคคลได้รับบาดเจ็บ สำหรับกฎหมายอังกฤษ ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่สำหรับการเสียชีวิตนั้น ไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem)

---

<sup>๑</sup>Ibid., pp.169-170.

(4) การกระทำความเสียหายที่เกิดจากเรือที่ทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ได้ขยายไปถึงการกระทำต่อสิ่งหาปริมาตรหรือสิ่งหาปริมาตรด้วย เช่น การกระทำความเสียหายต่อท่าเทียบเรือ

สำหรับกฎหมายของประเทศระบบ Civil Law เช่นประเทศฝรั่งเศส นั้นได้นำเอา The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgaged 1926 มาอนุวัติการเป็นกฎหมายภายใน และได้กำหนดบุริมสิทธิทางทะเลในเรื่องเรือโดนกัน (Collision) ไว้ใน Law No. 67.5 of January 3, 1967 มาตรา 31(5) ที่บัญญัติว่า " สิทธิเรียกร้องเหนือเรือ, เหนือค้ำระวางเรือ, เหนือเครื่องอุปกรณ์ (Accessories) ที่ก่อให้เกิดสิทธิพิเศษในกรณีความรับผิดชอบในความเสียหายจากเรือชนกันหรืออุบัติเหตุอื่นในการเดินเรือ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อบางส่วนของท่าน่าเทียบเรือ ความเสียหายที่เกิดจากการบาดเจ็บต่อผู้โดยสารหรือลูกเรือ "

นอกจากนี้อนุสัญญาระหว่างประเทศ 1926 และกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสไม่ได้กำหนดให้ในกรณีความเสียหายต่อบุคคลที่สาม เช่น ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บอยู่บนฝั่งหรืออยู่บนวัตถุลอยน้ำ หรือผู้ที่ว่ายน้ำแล้วโดนเรือชนก็ไม่ได้อยู่ในความหมายเรือโดนกัน ที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเล แต่อนุสัญญา 1976 ได้รวมกรณีดังกล่าวไว้ด้วย

อนุสัญญา 1976 ได้กำหนด Collision Damage ไว้ 2 กรณี คือ กรณีแรก การบาดเจ็บของบุคคล (Personal Injury) ซึ่งรวมถึงการสูญเสียชีวิตการได้รับบาดเจ็บไม่ว่าจะเกิดขึ้นในน้ำ หรือบนบก อันเนื่องจากการดำเนินงานทางเรือ กรณีที่สอง คือ ความเสียหายต่อทรัพย์สิน

สำหรับกฎหมายไทยตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทาง

ทะเลได้กำหนดสิทธิเรียกร้องในเรื่องความเสียหายไว้ 2 กรณี

1. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ  
ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ

2. สิทธิเรียกร้องในมุลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานทางเรือ

การกำหนดสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิเป็นการกำหนดโดยกว้าง ๆ จึงควรพิจารณาต่อไปว่า สิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้ขยายความไปถึงสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการดำเนินงานทางเรือที่อาจจะเกิดขึ้นบนบก หรือน้ำ และรวมไปถึงการขนส่งทางทะเล ผู้ขนส่งกระทำการเดินเรือโดยประมาท ทำให้ผู้โดยสารตายและบาดเจ็บหรือไม่ ซึ่งต้องรอศาลไทยพิจารณาและให้แนวทางต่อไป

ผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดให้สิทธิเรียกร้องประเภทใดมีบุริมสิทธิทางทะเล ในแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน หากเกิดกรณีที่มีเจ้าหนี้หลายรายที่มีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือลำเดียวกันและเจ้าหนี้บางรายเป็นชาวต่างชาติแล้วย่อมเกิดปัญหาในการแข่งขันในการได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้แต่ละรายอาจอ้างสิทธิในฐานะเป็นเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายภายในของประเทศตนเองเพื่อให้ได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้รายอื่น ปัญหาเรื่องการขัดกันของกฎหมายย่อมเกิดขึ้นซึ่งจะได้กล่าวถึงเรื่องการขัดกันของกฎหมายในหัวข้อต่อไป การจะแก้ไขกฎหมายภายในเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวของแต่ละประเทศให้เหมือนกันนั้นเป็นเรื่องยาก เพราะประเทศต่าง ๆ ย่อมมีอธิปไตยในการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับและกฎหมายของแต่ละประเทศย่อมจะตราขึ้นตามความเหมาะสม และตามความจำเป็นของสังคมตลอดจนขนบธรรมเนียมประเพณีของประเทศนั้น เป็นสำคัญ



### 1.3 ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้

เนื่องจากกฎหมายเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลของแต่ละประเทศจะกำหนดขึ้นจากพื้นฐานและแนวความคิดของกฎหมายภายใน และนโยบายภายในประเทศที่มุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมธุรกิจพาณิชย์แตกต่างกัน ในการกำหนดลำดับ (Priority) ในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลก็เช่นเดียวกันซึ่งกำหนดขึ้นจากนโยบายของแต่ละประเทศ (Public Policy) ที่แตกต่างกันออกไป โดยการศึกษาผู้เขียนจะขอวิเคราะห์โดยนำเอาแนวความคิดและนโยบายของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นมหาอำนาจทางทะเล และเป็นต้นกำหนดของกฎหมายทางทะเลหลายประการด้วยกันเป็นหลักและอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่สอดคล้องกับกฎหมายไทย ซึ่งอาจเป็นแนวทางอันจะนำไปสู่การปรับปรุงกฎหมายของประเทศไทย เนื่องจากกฎหมายในเรื่องดังกล่าวเป็นแนวความคิดใหม่สำหรับประเทศในปัจจุบัน ดังนี้

#### 1.3.1 ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลในชั้นเดียวกัน

(ก) กรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือ และกรณีของค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ

ในกรณีที่เจ้าหนี้หลายรายมีบุริมสิทธิในลำดับเสมอกันในทรัพย์สินอันหนึ่งอันเดียวกัน สำหรับกฎหมายของประเทศอังกฤษ เจ้าหนี้ทั้งหลายจะได้รับชำระหนี้บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน ตามหลัก "Pari Passu" กล่าวคือ เจ้าหนี้ทุกรายมีสิทธิเท่าเทียมกันในการได้รับชำระหนี้เฉลี่ยตามส่วนมากน้อยแห่งจำนวนหนี้ที่ตนเป็นเจ้าหนี้ สำหรับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลนั้น กำหนดไปในทางเดียวกับกฎหมายอังกฤษ กล่าวคือในกรณีที่บุคคลหลายคนมีบุริมสิทธิทางทะเลในลำดับเดียวกันให้บุคคลเหล่านั้นได้รับชำระหนี้ตามอัตราส่วนแห่งจำนวนเงินที่ตนเป็นเจ้าหนี้

