

การบังคับจำนอง เรือตามกฎหมายต่างประเทศ

แนวคิดและลักษณะทั่วไปของการจำนองเรือ

1. แนวคิดการจำนองเรือ

สืบเนื่องจาก การที่เรือเป็นทรัพย์สินที่มีราคาซึ่งเจ้าของเรือสามารถนำมาใช้เป็นหลักประกันในการกู้ยืมเงินหรือเพื่อการชำระหนี้ของตน อันเกิดจากความต้องการใช้เงินทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ บรรดาประเทศที่มีความก้าวหน้าด้านการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศ จึงได้มีการ เริ่มสร้างหลักเกณฑ์ในการนำเรือมาใช้เป็นหลักประกันการกู้ยืมเงิน แต่เนื่องจากเรือเป็นทรัพย์สินที่มีลักษณะพิเศษ คือ เป็นทรัพย์สินที่มีราคาสูง เช่นเดียวกับที่ดิน แต่สามารถเคลื่อนที่ผ่านไปยังประเทศต่าง ๆ ได้ตามลักษณะการนำเรือเพื่อดำเนินธุรกิจย่อมไม่อาจส่งมอบการครอบครองเรือดังกล่าวไว้ให้แก่เจ้าหนี้ได้ การนำลักษณะกฎหมายเรื่องจำนองมาใช้กับเรือจึงย่อมเป็นอุปสรรคต่อลูกหนี้ เนื่องจากลูกหนี้จะไม่สามารถนำเรือดังกล่าวมาใช้ในการประกอบธุรกิจ จึงได้มีการนำลักษณะกฎหมายจำนองมาใช้กับเรือ

จากความคิดที่ให้นำเรือมาเป็นหลักประกันการกู้ยืมได้โดยนำลักษณะกฎหมายจำนองมาใช้บังคับนั้น จึงเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่เจ้าหนี้ และอำนวยความสะดวกให้กับลูกหนี้ กล่าวคือ เจ้าหนี้สามารถที่จะรับเรือมาเป็นหลักประกันการให้เงินกู้และยังสามารถบันทึกเป็นหลักฐานทางทะเบียนเรือได้ด้วย แม้ลูกหนี้จะไม่ได้ส่งมอบการครอบครองตัวเรือให้แก่เจ้าหนี้ด้วย เหตุผลของการที่ต้องใช้เรือเพื่อประกอบธุรกิจ แต่เจ้าหนี้ก็ยังวางใจในระดับหนึ่งด้วย เหตุผลว่าตนเป็นเจ้าของเรือในฐานะจะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้สามัญทั่วไป การนำลักษณะกฎหมายจำนองแก่เรือ จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างความไว้วางใจให้แก่เจ้าหนี้ว่าตนอยู่ในฐานะที่จะสามารถได้รับชำระหนี้ได้ แม้เรือที่จำนองจะไม่ได้อยู่ในความครอบครองของตนก็ตาม และจากการที่การจำนองเรือเป็นสิทธิเรียกร้องเหนือเรือประเภทหนึ่ง ซึ่งเรือมี

ลักษณะพิเศษต่างจากทรัพย์สินโดยทั่วไป คือ สามารถเคลื่อนที่ผ่านน่านน้ำประเทศต่าง ๆ ได้ ประเทศมหาอำนาจทางทะเล เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศอื่นนอกเหนือจากกลุ่มประเทศ Common Law เช่น ประเทศฝรั่งเศส จะมีบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะสำหรับการนำเรือมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้ในรูปของการจำนอง รวมถึงบทบัญญัติอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ ซึ่งสำหรับการศึกษาการบังคับจำนองเรือตามกฎหมายต่างประเทศในทีนี้ จะขอศึกษาเฉพาะกฎหมายของกลุ่มประเทศ Common Law ได้แก่ ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นหลักโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอังกฤษนั้นมีประสบการณ์และพัฒนากฎหมายทะเลในเชิงพาณิชย์มาเป็นเวลาช้านาน เนื่องจากประเทศอังกฤษในอดีตมีอาณาเขตกว้างไกล กฎหมายทะเลในเชิงพาณิชย์ของอังกฤษจึงได้รับการนำไปใช้อย่างแพร่หลาย และพัฒนาจากกฎหมายจารีตประเพณีขึ้นมาจนกลายเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษร ในหลาย ๆ ประเทศ จึงมีการสร้างระบบกฎหมายในเรื่องนี้ตามแบบประเทศอังกฤษ จึงสมควรที่จะได้ศึกษาถึงกฎหมายในเรื่องนี้ของประเทศอังกฤษ และกลุ่มประเทศ Common Law ที่ใกล้ชิดกับอังกฤษ ดังเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อจะได้ทราบถึงลักษณะและรูปแบบของกฎหมายทะเล ในส่วนที่มีผลบังคับทางสารบัญญัติเกี่ยวกับการจำนองเรือ และสามารถนำมาประยุกต์ปรับใช้ ตลอดจนแก้ปัญหาในบางประการได้บนพื้นฐานของความเหมาะสมและเท่าที่ระบบกฎหมายจะเอื้ออำนวย

สืบเนื่องจากความมีลักษณะพิเศษเฉพาะของเรือในการนำมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้ในรูปจำนอง ซึ่งแตกต่างจากการจำนองที่ดิน รวมถึงลักษณะระหว่างประเทศที่กำหนดให้เรือต้องมีสัญชาติ เพื่อความสะดวกในการควบคุมดูแลเรือที่มีลักษณะต้องแล่นผ่านน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ และลักษณะอื่น ๆ อีก อันอาจเกี่ยวข้องกับสิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของเรือ จึงจำเป็นต้องอาศัยผู้พิพากษาซึ่งมีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมายทะเลในเชิงพาณิชย์เป็นผู้พิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรือเหล่านี้ ในประเทศอังกฤษนั้นมี Merchant Shipping Act 1894 เป็นกฎหมายสารบัญญัติกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และวิธีการในการจำนองเรือส่วนกระบวนการนำคดีขึ้นสู่ศาล และการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการจำนองเรือเป็นไปตาม The Supreme Court Act 1981

