

บทที่ 1



บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในกรณีที่มีเจ้าหนี้หลายรายมีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือเดินทะเล โดยที่ลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินอื่นใด นอกจากเรือเดินทะเลที่จะบังคับเอาชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ และเมื่อมีการบังคับคดีเอา กับเรือแล้วปรากฏว่าเงินที่ได้จากการขายเรือไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ทุกราย เจ้าหนี้รายใด (ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าหนี้ตามสัญญาจ้าง เจ้าหนี้จากมูลละเมิด เจ้าหนี้ในการช่วยเหลือ กู้ภัยเรือเดินทะเล เจ้าหนี้จำนอง หรือเจ้าหนี้อื่น ๆ) มีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนหลังเจ้าหนี้ รายอื่นนั้น ต้องพิจารณาว่าสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้แต่ละรายเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือใน ลักษณะบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) หรือไม่ และสิทธิได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ บุริมสิทธิทางทะเลแต่ละรายอยู่ในลำดับใด

การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศทางเรื่อนั้นมีมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้วใน ประเทศมหาอำนาจทางทะเล เช่น อังกฤษ สหรัฐ ฝรั่งเศส และกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย เป็นต้น ประเทศมหาอำนาจทางทะเลเหล่านี้ต่างได้กำหนดกฎหมายว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเล ขึ้นมาจากพื้นฐานและแนวความคิดของกฎหมาย และนโยบายภายในประเทศของตนที่มุ่งให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งจะเห็นได้จากการกำหนด ประเภทสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ลำดับการได้รับชำระหนี้ของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริม สิทธิทางทะเลและสิทธิเรียกร้องตามมูลหนี้อื่น ๆ ตลอดจนการใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิ ทางทะเล และจากการที่แต่ละประเทศมีระบบกฎหมายเป็นของตนเอง ปัญหาในเรื่องการขัดกัน ของกฎหมายจึงเกิดขึ้น ด้วยเหตุดังกล่าว องค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย

พาณิชย์นาวีจึงได้พยายามผลักดันที่จะทำให้เกิดกฎหมายพาณิชย์นาวีในลักษณะดังกล่าวมีรูปแบบเดียวกัน (Uniformity)

ในปัจจุบัน อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลมีอยู่ 3 ฉบับ คือ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ลงวันที่ 10 เมษายน ค.ศ. 1926 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, 10 April 1926) อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, 27 May 1967) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ลงวันที่ 6 พฤษภาคม 1993 (International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993) โดยสาระของแต่ละอนุสัญญาได้กำหนดลักษณะทั่วไปของบุริมสิทธิทางทะเล ลำดับการได้รับชำระหนี้ของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล และสิทธิเรียกร้องประเภทอื่น เพื่อให้เป็นรูปแบบแก่นานาประเทศในการนำไปอนุวัติการ (Implementation) หรือบัญญัติเป็นกฎหมายภายในต่อไป

ประเทศไทยในอดีตนั้นไม่มีกฎหมายกำหนดเรื่อง บุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือเดินทะเล หรือบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) ไว้โดยตรงว่าในกรณีที่เจ้าของเรือเดินทะเลลำหนึ่งมีเจ้าหนี้หลายราย และเมื่อมีการบังคับคดีโดยการนำเรือเดินทะเลลำนั้นออกขายทอดตลาด แล้วได้เงินสุทธิไม่พอชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ทุกรายนั้น เจ้าหนี้ในมูลหนี้ประเภทใดจะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนกัน ตัวอย่างเช่น หากว่า เรือเดินทะเลลำนั้นติดจำนองอยู่ด้วย ผู้รับจำนองจะมีสิทธิดีกว่าเจ้าหนี้อื่น เป็นต้นว่า คนประจำเรือซึ่งยังไม่ได้รับเงินเดือนจากเจ้าของเรือเดินทะเล หรือผู้ที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเดินทะเลลำเดียวกันนั้น ซึ่งเป็นผู้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน

การช่วยเหลือกู้ภัย หรือไม่ว่าอย่างไร ต้องพิจารณาว่าสิทธิเรียกร้องประเภทใดเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลบ้าง ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 36 วรรคสอง บัญญัติว่าให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 273-276 มาใช้บังคับ โดยให้ถือว่าเรือเป็นอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งตามมาตรา 273 นั้นมีมูลเหตุที่ทำให้เจ้าหนี้มีบุริมสิทธิพิเศษเหนืออสังหาริมทรัพย์อยู่เพียง 3 ประเภท คือ 1) หนี้ที่เกิดจากการรักษาอสังหาริมทรัพย์ 2) หนี้ที่เกิดจากการจ้างทำของเป็นการทำงานที่สร้างขึ้นบนอสังหาริมทรัพย์ และ 3) หนี้ที่เกิดจากการซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งไม่สามารถที่จะนำมาใช้บังคับกับกรณีเรือเดินทะเลโดยตรง กล่าวคือ หากเป็นกรณีที่คนประจำเรือเดินทะเล ซึ่งเจ้าของเรือเดินทะเลค้างชำระค่าจ้างอยู่แก่ตนเรียกเอาค่าจ้างหรือผู้ที่ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ทำการช่วยเหลือเรือนั้นให้พ้นจากอันตรายทางทะเล หรือกรณีที่เรือเดินทะเลได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกาย ชีวิต หรือทรัพย์สินของผู้อื่น จะมีผลทำให้อ่อนที่จะตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ไม่สามารถนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 273 มาปรับใช้ได้ ซึ่งทำให้เจ้าหนี้ในมูลละเมิดที่ได้รับความเสียหายจากเรือเดินทะเลจึงไม่มีบุริมสิทธิพิเศษเหนือเรือเดินทะเลเหล่านั้น และหากพิจารณาในแง่ของการพัฒนาพาณิชย์นาวีของประเทศไทยแล้ว การที่ไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายกำหนดให้คนประจำเรือและผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเล ไว้โดยตรงนั้น ทำให้คนประจำเรือไม่มีสิ่งจูงใจที่จะนำเรือเดินทะเลเดินทางกลับมายังประเทศไทย และในกรณีที่เรือเดินทะเลของไทยประสบภัยทางทะเลก็ไม่มีสิ่งจูงใจให้คนช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้น ความเสี่ยงของผู้รับจำนองเรือเดินทะเลไทย จึงมีมากกว่าผู้รับจำนองเรือของประเทศที่มีกฎหมายกำหนดให้คนประจำเรือและผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเล ส่วนในแง่ของความคุ้มครองบุคคลภายนอก หากเกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น โดยมีสาเหตุมาจากเรือเดินทะเล หรือการดำเนินงานของเรือเดินทะเล ตามกฎหมายพาณิชย์นาวีของนานาประเทศจะกำหนดให้ผู้เสียหายมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเลที่เป็นต้นเหตุของความเสียหายนั้น และจะมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือนั้นก่อนผู้รับจำนองเรือ หรือเจ้าหนักรายอื่น เนื่องจากผู้เสียหายในกรณีเช่นนี้ถือว่าเป็นผู้เคราะห์ร้าย ซึ่งควรได้รับความเห็นใจมากกว่าผู้รับจำนองหรือเจ้าหนักรายอื่น เพราะบุคคลเหล่านี้ไม่ได้สมัครใจที่จะเข้ามาเป็นเจ้าหนี้โดย

ทำการผูกนิติสัมพันธ์กับเจ้าของเรือเหมือนผู้รับจ้างหรือเจ้าหน้าที่อื่น ดังนั้น การที่ไม่มีกฎหมายกำหนดไว้ให้เจ้าหน้าที่ในมูลหนี้บางประเภทมีบุริมสิทธิทางทะเล จึงเป็นอุปสรรคประการหนึ่งในการพัฒนาพาณิชย์นาวีของประเทศ และทำให้ผู้เคราะห์ร้ายไม่ได้รับความคุ้มครองในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นโดยมีสาเหตุมาจากเรือเดินทะเลอีกด้วย

ที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดการตราพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดว่าสิทธิเรียกร้องประเภทใดจะมีบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหน้าที่รายอื่นซึ่งแตกต่างกันหากออกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่ควรพิจารณาต่อไปก็คือ ในทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศทางเรือ เรือเดินทะเลย่อมจะต้องเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ ตลอดเวลา ถ้าปรากฏว่า เรือดังกล่าวอยู่นอกเขตอำนาจของศาลไทย หรือมูลหนี้เกิดขึ้นนอกเขตอำนาจของศาลไทย หรือเรือดังกล่าวชักธงต่างชาติ หรือเจ้าหน้าที่เป็นชาวต่างชาติ จะนำกฎหมายของชาติใดมาพิจารณา และการบังคับใช้ตามสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลนั้นจะบังคับใช้ได้อย่างไร เนื่องจากในพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มิได้กล่าวถึงกรณีที่ต้องพิจารณากฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ ชัดกัน และการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไว้ ซึ่งความไม่ชัดของกฎหมายดังกล่าวทำให้เจ้าหน้าที่เหนือเรือทั้งหลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ต่างชาติเกิดความไม่แน่ใจในการได้รับชำระหนี้ของตน หากข้อพิจารณาดังกล่าวข้างต้นได้รับการแก้ไขให้แน่ชัด และมีหลักเกณฑ์เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศออกมารองรับ ก็จะคุ้มครองประโยชน์ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง และจะเป็นการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอีกด้วย