แต่มีข้อสังเกตจากกฎหมายของประเทศอังกฤษ กล่าวคือ

- (1) ในกรณีที่ เป็นค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ นั้น หากนายเรือมีฐานะเป็นเจ้าของเรือด้วยแล้ว นายเรือไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้าง แต่สำหรับกฎหมายไทยยังไม่มีแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีดังกล่าว
- (2) กรณีที่มีเจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องในมูลค่าจ้างที่เกิดขึ้นหลายคราว หากมีสิทธิเรียกร้องทางทะเลในมูลหนี้อื่นเกิดขึ้นระหว่างมูลค่าจ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย เจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องในมูลค่าจ้างเหล่านั้นยังคงมีสิทธิได้รับชำระตามส่วนแห่งหนี้ของตนหรือไม่

สำหรับในประเทศอังกฤษ จะไม่นำหลัก Pari Passu มาใช้กับเหล่าเจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องในมูลค่าจ้างตามกรณีดังกล่าวข้างต้น

- (3) ในกรณีสิทธิในการได้รับชำระหนี้ของนายเรือและคนประจำเรือสำหรับประเทศอังกฤษ หากอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้เดียวกันแล้ว ดูเหมือนว่าคนประจำเรือจะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนนายเรือ ตามหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ซึ่งมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่ต้องยกว่าทางสังคม

#### (ข) กรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ตามพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล กำหนดว่า ในกรณีที่บุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นหลายครั้งให้บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นครั้งสุดท้ายได้ผลก่อนตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามหลัก "Inverse Priority Rule" ทั้งนี้ ให้อธิบายบุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้เกิดขึ้นในวันที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง

สำหรับกฎหมายของประเทศอังกฤษแล้ว การได้รับชำระหนี้ของผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นไปตามหลัก "Inverse

Priority Rule " เช่นเดียวกัน แต่จะต้องใช้กับกรณีที่เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหลายครั้งแก่เรือลำเดียวกัน แต่หากเป็นกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหลายคนร่วมกันช่วยเหลือกู้ภัยเรือ จะต้องใช้หลักการได้รับชำระหนี้ ตามหลัก Pari Passu

### 1.3.2 ลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลในชั้นต่างกัน

พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 กำหนดลำดับการได้รับชำระหนี้ ว่าให้เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิได้รับชำระหนี้อันค้างชำระแก่ตนจากเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเล ในกรณีที่มีบุริมสิทธิหลายรายแย้งกัน ให้ถือลำดับก่อนหลังดังที่ได้เรียงลำดับไว้ในมาตรา 22 คือ

ลำดับที่หนึ่ง สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือลำนั้น

ลำดับที่สอง สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น

ลำดับที่สาม สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น

ลำดับที่สี่ สิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น

สำหรับกฎหมายอังกฤษ ได้แยกการพิจารณาลำดับการชำระหนี้ ดังนี้

(ก) กรณีค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ ตลอดจนเงินตรองจ่ายของนายเรือ สรุปได้ดังนี้

1) บุริมสิทธิในมูลค่าจ้างของคนประจำเรือจะอยู่ในลำดับก่อนบุริมสิทธิในมูลค่าจ้างและเงินตรองของนายเรือ

2) บุริมสิทธิในมูลค่าจำนองจะอยู่ในลำดับหลังบุริมสิทธิในมูลค่าละเมิด ในการที่บุริมสิทธิในมูลค่าจำนองเกิดขึ้นในภายหลัง

3) บุริมสิทธิในมูลค่าจำนองจะอยู่ในลำดับหลังบุริมสิทธิในมูลค่าตอบแทน ในการช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่กรณีที่บุริมสิทธิในมูลค่าจำนองที่เกิดภายหลังบุริมสิทธิในมูลค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย บุริมสิทธิในมูลค่าจำนองจะมีลำดับก่อนบุริมสิทธิในมูลค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย แต่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ค่าจำนองนั้นเกิดจากการจำนองเพื่อดูแลรักษาทรัพย์สิน

(ข) กรณีความเสียหายอันเกิดจากการละเมิด กล่าวโดยสรุป บุริมสิทธิในมูลค่าความเสียหายอันเกิดจากการละเมิดจะอยู่ในลำดับก่อนบุริมสิทธิในมูลค่าจำนอง และเงินทดรองจ่ายของนายเรือ แต่อยู่ในลำดับหลังบุริมสิทธิสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) กรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล สรุปได้ดังนี้

1) บุริมสิทธิในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะอยู่ในลำดับก่อนบุริมสิทธิในมูลค่าละเมิด และค่าจำนอง ที่เกิดขึ้นก่อนการช่วยเหลือกู้ภัย

2) บุริมสิทธิในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะอยู่ในลำดับหลังบุริมสิทธิในมูลค่าละเมิดที่เกิดขึ้นในภายหลังการช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดลำดับการได้รับชำระหนี้ในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลในแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน หากเกิดกรณีที่มีเจ้าหนี้หลายรายที่มีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือลำเดียวกันและเจ้าหนี้บางรายเป็นชาวต่างชาติแล้วย่อมเกิดปัญหาในการแข่งขันในการได้รับชำระหนี้ โดยเจ้าหนี้แต่ละรายอาจอ้างสิทธิในฐานะเป็นเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้รายอื่นตามกฎหมายภายในของประเทศตนเอง ปัญหาเรื่องการขัดกันของกฎหมายย่อมเกิดขึ้น ซึ่งจะได้อธิบายถึงเรื่องการขัดกันของกฎหมายในหัวข้อต่อไป แต่การที่จะให้แต่ละประเทศแก้ไขกฎหมายภายในเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวของตนให้มีลำดับในการได้รับชำระหนี้เป็นอย่างไรกันนั้นคงเป็นไปได้ยาก เพราะประเทศต่าง ๆ ย่อมมีอธิปไตยในการตรากฎ



หมายชั้นใช้บังคับและกฎหมายของแต่ละประเทศย่อมจะตราขึ้นตามความเหมาะสม และตามความจำเป็นของสังคมตลอดจนขนบธรรมเนียมประเพณีของประเทศนั้นเป็นสำคัญ