ในกฎหมายอังกฤษ ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคือ High Court ของอังกฤษ (ซึ่งในกรณีการฟ้องดำเนินคดีต่อตัวบุคคลโดยตรง action in personam ต้องปรากฏด้วยว่าผู้จำนองนั้นสามารถพบตัวได้ในเขตอำนาจศาลและตกอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติ The Civil Jurisdiction and Judgments Act of 1982 ซึ่งกฎหมายที่กำหนดเรื่องอำนาจของศาล High Court ให้อำนาจพิจารณาพิพากษาคือเกี่ยวกับเรือและสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ (Admiralty Court) ก็คือ The Supreme Court Act 1981)<sup>1</sup> โดยมอบหมายให้ The Queen's Bench Division ซึ่งเป็นแผนกหนึ่งของศาล High Court ทำการพิจารณาคดีแทน โดยมี Admiralty Marshal ทำหน้าที่เหมือนเจ้าหน้าที่ศาลในกรณีที่เกี่ยวข้องทางทะเลเป็นเรือหรือหน้าที่ในการปฏิบัติตามคำสั่งศาลเพื่อการกักเรือ ตีราคาเรือ ตลอดจนกระบวนการเพื่อการขายเรือในกรณีฟ้องคดีโดยมีตัวทรัพย์สินเป็นจำเลย (action in rem)<sup>2</sup> ศาล Admiralty High Court จะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรืออันเกิดจากจำนอง ไม่ว่าจะได้จดทะเบียนหรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าจะเป็นการจำนองที่เป็น Legal Mortgage หรือ Equitable Mortgage (รายละเอียดจะได้อธิบายถึงในภายหลัง) และรวมถึงการจำนองเรือตามกฎหมายต่างประเทศอีกด้วย<sup>3</sup> ส่วนในศาล County Court (ศาลของหัวเมือง) นั้น The County Courts Act 1984 มอบหมายให้มือนอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีและมีเขตอำนาจศาลเหนือคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ โดยเรียก

<sup>1</sup> Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages (London : Lloyd's of London Press Ltd., 1989), P.127.

<sup>2</sup> Nigel Meeson, The Practice and Procedure of The Admiralty Court (London : Lloyd's of London Press Ltd., 1986), P.1.

<sup>3</sup> Ibid., P.2.

ว่า Admiralty County Court โดยมีเขตอำนาจศาลครอบคลุมอาณาบริเวณ 3 ไมล์ จากชายฝั่ง<sup>4</sup>

ส่วนกรณีประเทศสหรัฐอเมริกา มี The Ship Mortgage Act of 1920 และยังพบได้อีกใน Title 46 U.S.Code มาตรา 911-981 ซึ่งเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรซึ่งสารบัญญัติอันเป็นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับเรื่องการจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล บทบัญญัติใน Title 46 U.S.Code มาตรา 911-981 นี้จะนำมาใช้ในกรณีที่ไม่ปรากฏบทบัญญัติจาก The Ship Mortgage Act of 1920 ที่จะนำมาใช้ในเมื่อปรากฏว่า กฎหมายเฉพาะนี้อาจแก้ไขปัญหาหรือให้ความกระจ่างชัดในถ้อยคำต่าง ๆ ได้<sup>5</sup> และสืบเนื่องจากระบบศาลในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น แบ่งเป็น 2 ระดับคือ ศาลของมลรัฐ (State Court System) และศาลของสหรัฐอเมริกา (Federal State Court) ไม่มีการจัดตั้งศาลพิเศษขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาพิพากษาคดี ดังเช่น ในประเทศอังกฤษ และประกอบกับการขนส่งทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา มีชกกิจกรรมทางพาณิชย์ที่สำคัญเทียบเท่ากิจกรรมอื่น ๆ จึงมักปรากฏว่ามีนักกฎหมายที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านกฎหมายทะเลในเชิงพาณิชย์อยู่ไม่มากนัก คดีพิพาทที่เกี่ยวกับเรือหรือสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ นั้นมักจะพบมากในศาลของสหรัฐอเมริกา (Federal Court) มากกว่าศาลของมลรัฐ (State Court) เนื่องจาก Federal Court ไม่ถูกจำกัดอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับเรือหรือสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ ดังเช่น State Court นอกจากนี้ศาล Federal District Court ซึ่งมีอยู่ประจำทั่วทุกมลรัฐโดยถือเป็นศาลสาขาของศาล Federal Court นั้น ในบางมลรัฐก็มีข้อได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์

<sup>4</sup> Ibid., P.2.

<sup>5</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims (London : Business Law Communications Ltd., 1985), P.217.

กล่าวคือ มีที่ตั้งอยู่ใกล้ทะเล (เช่น รัฐนิวยอร์ก) ก่อให้เกิดความแตกต่างในปริมาณและความสำคัญของกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับทะเลและน่านน้ำที่ได้เปรียบกว่ามลรัฐที่มีที่ตั้งอยู่ใกล้ทะเล ส่งผลให้นักกฎหมายของรัฐเหล่านี้ใน Federal District Court มีโอกาสใกล้ชิดเกี่ยวข้องกับกฎหมายทั้งเชิงสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติเพื่อการติดต่อธุรกิจ ตลอดจนจับคู่บรรดบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจพาณิชย์นาวีได้มากกว่าและราบรื่นกว่า บนพื้นฐานของการปรับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับหลักการที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในทางระหว่างประเทศ<sup>6</sup> แม้ประเทศสหรัฐอเมริกาจะไม่ได้มีบทกฎหมายเชิงวิธีสบัญญัติแยกออกไปโดยเฉพาะ เพื่อการกำหนดจัดตั้งศาลพิเศษเฉพาะแยกต่างหากจากศาลทั่วไปหรือ เพื่อการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือสิทธิเรียกร้องเหนือเรือก็ตาม แต่เนื่องจากเป็นที่ทราบดีแล้วว่า ประเทศสหรัฐอเมริกานั้นใช้ระบบกฎหมาย Common Law เช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ และกฎหมายทะเลในเชิงพาณิชย์นั้นมีวิวัฒนาการเริ่มต้นจากกฎหมายจารีตประเพณี หลักการของกฎหมายตลอดจนกระบวนการทางกฎหมายในเรื่องดังกล่าวนี้ จึงมีความคล้ายคลึงกันมาก และในบางครั้งก็ใช้หลักการเดียวกัน เช่น การนำคดีขึ้นสู่ศาลโดยฟ้องตัวบุคคลเป็นจำเลย (action in personam) หรือการฟ้องตัวทรัพย์สินเป็นจำเลย (action in rem) ทั้งของประเทศอังกฤษและของประเทศสหรัฐอเมริกา จะมีลักษณะและรายละเอียดที่เหมือนกัน ต่างกันเพียงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับวิธีพิจารณาคดีดังกล่าวเป็นคนละฉบับ uly ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นเนื้อหาของกฎหมายทะเล (Admiralty Law) ทั้งหมดมีการพัฒนาเพียงแต่ไม่ได้บัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญ รัฐธรรมนูญเพียงแต่กล่าวยอมรับว่าคดีพิพาททั้งหลายอันเกี่ยวกับทะเลและเขตอำนาจศาลที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีให้หมายรวมเป็นเพียงส่วนหนึ่งของอำนาจศาล Supreme Court เท่านั้น ใน The First Judiciary Act (The 1845 Act) สภาครองเกรสได้หาหรือและตกลงให้ District Court ของสหรัฐอเมริกามีอำนาจรับรู้ถึงคดีพิพาททางแพ่งอันเกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี โดย

---

<sup>6</sup> Christopher Hill, Kay Soehring, Tameyuki Hosoi and Christie Helmer, Arrest of Ships (London : Lloyd's of London Press Ltd., 1985), pp. 81-82.