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

1. เพื่อศึกษา ทฤษฎี แนวความคิด เหตุผล และความเป็นมาของกฎหมายว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเล รวมทั้งศึกษาถึงหลักกฎหมายและการพัฒนากฎหมายภายในของต่าง

ประเทศและของประเทศไทย ตลอดจนกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ว่ามีความแตกต่างและคล้ายคลึงกันอย่างไร อันมีผลกระทบต่อการใช้สิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

2. เพื่อศึกษา วิเคราะห์กฎหมายไทยในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งเป็นแนวความคิดใหม่ในระบบกฎหมายไทย ว่า สามารถให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่เจ้าหนี้เหนือเรือตามวัตถุประสงค์ของกฎหมาย และสามารถนำไปใช้บังคับได้จริงหรือไม่

3. เพื่อเสนอแนะแนวความคิดอันจะเป็นแนวทางในการจัด หรือลดอุปสรรค ข้อขัดข้องกรณีที่มีเจ้าหนี้หลายรายเหนือเรือ และการบังคับใช้สิทธิของเจ้าหนี้ดังกล่าว

สมมติฐานและขอบเขตของการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีสมมติฐานว่า การบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เมื่อใช้บังคับประกอบกับพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อาจทำให้เกิดปัญหาแก่เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่จะบังคับตามสิทธิของตนได้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีขอบเขตของการศึกษาวิจัย โดยศึกษาจากกฎหมายของประเทศอังกฤษและประเทศในระบบ Civil Law ในบางประเด็น ตลอดจนอนุสัญญาะหว่างประเทศ โดยศึกษาถึง

1. แนวความคิด ลักษณะทั่วไปของบุริมสิทธิทางทะเล สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้แต่ละราย การระงับสิ้นไปของบุริมสิทธิทางทะเล
2. วิธีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้ถูกวิจัยโดยใช้แบบการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ในเชิงพรรณนา และวิเคราะห์จากข้อมูลเอกสารต่าง ๆ ที่รวบรวมได้ทั้งภาษาไทย ภาษาต่าง

ประเทศแล้วจึงลำดับข้อมูลดังกล่าวตั้งแต่เบื้องต้น แนวคิดหลัก และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้

1. ทำให้ทราบถึงสาระของกฎหมายภายในของอังกฤษ ในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล โดยพิจารณาจากภูมิหลัง ทฤษฎี แนวความคิด เหตุผล ลักษณะ และสถานะในปัจจุบันของหลักกฎหมายเรื่องดังกล่าว และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ทำให้ทราบถึงสาระของกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล โดยพิจารณาจากภูมิหลัง ทฤษฎี แนวความคิด เหตุผล ลักษณะ และสถานะในปัจจุบันของหลักกฎหมายในเรื่องดังกล่าว และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
3. ทำให้ทราบถึงสาระของกฎหมายไทยในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล โดยพิจารณาจากภูมิหลัง ทฤษฎี แนวความคิด เหตุผล ลักษณะ และสถานะในปัจจุบันของหลักกฎหมายในเรื่องดังกล่าว และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
4. ทำให้ทราบถึง และเข้าใจถึง อุปสรรค ข้อขัดข้อง ปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อธุรกิจการเดินเรือทะเล เช่น อุปสรรคในเรื่องกฎหมายในแต่ละประเทศในการกำหนดสิทธิของเจ้าหนี้ในการได้รับชำระหนี้แตกต่างกัน
5. ทำให้สามารถนำผลการค้นคว้าและวิจัยมาศึกษาวิเคราะห์หาแนวทางในการเสนอรูปแบบทางกฎหมาย เพื่อนำมาพัฒนากฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ให้ดีขึ้น