#### 1.4 การค้นหากฎหมายมาใช้ในการพิจารณาพิพากษา

เนื่องจากกฎหมายภายในของแต่ละประเทศมีบทบัญญัติรับรองสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่แตกต่างกัน ตามที่ผู้เขียนได้ศึกษาวิเคราะห์มาแล้วในหัวข้อที่ 1.3 และ 1.4 ข้างต้น กล่าวคือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือบางประเภทก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลในประเทศหนึ่งในขณะที่กฎหมายของอีกประเทศหนึ่งอาจจะไม่รับรองให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับเรืออันมีบุริมสิทธิทางทะเลก็ได้ กรณีดังกล่าวศาลไทยจะต้องพิจารณาสหสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งมีผลถึงการพิจารณาลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 อย่างไร

ประเด็นปัญหาดังกล่าวหากเกิดขึ้นในศาลของประเทศอังกฤษ ศาลจะพิจารณาว่าเป็นเรื่องเกี่ยวกับวิธีการเยียวยาปัญหาที่เกิดขึ้นในกระบวนการพิจารณาคดีเพื่อบังคับตามสิทธิของคู่สัญญา (nature of the remedy which enforces the right)<sup>7</sup> ปัญหาของศาลในการยอมรับถึงบุริมสิทธิทางทะเลของกฎหมายต่างประเทศ และทำการพิจารณาเกี่ยวกับสิทธิดังกล่าว จึงเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่ศาลทำการพิจารณาคดี (Lex Fori)<sup>8</sup>

สำหรับประเทศไทยนั้น ปัญหาดังกล่าวอาจเกิดขึ้นแต่คงสร้างความลำบากให้กับศาลไทยที่ทำการพิจารณาคดีดังกล่าวอย่างแน่นอนว่าจะหากฎหมายใดมาใช้พิจารณาเพื่อหา

<sup>7</sup>Thomas, Maritime Liens (London : Stven & Sons, 1980), p.328.

ทางออกสำหรับปัญหาดังกล่าวนี้และภายใต้หลักการใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลมิได้กำหนดหลักการใดไว้เพื่อพิจารณากรณีดังกล่าว และตามกฎหมายขัดกันของไทยเท่าที่มีอยู่ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มิได้กำหนดกรณีการค้นหากฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับในกรณีที่น่าจะปรากฏว่าลักษณะกฎหมายของข้อเท็จจริงนั้นเป็นเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล

เมื่อพิจารณาประเด็นเรื่องลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลนั้น แนวทางของกติกาสากลซึ่งปรากฏใน International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1976 ใน Article 2 และ International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 ใน Article 2 มีหลักการเดียวกัน คือ กำหนดว่าในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้จะต้องใช้กฎหมายของประเทศซึ่งการบังคับใช้เกิดขึ้น ( all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place ) หมายความว่า การบังคับใช้ตามสิทธิของบุริมสิทธิทางทะเลจะต้องใช้กฎหมายของประเทศที่ทำการพิจารณาคดี ( Lex Fori ) นั่นเอง ซึ่งกติกาสากลซึ่งปรากฏจากอนุสัญญาดังกล่าวมีแนวทางการพิจารณาประเด็นลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในลักษณะเดียวกับกฎหมายของประเทศอังกฤษ ซึ่งพิจารณาว่าเป็นเรื่องการเยียวยาปัญหาที่เกิดขึ้นในกระบวนการพิจารณาคดีเพื่อบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลแล้ว กฎหมายที่จะนำมาใช้ในการพิจารณาอรรถฐานะของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ ก็คือ กฎหมายของประเทศที่ศาลที่ทำการพิจารณาคดี ( Lex Fori ) แม้ว่าประเทศไทยจะมิได้เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาดังกล่าว แต่เพื่อเป็นการลดหรือขจัดปัญหาความไม่ชัดเจนที่อาจจะเกิดขึ้นจากประเด็นที่ได้มีการพิจารณาดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ก็อาจมีการบัญญัติกฎหมายภายในโดยกำหนดแนวทางให้กับศาลไทยโดยอิงกับหลักการของต่างประเทศหรือหลักสากลก็จะเป็นการดีไม่น้อย

## 2. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

### 2.1 เจ้าหนที่มีสิทธิขอให้ศาลสั่งกักเรือ

การกักเรือเป็นมาตรการเพื่อการประกันสิทธิเรียกร้องที่มีต่อตัวเรือก่อนฟ้องศาลตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เพื่อให้เจ้าหนสามารถกักเรือไว้ในเขตอำนาจศาลและเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะมีทรัพย์สินเพียงพอสำหรับการบังคับคดีตามคำพิพากษา ทั้งจะเป็นการลดอุปสรรคในการหาตัวทรัพย์สิน ซึ่งได้แก่ เรือที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลซึ่งอาจเคลื่อนที่ผ่านน่านน้ำไทยออกไปประเทศอื่นหรือเคลื่อนที่อยู่ในน่านน้ำของประเทศอื่นโดยไม่เข้ามาในน่านน้ำประเทศไทยในกรณีที่จะมีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเล

เมื่อพิจารณาถึงขอบเขตและเหตุผลการใช้บังคับของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งมุ่งคุ้มครองเจ้าหนในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม ดังนั้น ในมาตรา 4 จึงกำหนดว่า ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนจะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหน หรือลูกหนเป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล พิจารณาแล้วจะเห็นว่าเจ้าหนผู้ทรงบริมสิทธิทางทะเลจะขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้จะต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร อุปสรรคข้อขัดข้องจะเกิดขึ้นในกรณีที่เจ้าหนผู้ทรงบริมสิทธิทางทะเลเป็นชาวต่างประเทศซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรไม่อาจยื่นคำร้องต่อศาลไทยเพื่อให้มีคำสั่งกักเรือดังกล่าวได้

การกักเรือ ตามกฎหมายต่างประเทศซึ่งได้มีการศึกษาแล้วในตอนต้น กำหนดให้การกักเรือเป็นมาตรการยึดหน่วงเรือไว้เพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ แต่ไม่

รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาล โดยการกักเรืออยู่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีที่ดำเนินต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) โดยตรง ศาลจะออกหมายกักเรือเมื่อเรือดังกล่าวแล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลและโจทก์ได้ยื่นฟ้องตัวเรือเป็นจำเลยในคดีต่อศาลโดยไม่ต้องปรากฏว่ามีการยื่นฟ้องตัวบุคคล (Action in Personam) ซึ่งเป็นเจ้าของเรือต่อศาล และบุคคลดังกล่าวก็ไม่จำเป็นต้องมาปรากฏตัวในศาลเพื่อรับทราบถึงการดำเนินคดีต่อตัวเรือดังกล่าวด้วย เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลซึ่งเป็นโจทก์ในคดีที่ฟ้องดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยตรงสามารถยื่นฟ้องตัวเรือต่อศาลได้ก็ได้ที่เรือดังกล่าวแล่นอยู่ภายในเขตอำนาจศาล โดยมีต้องปรากฏว่าเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลดังกล่าวต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำนาจศาลที่จะมีคำสั่งกักเรือ โดยในทางความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ภูมิลำเนาของบุคคลย่อมจะหมายถึงถิ่นซึ่งบุคคลนั้นมีความผูกพันอยู่ เนื่องจากเป็นแหล่งที่ผลประโยชน์เกี่ยวข้ออยู่ในระดับที่นับได้ว่าสำคัญพอที่จะทำให้ผูกพันบุคคลนั้นไว้กับสถานที่หรือถิ่นนั้น ๆ ได้<sup>๘</sup> และภูมิลำเนาของนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 68 และ 69 ได้กำหนดไว้ถึง 3 ชนิดด้วยกัน คือ

- 1) ภูมิลำเนาถาวร ได้แก่ ถิ่นอันเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ หรือ ถิ่นที่ตั้งที่ทำการ
- 2) ภูมิลำเนาเฉพาะการ ได้แก่ ถิ่นที่ได้เลือกเอาเป็นภูมิลำเนาเฉพาะการตามข้อบังคับหรือตราสารจัดตั้ง
- 3) ภูมิลำเนาในส่วนกิจการ ได้แก่ ถิ่นที่มีสาขาสำนักงาน ซึ่งถือเป็นภูมิลำเนาสำหรับกิจการอันได้กระทำ ณ ที่นั้น<sup>๙</sup>

---

<sup>๘</sup> กมล สันติเกษตริน, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีบุคคล (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2532), หน้า 127.

<sup>๙</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 136.

เนื่องจากเป็นที่ทราบและเข้าใจดีแล้วว่า เรื่องซึ่งเป็นหลักประกันการชำระหนี้ นั้นอาจจะต้องมีการเคลื่อนที่ผ่านน่านน้ำประเทศต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา หากมีการเคลื่อนที่ผ่านเข้าไปในประเทศหนึ่งประเทศใดแล้วนั้น เจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยจะร้องขอต่อศาลของประเทศดังกล่าวให้มีคำสั่งกักเรือนั้นไว้ภายในเขตน่านน้ำของประเทศนั้นไว้ก่อน เพื่อจักได้ง่ายต่อการตามหาเรืออันเป็นทรัพย์สินประกันกับทั้งจะเป็นมาตรการบังคับให้ลูกหนี้แสดงความจำนงจะชำระหนี้หรือเจรจาอื่นใดกับเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเล ทั้งนี้เพื่อให้เรือของตนมีอิสระในการเล่นผ่านออกน่านน้ำประเทศดังกล่าวนั้น อันจักไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคในการประกอบธุรกิจการพาณิชย์ส่วนตัวของตน องค์ประกอบระหว่างประเทศย่อมต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับหลักเบื้องต้น ศาลของต่างประเทศจะมีคำสั่งกักเรือซึ่งเข้ามาอยู่ภายในเขตดินแดนหรือน่านน้ำซึ่งอยู่ภายในเขตอำนาจศาลของตนหรือไม่นั้น คงต้องพิจารณาจากเงื่อนไขหลายประการ เช่น บทบัญญัติกฎหมายภายในประเทศของตนว่าด้วยการกักเรือและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของตนที่มีกับประเทศไทย รวมถึงความร่วมมือระหว่างประเทศ หากมีกรณีที่ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายของประเทศตนเองยื่นคำร้องขอต่อศาลไทยให้มีคำสั่งกักเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลซึ่งแล่นเข้ามาภายในเขตน่านน้ำของประเทศไทยว่าจะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่ศาลไทยจะมีคำสั่งกักเรือดังกล่าวไว้ หากทราบว่ากฎหมายการกักเรือของประเทศไทยจะเอื้ออำนวยให้เฉพาะเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเท่านั้นที่จะสามารถร้องขอต่อศาลไทยให้มีคำสั่งกักเรือที่เข้ามาในเขตอำนาจศาลไทย ความเป็นไปได้ในเรื่องหลักต่างตอบแทน (Reciprocity) ที่ศาลต่างประเทศดังกล่าว จะมีคำสั่งกักเรือให้แก่เจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยที่อยู่ภายในเขตน่านน้ำประเทศดังกล่าวนั้นย่อมเป็นไปได้ยาก ประกอบกับระบบกฎหมายของไทยไม่มีหลักการในเรื่องการฟ้องดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) อย่างเช่น ต่างประเทศที่สามารถเสนอคำฟ้องดำเนินคดีต่อตัวเรือกับศาลที่เรือดังกล่าวอยู่ภายในเขตอำนาจและศาลดังกล่าวจะออกคำสั่งกักเรื่อนั้นมาเพื่อดำเนินคดี

ประเด็นพิจารณาดังกล่าวนี้อีกคงมีอยู่ เนื่องจากประเทศไทยมิได้เข้าเป็นภาคี

สมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ ที่เรียกว่า International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to the Arrest of Seagoing Ships, ซึ่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซล เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 โดยอนุสัญญารุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือนี้ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือไว้ว่า การกักเรือตามอนุสัญญา นี้ใน Article 1(2) หมายถึง การยึดหน่วงเรือไว้โดยกระบวนการที่เป็นกลางเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ แต่ไม่รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาล

ใน Article 7 ของอนุสัญญาดังกล่าวก็ได้กำหนดเรื่องเขตอำนาจศาลที่จะทำการพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรือว่า ให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่ดำเนินการกักเรือ นั้น หรือในกรณีดังนี้ คือ