ว่าอำนาจศาลรวมไปถึงอำนาจในการยึดด้วย ในระหว่างช่วงครึ่งแรกของศตวรรษที่ 19 การค้าพาณิชย์ทางน้ำของสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การเดินทางโดยเรือไอน้ำกลายเป็นรูปแบบที่สำคัญที่สุดสำหรับการขนส่ง แต่บรรดาข้อโต้แย้งที่เกี่ยวกับการเดินเรือก็ยังคงถูกนำขึ้นสู่เพียงระดับศาลมลรัฐเท่านั้น ในปี 1845 ซึ่งเป็นผลมาจากอิทธิพลทางการเมืองที่เติบโตขึ้นของบรรดาเมืองท่าชายฝั่งบริเวณเขตทะเลสาบทั้ง 5 สภาคองเกรสจึงได้บัญญัติกฎหมายลายลักษณ์อักษรขยายเขตอำนาจศาลที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีให้ออกไปสู่ส่วนกลางมากขึ้น และด้วยปัจจัยทางการเมืองที่สนับสนุนนี้เอง จึงได้มีบทบัญญัติกฎหมายอนุญาตให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลือกศาลที่จะทำการพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการเดินเรือการพาณิชย์นาวีนี้ จากผลพวงทางการเมืองประกอบกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวขึ้นนี้เองก่อให้เกิดการพัฒนากฎหมายทะเลและอำนาจศาลที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีในรูปแบบที่เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรปรากฏจนถึงปัจจุบัน<sup>7</sup> กฎหมายวิธีพิจารณาความที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือสิทธิเรียกร้องเหนือเรือนั้นมีบทบัญญัติใน Title 28 U.S. Code (Special Provision) ประกอบ Appendix ว่าด้วยเรื่อง Federal Rules of Civil Procedure - Supplement Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims<sup>8</sup>

จากการที่ทั้งประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาจัดเป็นกลุ่มประเทศ Common Law บทบัญญัติกฎหมายในเชิงสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติเกี่ยวกับเรือและสิทธิเรียกร้องเหนือเรือจึงมีลักษณะรูปแบบที่คล้ายคลึงกันจนถึงเหมือนกัน ดังนั้น เพื่อให้การศึกษาในส่วนต่อไปไม่เกิดความซ้ำซ้อนกัน บทบัญญัติกฎหมายใดที่ส่งผลในทางลักษณะเดียวกัน ผู้เขียนจะขอกล่าวไว้โดย

<sup>7</sup> Thomas, Maritime Liens (London : Stewen & Sons, 1980), pp.57-60.

<sup>8</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, pp. 433-434.



ระบุว่าเป็นของกลุ่มประเทศ Common Law ในส่วนที่แตกต่างกันก็จะได้ระบุแยกว่าเป็นของ ประเทศอังกฤษหรือประเทศสหรัฐอเมริกาตามลำดับ

## 2. ลักษณะทั่วไปของการจำนองเรือ

เรือที่สามารถนำมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้ในรูปแบบของการจำนองตาม Merchant Shipping Act 1894 นั้น คือ เรือใด ๆ ที่สามารถแล่นสู่ลำนน้ำได้โดยมิได้ใช้กำลังจากการพาย ซึ่งรายละเอียดจะแตกต่างกันไปตามลักษณะสภาพของเรืออันอาจใช้ได้เพื่อการนี้หรือจากสภาพการถูกนำมาใช้ของเรือดังกล่าว ซึ่งปรากฏมาจากคำพิพากษาศาลของอังกฤษ<sup>9</sup> ซึ่งในที่นี้จะไม่ขอกล่าวในรายละเอียดไปถึง และเรือดังกล่าวต้องจดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียน เรือดังกล่าวจึงจะสามารถนำมาจดทะเบียนจำนอง เพื่อให้มีผลเป็นหลักประกันการชำระหนี้ในรูปแบบของจำนองตาม Merchant Shipping Act 1894<sup>10</sup> การจำนองเรือที่ไม่จดทะเบียนให้ถูกต้องตามที่ Merchant Shipping Act 1894 กำหนดย่อมไม่มีผลบังคับกับเจ้าหนี้บุคคลภายนอกได้ คงมีผลเพียงเป็นบุคคลสิทธิอ้างได้เฉพาะระหว่างผู้รับจำนองเรือและผู้จำนองเรือเท่านั้น<sup>11</sup> โดยเรียกว่า Equitable Mortgage<sup>12</sup> การจำนองเรือเมื่อประกันการชำระหนี้นี้ หากปรากฏว่า เรือดังกล่าวเป็นทรัพย์สินของบริษัท และการจำนองเรื่อนั้นกระทำขึ้นโดยบริษัท กฎหมาย The Companies Act 1985 มาตรา

<sup>9</sup> Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgage, pp.8-9.

<sup>10</sup> Ibid., pp. 48-49.

<sup>11</sup> Ibid., P.51.

<sup>12</sup> Christopher Hill , Maritime Law (London : Pitman Books Limited, 1981), P.25.

395 กำหนดว่า หากประสงค์จะให้ภาระงานของเรือดังกล่าวมีผลสมบูรณ์ซ้ำกับผู้ชำระบัญชีของบริษัท หรือบรรดาเจ้าหนี้ทั้งหลายของบริษัทได้นั้นจะต้องมีการจดทะเบียนงานของเรือดังกล่าวกับนายทะเบียนบริษัทภายใน 21 วันหลังจากวันที่ได้ก่อให้เกิดภาระงานขึ้น<sup>13</sup>

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกลุ่มประเทศ Common Law ได้ยอมรับผลของภาระงานที่ไม่ได้จดทะเบียนให้เป็น Equitable Mortgage จึงเกิดการงานเรือซึ่งมิได้จดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษตั้งแต่ต้น การงานเรือซึ่งมิได้ขึ้นทะเบียนเรือดังกล่าวนี้จึงไม่อาจจดทะเบียนการงานภายใต้ Merchant Shipping Act 1894 ได้ การงานเรือที่จดทะเบียนการงานถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนดนั้นจะเรียกว่า Legal Mortgage และมีผลให้ถือเสมือนเป็นค้ำประกันบอกล่าวคุมครองสิทธิของผู้รับงานเรือจากเจ้าหนี้ผู้รับงานเรือในลำดับหลังรวมทั้งผู้รับงานเรือซึ่งมิได้จดทะเบียนการงานในการที่จะอ้างถึงสิทธิในการได้รับชำระหนี้จากเรือที่เป็นหลักประกันนั้นก่อนผู้อื่น<sup>14</sup> เรือที่มีได้เป็นเรือของอังกฤษ (กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เรือที่เป็นของชาวต่างประเทศ) หรือเรือที่เป็นของคนอังกฤษ แต่มิได้ขึ้นทะเบียนเรือไว้หรือเรือที่อยู่ภายใต้การต่อหรือก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ และยังไม่สามารถขึ้นทะเบียนเป็นเรืออังกฤษได้ สภาพของเรือต่าง ๆ เหล่านี้ไม่สามารถนำมาเป็นวัตถุแห่งการงานตาม Legal Mortgage ได้ แม้ว่าการงานเรือสภาพดังกล่าวเหล่านี้จะทำได้แต่ความสมบูรณ์ของการงานนั้น อยู่ในลำดับเป็นเพียง Equitable Mortgage เท่านั้น<sup>15</sup> การงานเรือนี้มีผลสมบูรณ์บังคับนับตั้งแต่วันที่การงานเรือนั้นได้รับการยอมรับตกลงกันระหว่างคู่สัญญา หากว่ามีผลบังคับนับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนการงานนั้น วันที่จดทะเบียนการงานมีผลเพียงเป็นการ

<sup>13</sup> Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, P.51.