- 1) ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนาหรือที่ทำการสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศ
- 2) สิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้นในประเทศ
- 3) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเที่ยวเรือขณะเรือถูกกัก (the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made)
- 4) สิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นจากกรณีเรือโดนกัน หรือเหตุการณ์ที่ระบุไว้ในข้อ 13 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรือโดนกัน ค.ศ. 1910
- 5) สิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัย
- 6) สิทธิเรียกร้องจากการจ้างเรือ

ในอนุสัญญา ข้อเดิวยังบัญญัติไว้อีกว่า ถ้าศาลทำการกักเรือไม่มีอำนาจที่จะพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้อง หลักประกันที่วางไว้เพื่อขอให้ปล่อยเรือจะระบุไว้ว่าให้ไว้เพื่อประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษาของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี และเจ้าหนี้

นั้นจะกำหนดระยะเวลาให้โจทก์นำคดีไปฟ้องยังศาลที่มีเขตอำนาจ ถ้าไม่ไปฟ้องคดีภายในเวลาที่กำหนดอาจขอให้ปล่อยเรื่องหลักประกันได้

พิจารณาแล้วจะเห็นว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งถือเป็นกติกาสากลไม่ได้ระบุเจาะจงไว้ว่าศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีเท่านั้นที่จะเป็นผู้สั่งกักเรือ หากแต่ว่าศาลใดก็ได้ที่อาจจะทำการกักเรือซึ่งแล่นเข้ามาอยู่ภายในเขตอำนาจศาลของตน และให้เจ้าหน้าที่ไปฟ้องคดียังศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีต่อไป ซึ่งเท่ากับว่ามีได้นำเอาเรื่องกumuláเนาของเจ้าหน้าที่มาเป็นเงื่อนไขในการสั่งกักเรือของศาล หากแต่เงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้ศาลมีอำนาจสั่งกักเรือคือ เรือดังกล่าวเข้ามาอยู่ภายในเขตอำนาจที่ศาลจะสั่งกักเรือได้ แต่ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ของไทยกลับนำเอาเรื่องกumuláเนาของเจ้าหน้าที่มาเป็นเงื่อนไขประการหนึ่งในการที่ศาลจะมีอำนาจสั่งกักเรือที่แล่นเข้ามาอยู่ภายในราชอาณาจักร ทั้งที่ศาลดังกล่าวอาจไม่ใช่ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรือก็ได้ หากกรณีปรากฏว่าผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลมิได้เสนอคำฟ้องต่อศาลไทยเพื่อการบังคับตามสิทธิเรียกร้องไม่ว่าด้วยเหตุผลประการใดก็ตาม

หลักการในเรื่องอำนาจศาลที่สั่งกักเรือและศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอาจมิใช่ศาลเดียวกันก็ได้ ก็มีปรากฏอยู่ในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยบัญญัติว่า

เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) แล้ว เจ้าหน้าที่จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลดังต่อไปนี้ก็ได้ คือ

- (1) ศาลที่สั่งกักเรือ
- (2) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา



ความแย้งซึ่งมิใช่ศาลตาม (1) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่พอใจว่า การพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก

แม้ว่าหลักการตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 4 จะได้กำหนดให้เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรมีสิทธิขอให้ศาลสั่งกักเรือของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่ หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์สอดคล้องกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (2) ที่บัญญัติให้คำร้องขอ เสนอต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาลหรือต่อศาลที่ผู้ร้องมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล โดยบทบัญญัติดังกล่าวเป็นการแก้ไขโดยมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2534 ภายใต้อำนาจและเหตุผลเพื่อสร้างความสะดวกและความเป็นธรรมยิ่งขึ้น บทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 ที่กล่าวไว้ข้างต้นกลับไม่สนองตอบกับหลักการและเหตุผลของการแก้ไขบทบัญญัติทั่วไปในการเสนอคำร้องขอตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง อาจเป็นด้วยเหตุผลที่ศาลพิจารณาเห็นว่าไม่มีจุดเกาะเกี่ยวใดที่เกี่ยวข้อกับประเทศไทยก็เป็นได้ ประกอบกับอาจเป็นด้วยเหตุผลที่คดีความต่าง ๆ ซึ่งเป็นงานของศาลก็มีมากมายอยู่แล้ว การที่ศาลจะต้องมาพิจารณาคำร้องขอกักเรือว่าสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าวมีมูลพอที่จะสั่งกักเรือตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 นี้ อาจเป็นการเพิ่มงานให้ศาลโดยไม่จำเป็น

มีข้อควรสังเกตว่า หลักเกณฑ์ที่พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 4 กำหนดเกี่ยวกับการให้เจ้าหนี้ผู้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเท่านั้นที่มีสิทธิร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือของลูกหนี้นั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อจำกัดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเดิมที่ยังมิได้มีบทบัญญัติในส่วนของการเสนอคำร้องขอต่อศาลเพื่อจัดการทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งในปัจจุบันประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้เพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 4 ฉ ซึ่งบัญญัติว่า "คำร้องขอที่เกี่ยวกับ



ทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักรดี คำร้องขอที่หากศาลมีคำสั่งตามคำร้องขอนั้นจะเป็นผลให้ต้องจัดการหรือเลิกจัดการทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร และผู้ร้องไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลที่ทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ในเขตศาล" กระนั้นก็ตาม บทบัญญัติดังกล่าวก็ยังไม้อื้ออำนาจให้เจ้าหน้าที่ทรงบุริมสิทธิทางทะเลซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรสามารถยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือที่อยู่ในราชอาณาจักร เพราะบทบัญญัติในมาตรา 4 ฉ นี้ใช้สำหรับกรณีคดีไม่มีข้อพิพาทเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า ในมาตรา 25 (2) แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็กำหนดให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกเรือเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือแล้ว ศาลมีอำนาจสั่งให้ปล่อยเรือดังกล่าวได้ ซึ่งจัดเป็นมาตรการบังคับให้เจ้าหน้าที่ซึ่งร้องขอ กักเรือจักต้องรีบไปดำเนินการฟ้องคดีให้ถูกต้อง มิฉะนั้นแล้วหากศาลสั่งปล่อยเรือแล้วก็จะเป็นการเสียค่าธรรมเนียมในการกักเรือโดยเปล่าประโยชน์กับทั้งจะเป็นการปล่อยให้เรืออันเป็นหลักประกันการชำระหนี้อยู่นอกสายตาและความสามารถของเจ้าหน้าที่รับจำนองอันอาจเป็นการสุ่ววิสัยที่จะหาตัวทรัพย์สินดังกล่าวพบเพื่อดำเนินคดีบังคับจำเลย เจ้าหน้าที่ทรงบุริมสิทธิทางทะเลคงไม่ยื่นร้องขอ กักเรือโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรอันจะเป็นการเพิ่มงานให้แก่ศาลโดยไม่จำเป็นอีกเช่นกัน