<sup>14</sup> Christopher Hill, Maritime Law, P. 26.

<sup>15</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, P.208.



ตัดสินถึงลำดับการได้รับชำระหนี้จากเรือซึ่งเป็นหลักประกันในบรรดาผู้รับจำนองเรือทั้งหลายนั้น 16 การจำนองเรือต่างประเทศก็สามารถบังคับได้ในศาล Admiralty Court ของอังกฤษ ตามมาตรา 20 (7) (c) ของ The Supreme Court Act 1981 ซึ่งกำหนดให้เขตอำนาจศาล Admiralty Court ไม่จำกัดอยู่เพียงการจำนองซึ่งได้จดทะเบียนโดยถูกต้องแล้วเท่านั้น แต่อำนาจศาลยังขยายไปถึงการจำนองที่ไม่ได้จดทะเบียนการจำนอง และการจำนองเรือต่างประเทศ จากบทบัญญัติดังกล่าวนอกจากจะเป็นการยืนยันถึงอำนาจศาล Admiralty Court ที่มีอยู่เหนือการจำนองเรือในหลาย ๆ รูปแบบแล้ว บทบัญญัตินี้ยังเป็นการยืนยันว่าศาลอังกฤษยอมรับทราบและบังคับให้ถึงการจำนองเรือต่างประเทศซึ่งได้ทำขึ้นโดยถูกต้องตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ 17

สำหรับกรณีการจำนองเรือของประเทศสหรัฐอเมริกาตาม The Ship Mortgage Act of 1920 กำหนดว่า การจำนองเรือซึ่งกระทำขึ้นโดยถูกต้องเป็นทางการตามที่กฎหมายดังกล่าวบัญญัติจะได้รับการยอมรับและถือว่ามีสถานะเป็น Preferred Mortgage ซึ่งเรือที่จำนองและมีสถานะเป็น Preferred Mortgage นั้น สามารถอยู่ในลำดับที่เหนือกว่านริมสิทธิทางทะเลประเภทที่เป็นสิทธิเรียกร้องเหนือเรืออันเกิดจากการค้างชำระค่าสินค้า ค่าบริการ ค่าซ่อมแซมเรือ รวมทั้งค่าอุปกรณ์ของเรือซึ่งเกิดขึ้นเพื่อประโยชน์ของเรือลำดังกล่าว (ในทางกฎหมายพาณิชย์นาวี เรียกสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ว่า Necessaries) 18 โดยในมาตรา 922 (a) ของ Title 46 U.S.Code ระบุว่า Preferred Mortgage นั้นสามารถครอบคลุมเรือใด ๆ ยกเว้นเรือลากจูง (towboat), เรือท้องแบนขนาดใหญ่ที่ใช้กำลังกาย

<sup>16</sup> Nigel Meeson , Ship and Aircraft Mortgages, P.51.

<sup>17</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, P.209.

<sup>18</sup> Ibid., pp.217,233.

(barge), เรือ scow เรือเล็ก (lighter), แพรถยนต์ (car float) เรือแล่นตาม ลำคลอง (canal boat) หรือเรือบรรทุกของเหลวหรือก๊าซ (tank vessel) ซึ่งมีขนาดเล็กกว่า 25 ตันกรอส เรือขนาดเล็กและเรือใด ๆ ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีทะเบียนเรือไม่อาจมีสถานะ เป็น Preferred Mortgage ได้ มีข้อควรสังเกตว่า The Ship Mortgage Act of 1920 มิได้ให้คำนิยามถึงการจำนองเรือรวมทั้งมิได้ระบุถึงว่าให้ใช้กฎหมายใดบังคับเรื่องความสมบูรณ์ ของการจำนองด้วย<sup>19</sup> นอกจากนี้ในมาตรา 922 (a) ยังได้อ้างถึง เรือสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีคำนิยามอยู่ในมาตรา 311 (4) ว่ามีความหมายถึงเรือใด ๆ ซึ่งได้ขึ้นทะเบียนภายใต้กฎหมาย ของสหรัฐอเมริกา ดังนั้น เรือใด ๆ ที่ได้ขึ้นทะเบียนโดยถูกต้องแล้วเท่านั้น ที่สามารถเป็นวัตถุ แห่งการจำนองอันอาจจดทะเบียนการจำนองได้ตามมาตรา 921 มีข้อควรสังเกตว่าเรือใดที่ได้ ขึ้นทะเบียนแล้วย่อมสามารถดำเนินการใด ๆ ในทางทะเบียนได้จนกว่าจะได้มีการถอนทะเบียน เรือดังกล่าวโดยความเห็นชอบของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ ดังนั้น ถ้ามีการขายเรือดังกล่าวและ มิได้ดำเนินการในทางทะเบียน เรือดังกล่าวจะสูญเสียสถานภาพความเป็นเรือสหรัฐอเมริกา และย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองในฐานะที่เป็น Preferred Mortgage ใน The Ship Mortgage Act of 1920 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมปี 1954 ในมาตรา 951 ได้กำหนดให้สถานะ Preferred Mortgage ไม่เพียงแต่กับเรือสหรัฐอเมริกาเท่านั้น แต่ยังให้สถานะดังกล่าวนี้ แก่การจำนองเรือ ซึ่งชักธงชาติของต่างประเทศด้วย โดยกำหนดว่าความสมบูรณ์ของการจำนอง เรือต่างประเทศดังกล่าวนี้จะต้องได้กระทำขึ้นและจดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ วัตถุประสงค์ของการแก้ไขบทบัญญัติในเรื่องนี้ สืบเนื่องมาจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้ขายเรือ จำนวนมากให้แก่ต่างประเทศ และบริษัทที่ตั้งขึ้นในประเทศไลบีเรีย ปานามา และฮอนดูรัส รัฐบาลสหรัฐอเมริกา จึงต้องการที่จะให้ตนสามารถควบคุมดูแลผลประโยชน์ต่าง ๆ ของสหรัฐ อเมริกาในประเทศเหล่านี้ได้ โดยรัฐบาลสหรัฐอเมริกาต้องการให้ตนมีสถานะเป็นผู้รับจำนอง เรือที่มี Preferred Mortgage โดยให้สิทธิดังกล่าวนี้สามารถขยายครอบคลุมไปถึงการรับ

<sup>19</sup> Ibid., P.217.

งานของเรือซึ่งเป็นของชาวต่างประเทศและขึ้นทะเบียนเป็นเรือของต่างประเทศด้วย อย่างไรก็ตาม ลำดับสิทธิของ Preferred Mortgage ในเรือของต่างประเทศนี้จะอยู่ในลำดับ หลังสิทธิเรียกร้องเหนือเรือประเภท Necessaries ของเจ้าหน้ชาวอเมริกัน สถานะ Preferred Mortgage นี้ จะต้องครอบคลุมทุกส่วนทั้งหมดของเรือ การงานของที่ระบุให้ครอบคลุมเฉพาะเครื่องอุปกรณ์ของเรือนั้นจะทำให้การงานของนั้นไม่มีสถานะเป็น Preferred Mortgage 20 ในมาตรา 922 (f) ได้บัญญัติพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของ Preferred Mortgage ซึ่งทำให้รวมถึงกรณีการงานของเรือมากกว่าหนึ่งลำ การงานของดังกล่าวก็ยังคงมีสถานะเป็น Preferred Mortgage แม้ว่าไม่มีบทบัญญัติส่วนใดกล่าวถึงการปลดปล่อยเรือจากภาระงานของโดยแยกเป็นแต่ละลำก็ตาม การงานของเรือตามกฎหมายสหรัฐอเมริกาสามารถงานของร่วมกับทรัพย์สินอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรือก็ได้ ตามมาตรา 922 (e) โดยระบุว่าการงานของดังกล่าวย่อมไม่ก่อให้เกิดสถานะผู้รับงานของในสถานะที่เป็น Preferred Mortgage เว้นเสียแต่ว่ามีบทบัญญัติสำหรับการแยกการปลดปล่อยภาระงานของของทรัพย์สินอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรือออกจากการงานของเรือ ทั้งนี้เพราะ ใน The Ship Mortgage Act of 1920 มีความประสงค์ให้ทรัพย์สินอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับเรือ ไม่อาจใช้วิธีการบังคับงานของโดยเอากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นหลุดเป็นของผู้รับงานของในศาล Admiralty 21

ผู้รับงานของเรือสหรัฐอเมริกาต้องเป็นพลเมืองของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นบทบัญญัติในมาตรา 922 (a) (5) ในกรณีผู้รับงานของที่เป็นบริษัทก็ต้องเป็นบริษัทอเมริกัน โดยบริษัทอเมริกันนี้จาก Title 46 U.S.Code มาตรา 802 (a) ให้พิจารณาบริษัทอเมริกันจากการดูแลผลประโยชน์ซึ่งต้องดำเนินการโดยพลเมืองชาวอเมริกัน หรือพิจารณาจากประธานบริษัท

20 Ibid., pp.217-218.

21 Ibid., pp.219-220.

เจ้าหน้าที่ผู้บริหารระดับสูงและประธานคณะกรรมการเหล่านี้ต้องเป็นชาวอเมริกันทั้งสิ้น หรือ จำนวนกรรมการไม่มากกว่ากรรมการฝ่ายข้างน้อยที่จะครบเป็นองค์ประชุมคณะกรรมการเป็นคนต่างด้าว และบริษัทนั้นจัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายอเมริกันในกรณีที่ได้รับจํานองเป็น Trustee ผู้ทำหน้าทีดูแลผลประโยชน์ให้กับผู้ถือพันธบัตรซึ่งออกโดย Trust deed การรับจํานองเรือโดย Trustee นั้น ต้องปรากฏว่า Trustee นั้น ออกพันธบัตรให้ในกรณีกับบริษัทต้องปรากฏว่า บริษัทนั้นมีหุ้น 75 % ถือโดยพลเมืองอเมริกัน มิฉะนั้นการจํานองเรือนั้นจะไม่ก่อให้เกิดสถานะ Preferred Mortgage แก่ผู้รับจํานอง อย่างไรก็ตาม ในคดี Chemical Bank New York Trust Co. v. S.S. Westhampton 1966 ศาลได้ตัดสินว่า แม้เรืออเมริกันจะได้ถูกนํามาจํานองไว้กับ Trustee อเมริกันก็ตาม แต่การจํานองดังกล่าวก็ไม่สมบูรณ์ด้วยเหตุผลว่า พันธบัตรของ Trustee นั้นได้ออกให้แก่ผู้ถือที่เป็นชนาการต่างชาติโดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่บริหารการพาณิชย์ 22 ตามที่ The Ship Mortgage Act of 1920 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมปี 1954 ในมาตรา 951 ได้กล่าวถึงการจํานองที่มีสถานะเป็น Preferred Mortgage ให้รวมไปถึงกรณีการจํานองเรือต่างประเทศด้วยนั้น มีนักวิจารณ์ประวัติการร่างกฎหมายปี 1954 ที่เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมนี้โดยกล่าวโต้แย้งว่า การแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เฉพาะการรับจํานองเรือต่างประเทศซึ่งมีผู้รับจํานองเรือเป็นชาวอเมริกัน อย่างไรก็ตาม ศาลได้อธิบายว่า โดยบทบัญญัติของมาตรา 951 ทำให้ศาลยอมรับถึงเขตอำนาจศาลเหนือการจํานองเรือต่างประเทศซึ่งมีเจ้าของเป็นคนต่างด้าว การรับจํานองเรือต่างประเทศนี้ผู้รับจํานองเรือจะมีสถานะเป็น Preferred Mortgage ในคดี Tropicana Shipping S.A. v. Empresa Nacional "Elcano" 1966 ซึ่งข้อเท็จจริงนั้นผู้รับจํานองเรือเป็นผู้ต่อเรือชาวสเปน และผู้จํานองเรือเป็นบริษัทปานามา โดยมีเรือและการจํานองจดทะเบียนภายใต้กฎหมายของประเทศกรีซ ไม่มีผู้มีส่วนได้เสียในประโยชน์ใดในส่วนของสหรัฐอเมริกาเข้าไปเกี่ยวข้อง แต่ศาล District Court ของสหรัฐอเมริกาที่ยังมีเขตอำนาจศาลเหนือคดี

---

22 Ibid., P.220.

ดังกล่าวในการบังคับเอาเรือที่จำนองหลุดเป็นกรรมสิทธิ์ โดยมีปัจจัยเกี่ยวข้องที่ว่า เรือดังกล่าว ถูกกักอยู่ ณ ท่าเรือของสหรัฐอเมริกา<sup>23</sup> ผลของคำพิพากษาในคดีนี้เท่ากับเป็นการบอกให้ ทราบว่าศาลสหรัฐอเมริกายอมรับทราบถึงการจำนองเรือตามกฎหมายต่างประเทศ รวมทั้ง ยอมรับบังคับการจำนองให้ด้วย