ผู้เขียนจึงเห็นว่าหากมีการขจัดข้อขัดข้องในบทบัญญัติมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ในเรื่องภูมิลำเนาของเจ้าหน้าที่ซึ่งจะร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือที่แล่นเข้ามาอยู่ภายในราชอาณาจักรไทย ย่อมเป็นการส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยสามารถจะร้องขอให้ศาลต่างประเทศมีคำสั่งกักเรือซึ่งแล่นเข้าไปอยู่ภายในเขตประเทศดังกล่าวได้ในระดับหนึ่งโดยไม่ติดขัดในเรื่องหลักการให้การปฏิบัติต่างตอบแทนในระดับระหว่างประเทศ กับทั้งจะเป็นการสร้างหลักเกณฑ์กฎหมายของไทยที่เกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลให้มีความเป็นสากลมากยิ่งขึ้น

## 2.2 การวางหลักประกันทดแทน

ก่อนฟ้องคดี เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลอาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง โดยสิทธิดังกล่าวเป็นสิทธิที่พระราชบัญญัติการกักเรือกำหนดให้แก่เจ้าหนี้ในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ และเมื่อมีการกักเรือ เรือที่ถูกกักจะเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ (Security) ของเจ้าหนี้ที่ขอกัก ถ้าในภายหลังลูกหนี้ได้มีการขอวางหลักประกันอื่นเพื่อขอให้ศาลปล่อยเรือที่ถูกกัก หลักประกันที่นำมาวางนั้นจะกลายเป็นหลักประกันทดแทนสำหรับเจ้าหนี้ที่ขอกักเรือ มีปัญหาว่า ในกรณีที่เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลขอให้ศาลกักเรือ หลักประกันทดแทนที่วางแก่ศาลเพื่อปล่อยเรือที่ถูกกักจะให้ไว้เพื่อประโยชน์ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลแต่เพียงผู้เดียวหรือไม่

ผู้เขียนเห็นว่าในกรณีที่มีการกักเรือของลูกหนี้ไว้ หากต่อมาเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลได้ยื่นฟ้องศาลและชนะคดี เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลสามารถจะบังคับชำระหนี้จากเรือนั้นได้โดยตรง อย่างไรก็ตามเมื่อเรือมีฐานะเป็นทรัพย์สินของลูกหนี้ เจ้าหนี้รายอื่นอาจยื่นขอรับชำระหนี้จากเรือนั้นได้ตามมาตรา 287 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่บัญญัติว่า "ภาสได้บังคับแห่งบทบัญญัติมาตรา 288 และ 289 บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยการบังคับคดีแก่ทรัพย์สินของลูกหนี้ตามคำพิพากษานั้น ย่อมไม่กระทบกระทั่งถึงสิทธิหรือสิทธิอื่น ๆ ซึ่งบุคคลภายนอกอาจร้องขอให้บังคับเหนือทรัพย์สินนั้นได้ตามกฎหมาย" อันมีผลทำให้เจ้าหนี้รายอื่นมีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้จากเรือลำดังกล่าวได้ แต่จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ภายหลังจากที่ชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลแล้ว และมีข้อสังเกตว่า หากเรือลำที่ขอกักนั้นเป็นเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล ถ้าลูกหนี้ได้มีการวางหลักประกันทดแทนเพื่อขอให้ศาลปล่อยเรือที่ถูกกัก เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลยังคงมีบุริมสิทธิเหนือหลักประกันดังกล่าวหรือไม่

ผู้เขียนเห็นว่าช่วงทรัพย์สินเป็นเรื่องที่ต้องมีกฎหมายบัญญัติรับรองไว้เช่นเดียวกับทรัพย์สิน เมื่อพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มิได้บัญญัติให้หลักประกันที่นำมา

วางศาล เพื่อขอให้ศาลปล่อยเรือที่ถูกกักเข้าแทนที่เรือลำดังกล่าวโดยมีฐานะตามกฎหมายอย่าง เดียวกัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือช่วงทรัพย์ จึงทำให้เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลหาสิทธิในหลัก ประกันทดแทนเช่นเดียวกับเรือที่ถูกกักไม่ ดังนั้นการวางหลักประกันทดแทนเพื่อขอให้ศาลปล่อย เรือที่ถูกกัก ถือได้ว่าเป็นการสร้างนิติสัมพันธ์ขึ้นใหม่ระหว่างเจ้าหนี้กับผู้ให้หลักประกันทดแทน ซึ่งจะทำให้มีผล ดังนี้

ก) กรณีที่ลูกหนี้เป็นผู้ให้หลักประกันทดแทน จะมีผลเท่ากับลูกหนี้ทำสัญญา ว่าเมื่อจะต้องมีการบังคับชำระหนี้ลูกหนี้ยินยอมให้เจ้าหนี้บังคับคดีจากหลักประกันทดแทนนั้นได้ โดยตรง

ข) กรณีที่บุคคลภายนอกวางหลักประกันทดแทน จะมีผลเท่ากับว่าผู้ให้หลัก ประกันทดแทนมีเจตนาที่จะทำสัญญาผูกพันตนเองกับเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลว่า ถ้าลูกหนี้จะต้อง ชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้อง ผู้วางหลักประกันจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระหนี้ให้แทนลูกหนี้

ผลกระทบต่อเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเล ก็คือ การวางหลักประกัน ทดแทนจะไม่ทำให้หลักประกันนั้นตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลแทนเรือ เนื่องจาก บุริมสิทธิทางทะเลมีอยู่เหนือเรือเท่านั้น

ดังนั้น หากเรือที่ถูกปล่อยเป็นเรือต่างชาติและได้แล่นออกไปนอกราช อาณาจักร และเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลไม่สามารถบังคับตามหลักประกันได้ หรือจำนวนหลัก ประกันที่มีอยู่ไม่พอต่อการชำระหนี้ เนื่องจากอาจมีเจ้าหนี้อื่นขอรับชำระหนี้ด้วย แม้ว่าโดยสิทธิ ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลยังคงมีสิทธิที่จะกลับไปบังคับคดีเอาจากเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่ง บุริมสิทธิได้ก็ตาม แต่เนื่องจากเรือไม่อยู่ให้เจ้าหนี้บังคับแล้ว เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลอาจไม่ ได้รับชำระหนี้หรือได้รับชำระหนี้ไม่เต็มจำนวนก็ได้ เนื่องจากมีลูกหนี้อื่นขอรับชำระหนี้จากหลัก ประกันทดแทนด้วย