มาตรา 926 (a) กำหนดให้ผู้จำนองเรือต้องบอกกล่าวถึงประโยชน์ได้เสียของผู้ จำนองที่มีต่อเรือดังกล่าว และก่อนการจำนองโดยมาตรา 924 (a) ผู้จำนองเรือต้องเปิดเผย ต่อผู้รับจำนองเรือ ถึงความมีอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเลที่มีอยู่ก่อนการจำนอง หรือความรับผิดที่มี ต่อเรือซึ่งผู้จำนองได้ทราบแล้ว การที่ผู้จำนองละเลยไม่เปิดเผยถึงเรื่องดังกล่าว ผู้จำนองต้อง รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้รับจำนองเรือ และถ้าหากปรากฏด้วยว่า การละเลย ดังกล่าวเป็นไปโดยเจตนาหลอกลวงแล้ว ผู้จำนองต้องรับโทษสำหรับการกระทำผิดกฎหมาย อาญาอีกด้วย การจดทะเบียนการจำนอง เรือนั้นต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด โดย ผู้จำนองเรือต้องให้การว่าตนมีความสุจริตในการเข้าทำสัญญาจำนองเรือและบันทึกไว้ตาม มาตรา 922 (a) (3) เอกสารทั้งหมดและคำให้การของผู้เกี่ยวข้องจะได้รับการบันทึกและ จดทะเบียนไว้กับเจ้าหน้าที่ ณ เมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือดังกล่าว ผลของการจดทะเบียน การจำนอง เรือนี้ย่อมมาชั้นอำนาจสิทธิต่อบุคคลภายนอกได้ การละเลยไม่จดทะเบียนการจำนอง เรือย่อมไม่ทำให้ผู้รับจำนองมีสถานะเป็น Preferred Mortgage คงมีสิทธิเป็นเพียงการ จำนองทั่วไปที่มีลำดับการได้รับชำระหนี้หลัง เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเล<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Ibid., P.221.

<sup>24</sup> Ibid., pp. 222-223.

### 3. ขอบข่ายทรัพย์สินภายใต้การจำนองเรือ

โดยทั่วไปการจำนองเรือจะครอบคลุมถึงเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือและสิ่งของอื่น ๆ ที่ต้องมีประจำเรือ เช่น เรือเล็ก ปืน อาวุธขนาดเล็ก เรือจับปลา ฯลฯ ทั้งนี้ต้องพิจารณาว่า สิ่งของนั้น ๆ เป็นของใช้ประจำอยู่กับเรือ นั้น ๆ หรือไม่เพียงใด

ในกรณีของประเทศอังกฤษนั้นขอบข่ายของทรัพย์สินจำนองซึ่งกฎหมายระบุให้ครอบคลุมถึง นั้นปรากฏในคดี *Coltman V. Chamberlain* 1890 ซึ่งศาลตัดสินว่าเรือที่นำมาจำนอง แก่ผู้รับจำนองเรือ นั้น ให้ความหมายถึง "บรรดาสິงของอุปกรณ์ (articles) ทั้งหมดซึ่งมีความจำเป็นต่อการเดินทะเลหรือเพื่อการเดินทางสามารถดำเนินการไปได้โดยความมั่นคงปลอดภัย ซึ่งวิญญูชนจะพึงต้องใช้เพื่อการเดินเรือ ซึ่งอยู่บนเรือในวันที่จำนองเรือและรวมทั้งบรรดาสິงของอุปกรณ์ซึ่งได้นำมาไว้บนเรือเพื่อแทนสิ่งของอื่นภายใต้การจำนองเรือแล้ว" 25 ดังนั้น เพื่อให้ขอบข่ายทรัพย์สินภายใต้การจำนองชัดเจนจึงสมควรระบุไว้ในเวลาจำนองเรือว่า ทรัพย์สินนั้นครอบคลุมถึงทรัพย์สินของอุปกรณ์ (articles) หรือเครื่องอุปกรณ์ (appurtenances) ของเรือบ้าง คำว่า "เครื่องอุปกรณ์" (appurtenances) นั้นได้มีการพิจารณาและให้ความหมายว่า หมายความว่า สิ่งของใด ๆ ที่เป็นของเจ้าของเรือและอยู่บนเรือเพื่อไว้ใช้สำหรับการเดินเรือหรือการเดินทางให้สำเร็จลุล่วงไปได้ สิ่งของหรืออุปกรณ์สำหรับใช้งานของเรือ เช่น อวนจับปลา ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งในความหมายของคำว่า เครื่องอุปกรณ์ ที่การจำนองเรือสามารถครอบคลุมถึง แม้ว่าผู้จำนองเรือจะได้ห้ามไว้บนเรือภายหลังก่อการจำนองแล้วก็ตาม หากต่อมาภายหลังมีเหตุให้ผู้รับจำนองเรือมีสิทธิเข้าครอบครองเรือที่จำนองโดยชอบด้วยกฎหมาย เครื่องอุปกรณ์ที่ผู้จำนองเรือห้ามไว้บนเรือภายหลังการจำนองเรื่อนี้ย่อมอยู่ภายใต้การจำนองและตกไปสู่อำนาจครอบครองของผู้รับจำนองเรือพร้อมเรือที่จำนองด้วย แม้ว่า

---

25 Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, P.55.

เครื่องอุปกรณ์นั้นยังไม่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้จ้างเรือ เนื่องจากผู้จ้างเรือเช่าซื้อเครื่องอุปกรณ์ดังกล่าวมาก็ตาม โดยถือว่าผู้จ้างเรือเป็นผู้ซื้อที่มีอำนาจครอบครองและเครื่องอุปกรณ์ที่ต้องอยู่ภายใต้ภาระงานนี้ก็อยู่ในสถานะที่ได้รับการดูแลอย่างเหมาะสมเพียงพอโดยส่งผ่านหน้าที่ดังกล่าวไปให้แก่ผู้รับจ้างเรือ (มาตรา 9 ของ The Factor Act ปราบกฏคดีตัดสินในคดี The Hull Ropes Company V. Adams 1895)<sup>26</sup> มีข้อควรสังเกตว่าสิ่งของบางอย่างไม่อยู่ภายใต้ภาระงานเนื่องจากมิได้อยู่ภายใต้ความหมายของคำว่า "เรือ" หรือ "เครื่องอุปกรณ์" ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนั้น หากปรากฏว่ามีเจตนาที่จะแยกสิ่งของดังกล่าวออกเพื่อแยกใช้เป็นหลักประกันต่างหากจากการจ้างเรือ โดยสิ่งของนั้นจะต้องอยู่ภายใต้รูปแบบที่กำหนดโดย The Bill of Sale Acts พร้อมทั้งต้องจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมายดังกล่าวด้วย <sup>27</sup>