ผู้เขียนจึงเห็นว่าหากมีการขัดข้องในเรื่องหลักประกันทดแทนโดยให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลมีบุริมสิทธิครอบคลุมไปถึงหลักประกันด้วยในกรณีที่ เป็นหลักประกันทดแทนสำหรับการปล่อยเรือที่อยู่ภายใต้บังคับบุริมสิทธิทางทะเลหรืออีกนัยหนึ่งคือช่วงทรัพย์ จะส่งผลอันเป็นประโยชน์แก่เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล และเป็นการสนับสนุนให้คงไว้ซึ่งความศักดิ์สิทธิ์ของบุริมสิทธิทางทะเลในฐานะที่เป็นสิทธิพิเศษซึ่งเป็นหลักประกันการชำระหนี้อีกด้วย

### 2.3 กรณีที่เรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลถูกโอนไปยังบุคคลภายนอก

#### นอก

ในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 27 บัญญัติว่า "ในกรณีที่เรือมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำใดเกิดขึ้นแล้ว การทำนิติกรรมโอนกรรมสิทธิ์เรือลำนั้นให้แก่บุคคลใด ๆ ต่อไปไม่ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นแล้วนั้นระงับสิ้นไป..." หมายความว่า การทำนิติกรรมเพื่อโอนกรรมสิทธิ์เรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลให้แก่บุคคลใด ๆ ต่อไปจะไม่ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นแล้วระงับสิ้นไป และเมื่อมาพิจารณาในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 4 ที่กำหนดให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลสามารถกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า หากเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลได้โอนไปยังบุคคลภายนอกแล้วเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลจะไม่สามารถกักเรือนั้นได้เพราะเรือนั้นไม่ได้เป็นของลูกหนี้อีกต่อไปและไม่ใช่กรณีที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องและในเวลาศาลชกเรือ ดังนั้นการบัญญัติกฎหมายไม่สอดคล้องกันดังกล่าวจึงเป็นข้อขัดข้องต่อสิทธิของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล ในอันที่จะบังคับให้เป็นไปตามสิทธิของตน

บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 สอดคล้องกับหลักการบางส่วนของ International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea Going Ship 1952 และกฎหมายภายใน

ของบางประเทศที่เป็นที่ยอมรับโดยสากล อย่างไรก็ตามในประเด็นที่เกี่ยวกับเรือที่เจ้าหน้าที่ในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือจะสามารถกักได้ (the arrestable ship) อนุสัญญา 1952 และกฎหมายภายในของประเทศส่วนใหญ่ จะแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ เรือที่เป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องโดยตรง ( the particular ship in respect of which the maritime claim arose ) กับเรืออื่นที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือที่เป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องโดยตรงในเวลาที่เกิดขึ้น (any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship) ซึ่งกฎหมายอังกฤษก็รับหลักการดังกล่าวโดยบัญญัติไว้เป็น กฎหมายภายใน คือ The Supreme Court Act 1981 แต่มีการเปลี่ยนแปลงถ้อยคำเสียใหม่ให้เหมาะสมกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ Action in Rem

เมื่อพิจารณาถึงแนวความคิดเกี่ยวกับการกักเรือดังกล่าวข้างต้น จะเห็นว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศมุ่งที่ตัวเรือโดยไม่คำนึงถึงบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้อง ซึ่งอาจตีความต่อไปได้ว่าสิทธิการกักเรือจะมีอยู่ตลอดไปแม้ว่าเรือลำนั้นจะโอนไปยังบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ลูกหนี้ตามสิทธิเรียกร้อง และเมื่อพิจารณาในมาตรา 9 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ 1952 ซึ่งกำหนดไว้ว่า การตีความข้อบทในอนุสัญญาจะเป็นไปในทางที่จะกำหนดสิทธิในการฟ้องคดีซึ่งไม่ได้มีอยู่ตามกฎหมายที่ใช้บังคับในศาลที่รับพิจารณาคำร้องขอกักเรือหรือไปในทางที่กำหนดบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งไม่ได้มีอยู่ตามกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับในศาลนั้น ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ถ้าไม่มีกฎหมายภายในให้อำนาจเจ้าหน้าที่ฟ้องหรือดำเนินกระบวนการพิจารณาในลักษณะใด ๆ ต่อบุคคลภายนอก เมื่อเรือถูกโอนเปลี่ยนมือไปจากลูกหนี้ เจ้าหน้าที่อาจขอกักเรือนั้นไม่ได้ สิทธิกักเรืออาจถูกจำกัดโดยกฎหมายภายในที่ใช้บังคับอยู่ในศาลที่รับพิจารณาขอกักเรือ

เมื่อพระราชบัญญัติการจำนองเรือยินยอมให้เจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลไม่ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้อง

จะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม ก็ควรจะมีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือเพื่อให้สิทธิแก่เจ้าหนี้บริมสิทธิทางทะเลที่จะกักเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบริมสิทธิทางทะเลได้ แม้ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกเรือจะโอนเรือนั้นไปยังบุคคลภายนอก เพื่อให้เจ้าหนี้บริมสิทธิทางทะเลตามระบบกฎหมายของไทย จะได้มีสิทธิเท่าเทียมกันกับเจ้าหนี้บริมสิทธิทางทะเลในระบบกฎหมายอื่น และเพิ่มความศักดิ์สิทธิ์ของความเป็นเจ้าหนี้บริมสิทธิทางทะเล

### 3. การยอมรับและปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลไทยเพื่อการบังคับตามสิทธิเรียกเรือโดยศาลต่างประเทศ

เมื่อเจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิทางทะเลได้ดำเนินการฟ้องคดีเพื่อบังคับตามสิทธิเรียกเรือจนมีคำพิพากษาศาลแล้ว แต่ปรากฏว่าเรืออันเป็นทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลมิได้อยู่ในประเทศไทย หากมีการนำคำบังคับคดีตามคำพิพากษาไม่ว่าเพื่อยึดทรัพย์สินขายทอดตลาดไปบังคับในประเทศที่เรือแล่นอยู่นั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นศาลของประเทศดังกล่าวจะให้ความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าวให้หรือไม่อย่างไร