การจ้างเรือไม่ครอบคลุมไปถึงสินค้าที่อยู่บนเรือ แม้ว่าในความเป็นจริง สินค้านั้นจะเป็นของผู้จ้างเรือก็ตาม สินค้าบนเรือจึงไม่อยู่ในความหมายของคำว่า เครื่องอุปกรณ์ (รายละเอียดจากคดี Longton V. Horton 1842 และคดี Alexander versus Simms 1854)<sup>28</sup>

การจ้างเรือย่อมไม่ครอบคลุมถึงคอกผลของเรือด้วย เช่น ค้ำระวางเรือ เป็นต้น เว้นเสียแต่จะมีข้อตกลงโอนสิทธิความเป็นผู้มีสิทธิรับค้ำระวางเรือให้แก่ผู้รับจ้างเรือ หรือผู้รับจ้างเรือ เข้าครอบครองเรือที่จ้างโดยเหตุอันชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับจ้างเรือย่อมมีสิทธิได้รับค้ำระวางเรือซึ่งได้มาในระหว่างที่ตนครอบครองเรือดังกล่าว <sup>29</sup>

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibid., P.56.

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> Ibid.



ในปัจจุบันมีการจำนองทรัพย์สินเพื่อประกันการชำระหนี้ โดยคู่สัญญาตกลงกันเบิกจ่ายเงินกู้เป็นงวด และวงเงินสินเชื่อเป็นลักษณะหมุนเวียน (Revolving credit) กล่าวคือ ยอดหนี้มีการเพิ่มขึ้นหรือลดลงเมื่อวงเงินกู้งวดใหม่มีการเบิกจ่ายและมีการชำระหนี้ของงวดที่แล้ว ที่ได้มีการเบิกจ่ายไปแล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ความสมบูรณ์ของสัญญาจำนองซึ่งเป็นหนี้อุปถัมภ์เป็นประกันการชำระหนี้ในจำนวนเงินเท่าใดแน่ และจะต้องมีการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่จำนองประกันนี้อยู่ตลอดเวลาหรือไม่ รวมทั้งลำดับการได้รับชำระหนี้จะถืออย่างไร ตัวอย่างในวันที่ 1 มกราคม มีการทำจำนองประกันวงเงินกู้จำนวนทั้งสิ้น 10 ล้านบาท และได้มีการเบิกจ่ายเงินกู้งวดแรกจำนวน 5 ล้านบาท ในวันที่ 1 มีนาคม มีการเบิกจ่ายเงินกู้อีกงวดหนึ่ง จำนวน 1 ล้านบาท รวมยอดเงินกู้ทั้งสิ้น 6 ล้านบาท ถ้าปรากฏว่าต่อมาเจ้าของเรือผู้จำนองถูกฟ้องคดีให้ล้มละลายในวันที่ 2 มีนาคม หนี้เงินกู้ทั้งสิ้น 6 ล้านบาท ที่ได้มีการเบิกจ่ายไปนี้จะถือเป็นหนี้ที่มีบุริมสิทธิในฐานะเป็นหนี้จำนองซึ่งเกิดขึ้นภายหลังวันที่ 1 มกราคม โดยไม่ถูกตัดความต่อเนื่องของยอดวงเงินกู้เป็น 2 ครั้ง หรือว่าเฉพาะหนี้เงินกู้จำนวน 5 ล้าน อยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อน เนื่องจากเบิกจ่ายในวันที่ 1 มกราคม และหนี้จำนวน 1 ล้านอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ทีหลัง เพราะเบิกจ่ายในวันที่ 1 มีนาคม หลังยอดหนี้จำนวน 5 ล้านบาท

ลักษณะการจำนองเรือประกันการชำระหนี้ Revolving credit ในประเทศอังกฤษ เรียกว่า "Open account mortgages" ข้อความเกี่ยวกับภาระจำนองจะระบุอยู่ในสัญญาการให้หลักประกัน (Collateral Agreement) โดยระบุถึงวงเงินสูงสุดที่เป็นประกัน พร้อมทั้งลำดับในการได้รับชำระหนี้จากเรือที่จำนองเป็นประกัน ในคดี *Hopkinson V. Rolt* 1861 ซึ่งข้อเท็จจริงเป็นกรณีการจำนองทรัพย์สินเป็นประกันเงินกู้ที่จะได้มีการเบิกจ่ายกันในอนาคตโดยผู้ต่อเรือ ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ การจำนองดังกล่าวเป็นหลักประกันสำหรับหนี้เงินกู้ที่จะมีการเบิกจ่ายต่อไปโดยอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนผู้รับจำนองเรือรายที่สอง โดยผู้รับจำนองรายแรกได้รับคำบอกกล่าวจากผู้รับจำนองรายที่สองนี้แล้วหรือไม่อย่างไร คดีนี้เป็นการตัดสินและวางเป็นหลักเกณฑ์ว่า การจำนองเรือประกันเงินกู้ที่จะมีการเบิกจ่ายกันในเวลาต่อมา นั้น จะอยู่ในลำดับการได้รับการชำระหนี้โดยถือตามลำดับวันที่มีการเบิกจ่ายเงินกู้แต่ละงวด



องค์ประกอบหลักที่ปรากฏก็คือคำออกกล่าวแจ้งการเข้ามาขัดความต่อเนื่องของภาระงานโดยผู้รับงานเรือรายหลังไปยังผู้รับงานเรือรายที่มาก่อน ซึ่งมีเรือมาประกันการชำระหนี้ที่จะมีการเบิกจ่ายเป็นงวด ๆ ในอนาคต (ผู้รับงานเรือรายแรก) ซึ่งหากผู้รับงานเรือรายแรกดังกล่าวไม่ได้รับแจ้งก่อนที่จะมีการเบิกจ่ายเงินงวดต่อไป แนวโน้มศาลจะตัดสินให้เจ้าหน้าที่ผู้รับงานเรือรายแรกสำหรับประกันการชำระหนี้ในส่วนหลังที่จะมีการเบิกจ่ายอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนผู้รับงานเรือรายที่สองที่เป็นผู้เข้ามาขัดความต่อเนื่องของภาระงานดังกล่าว ซึ่งสิทธิของผู้รับงานเรือรายแรกสำหรับกรณีดังกล่าวนี้ The Law of Property Act 1925 เรียกว่า หลักการ Tacking<sup>30</sup> กล่าวคือ จะถือเอาหนี้ที่มีการเบิกจ่ายงวดหลังอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ลำดับเดียวกับเงินกู้ที่เบิกจ่ายในงวดแรก แม้การเบิกจ่ายดังกล่าวจะเกิดขึ้นหลังจากมีการงานเรือแก่ผู้รับงานเรือรายที่สองแล้วก็ตาม หากว่าผู้รับงานเรือรายแรกไม่ทราบถึงการเข้ามาขัดความต่อเนื่องของภาระงานโดยผู้รับงานเรือรายถัดมา