ประเด็นดังกล่าวหากเกิดขึ้นในกลุ่มประเทศ Common Law เช่น อังกฤษ ซึ่งมีระบบกฎหมายที่ยินยอมให้มีการฟ้องดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ได้โดยตรงแล้ว ศาลอังกฤษจะยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในกรณีที่มีการดำเนินคดีต่อเรือที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลโดยตรง หากว่าขณะที่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณานี้ย่อมผูกพันตัวทรัพย์สินใช้ยันบุคคลทั่วโลก การยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ปรากฏเป็นทฤษฎีซึ่งสนับสนุนการยอมรับในระดับระหว่างประเทศอยู่ 2 ทฤษฎี คือ

ก) ทฤษฎี Comity ซึ่งมีหลักการว่าหากรัฐใดไม่ยอมรับคำพิพากษาของรัฐอื่นแล้ว รัฐอื่นนั้นย่อมจักไม่ยอมรับคำพิพากษาของรัฐแรกดังกล่าวนี้ด้วย หลักการตามทฤษฎี Comity อาจจะเทียบได้กับหลักก้อยที่ก้อยปฏิบัติตอบแทนหรือหลักต่างตอบแทน (Reciprocity)

นั่นเอง<sup>10</sup> ซึ่งหลักการดังกล่าวเป็นเรื่องที่รัฐแสดงออกซึ่งความเข้าใจโดยคำนึงถึงหน้าที่ของรัฐที่จักเอื้ออำนวยในระดับระหว่างประเทศ และสิทธิของบุคคลในอันที่จะได้รับความคุ้มครองโดยกฎหมายของประเทศตน<sup>11</sup>

ข) ทฤษฎี Obligation มีหลักการว่า เมื่อศาลรัฐหนึ่งมีคำพิพากษาแล้วจะมีผลบังคับให้คู่ความมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามและศาลของรัฐอื่นก็ควรจะต้องยอมรับถึงคำพิพากษาดังกล่าวนั้นด้วย กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ทฤษฎี Obligation สามารถยกขึ้นปฏิเสธการยอมรับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศได้ หากปรากฏว่า จำเลยไม่ถูกผูกพันโดยคำพิพากษาดังกล่าวดังนั้น คำพิพากษาศาลซึ่งทำขึ้นโดยไม่ปรากฏตัวจำเลยในประเทศแห่งศาลนั้น ย่อมไม่ได้รับการยอมรับ เพราะเหตุจำเลยไม่ถูกผูกมัดให้ต้องเชื่อฟังและปฏิบัติตามคำพิพากษานั้น

หลักการของการยอมรับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศในลักษณะต่างตอบแทน (reciprocal recognition of foreign judgment) นี้ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขคือ 1) ศาลต่างประเทศนั้นต้องเป็นศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีนั้น 2) คำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นต้องเป็นคำพิพากษาที่เสร็จเด็ดขาดถึงที่สุด 3) คำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นต้องมีใ้การได้มาโดยการฉ้อฉล 4) คำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นต้องกำหนดจำนวนเงินที่จะให้ลูกหนี้ตามคำพิพากษาชำระชดใช้ให้แก่เจ้าหนี้ตามคำพิพากษา และ 5) คำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นจักต้องไม่ขัดต่อหลักความยุติธรรม หรือหลักความสงบเรียบร้อยและนโยบายสาธารณะ<sup>12</sup>

<sup>10</sup>William. Tetley. and Brian G. McDonogh, Maritime Liens and Claims, pp.468-469.

<sup>11</sup>Ibid., P.469.

<sup>12</sup>Ibid., P.471.

ซึ่งหากคำพิพากษาของศาลไทยมีลักษณะตามหลักการอันเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศดังกล่าวข้างต้นแล้ว คำพิพากษาของศาลไทยเพื่อการบังคับสิทธิเรียกร้องหรือเรือซึ่งมิได้อยู่ในประเทศไทยก็จะเป็นที่ยอมรับของประเทศอื่นด้วย และเนื่องจากหลักการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นจะสามารถเทียบเคียงได้กับหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการที่ศาลไทยจะพิพากษาบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่างประเทศ ซึ่งอยู่ในบังคับแห่งอนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี อันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่างประเทศ ฉบับนครเจนีวา ลงวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2470 (ค.ศ. 1927) และอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่างประเทศฉบับนครนิวยอร์ก ลงวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2501 (ค.ศ. 1958) ซึ่งมีหลักเกณฑ์เพิ่มเติมจากหลักการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในลักษณะต่างตอบแทน คือ ในกรณีของอนุญาโตตุลาการต่างประเทศนั้น ต้องปรากฏว่า ผู้ซึ่งจะถูกบังคับตามคำชี้ขาดสามารถเข้าต่อสู้คดีในชั้นอนุญาโตตุลาการได้โดยได้รับการแจ้งล่วงหน้า (notice) ให้ทราบถึงการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลาอันสมควร ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวเทียบเคียงได้กับเงื่อนไขในการบังคับตามคำพิพากษาที่กำหนดว่า คำพิพากษาในกรณีดังกล่าวจะไม่ได้รับการบังคับตาม เนื่องจากถือว่าเป็นการขัดแย้งกับหลักความยุติธรรม ดังนั้น การที่คำพิพากษาของศาลไทยจะได้รับการยอมรับจากต่างประเทศเพื่อการบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่นั้น คงต้องคำนึงหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ด้วย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการยอมรับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นจะเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้วย การที่จะให้ต่างประเทศยอมรับคำพิพากษาของศาลไทย ในกรณีบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลจึงต้องปรากฏว่าประเทศไทยได้ยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในเรื่องดังกล่าวนี้เช่นกัน ซึ่งจักเป็นไปตามหลักการถ้อยทีถ้อยปฏิบัติหรือหลักต่างตอบแทน (Reciprocity) นั่นเอง ปัญหาข้อขัดข้องในการที่เจ้าหน้าที่ทรงบุริมสิทธิทางทะเลตามคำพิพากษาของศาลไทยจักบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่เป็นหลักประกันการชำระหนี้ซึ่งอยู่ในต่างประเทศย่อมได้รับการเยียวยาไปได้ในระดับหนึ่ง