ซึ่งกรณีดังกล่าวข้างต้น ในสหรัฐอเมริกาจะรู้จักกันในนามว่า "Future advance" หรือ "Open - end mortgages" การงานเรือประกันหนี้ประเภท Future advance นี้เป็นที่ยอมรับถึงความสมบูรณ์ แม้ว่าใน The Ship Mortgage Act of 1920 จะไม่ระบุถึงลักษณะการงานเรือประเภทนี้ก็ตาม ซึ่งในความเป็นจริงปัจจุบันนี้ก็ไม่ได้มีการพิจารณาถึงประเด็นที่ว่า วันที่จดทะเบียนงานเรือนั้นจะมีการส่งมอบเงินกู้ให้ในจำนวนที่น้อยกว่าที่ปรากฏในเอกสารสัญญางานเรือว่าเป็นข้อบกพร่องอันจะสร้างปัญหาแต่อย่างใด ในความเป็นจริงนั้นตราบเท่าที่ระยะเวลาหนี้งานเรือและจำนวนเงินที่งานเรือเป็นประกันยังไม่ถึงกำหนดชำระตามสัญญางานเรือที่ได้มีการจดทะเบียนตาม Title 46 U.S.Code มาตรา 921 (b)(5) และได้

---

<sup>30</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, pp.229-231.

มีการสลักหลังข้อความดังกล่าวไว้ที่เอกสารทะเบียนกำกับเรือตามมาตรา 922 (c)(3) การ  
 จํานองเรือเพื่อประกันการชำระหนี้เงินกู้ที่จะมีการเบิกจ่ายกันในอนาคตนั้นก็ยังคงสมบูรณ์ แม้ว่าจะ  
 ยังไม่มีการเบิกจ่ายเงินกัน ณ เวลาที่จดทะเบียนก็ตาม อย่างไรก็ตาม ประเด็นปัญหาในส่วนที่  
 เกี่ยวกับลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนหลังนั้น ยังไม่ปรากฏว่าศาลได้วางหลักเกณฑ์ยุติไว้แต่อย่าง  
 ใด ซึ่งใน The Ship Mortgage Act of 1920 เอง ก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติสำหรับการแก้  
 ปัญหาดังกล่าวไว้แต่อย่างใด ในกรณีที่เกิดปัญหากฎหมายสำหรับใช้บังคับการจํานองเรือ ศาลจะ  
 ค้นหาที่มาของกฎหมายอื่น ๆ เพื่อจัดข้อขัดข้องต่าง ๆ เหล่านี้ ในสหรัฐอเมริกาจะปรากฏ  
 ประเด็นความขัดแย้งทางด้านเจ้าหน้าที่ศาลเอง โดยศาลบางท่านถือว่าการจํานองทรัพย์สิน  
 ประกันการชำระหนี้เงินกู้ที่จะมีการเบิกจ่ายเป็นงวดในอนาคตนั้น มีลำดับการได้รับชำระหนี้  
 โดยถือเอาตั้งแต่วันที่ได้จดทะเบียนจํานอง ในขณะที่ศาลอีกฝ่ายหนึ่งยึดเอาวันที่ได้มีการเบิกจ่าย  
 เงินกู้กันจริง โดยทั่วไปศาลจะแบ่งลักษณะการเบิกจ่ายเงินกู้เป็นงวดในอนาคตเป็น 2 ประเภท  
 คือ 1) ประเภท obligatory ซึ่งถือเอาลำดับหลักประกันนับจากวันที่ได้จดทะเบียน และ  
 2) ประเภท optional ซึ่งยังไม่มีการวางหลักเกณฑ์เป็นที่ยุติแน่นอน โดยศาลในบางรัฐจะถือ  
 ว่าหนี้เบิกจ่ายงวดหลังอยู่ในลำดับก่อนหน้าที่เข้ามาขัดความต่อเนื่องของภาระหนี้ทั้งหมด หาก  
 ผู้รับจํานองรายแรกนี้ไม่ได้รับคําคอกกล่าวจากผู้รับจํานองรายหลัง อย่างไรก็ตาม เป็นที่ปรากฏ  
 ว่าศาลอเมริกันส่วนใหญ่ได้ยึดตามหลักเกณฑ์ของการเบิกจ่ายเงินกู้ในลักษณะ optional ว่าหนี้  
 นั้นจะอยู่ในงวดหลังเจ้าหน้าที่ผู้รับจํานองรายหลัง หากปรากฏว่าผู้รับจํานองรายแรกได้รับคําคอก  
 กล่าวจากผู้รับจํานองรายหลังก่อนที่จะมีการเบิกจ่ายเงินกู้งวดต่อมา และเพื่อการขจัดปัญหาข้อ  
 ขัดข้องตลอดจนความคลุมเครือที่ยังหาข้อยุติแน่นอนไม่ได้นี้ The Uniform Commercial  
 Code (U.C.C.) หรือประมวลกฎหมายแพ่งของอเมริกันจะถูกนำมาใช้เพื่ออุดช่องว่างกฎหมาย  
 ของ The Ship Mortgage Act of 1920 นี้ โดยทำเป็นข้อตกลงกันในสัญญาให้หลักประกัน  
 กำหนดให้หนี้เบิกจ่ายเงินกู้งวดหลังนี้เป็นหนี้ลำดับเดียวกับหนี้เบิกจ่ายเงินกู้งวดแรก 31

31 Ibid., pp. 229-231.

สำหรับขอย้ายทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้ภาระการจำนองเรือของสหรัฐอเมริกา นั้น บัญญัติว่า Preferred Mortgage ไม่ครอบคลุมถึงเครื่องอุปกรณ์ที่ได้มาภายหลังการจำนอง ถ้าหากว่าเครื่องอุปกรณ์ดังกล่าวจะไม่กลายเป็นส่วนประกอบสำคัญของเรือ ในขณะที่เครื่องอุปกรณ์ที่ถือเป็นส่วนประกอบอันสำคัญจำเป็นของเรือแล้ว หรือคู่สัญญาตกลงให้จำนองครอบคลุมไปถึงเครื่องอุปกรณ์ทั้งหลายแม้จะได้มาภายหลังการจำนอง ผลก็คือ เครื่องอุปกรณ์ดังกล่าวจะอยู่ภายใต้ขอย้ายของทรัพย์สินที่ติดภาระการจำนองด้วย ในกรณีที่มีการซื้อขายเครื่องอุปกรณ์โดยเจ้าของเรือยังค้างชำระค่าอุปกรณ์นั้น ผู้ขายย่อมถือเป็นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์แท้จริงในเครื่องอุปกรณ์นั้นและมีสิทธิยึดหน่วงเครื่องอุปกรณ์นั้น หากแต่ว่าผู้ขายก็ไม่มีลักษณะเป็น Preferred Mortgage ในขณะที่ถ้าผู้ขายยึดหน่วงเครื่องอุปกรณ์นั้นไว้ในฐานะเป็นหลักประกันการชำระหนี้ ผู้ขายนั้นก็กลับจะมีสถานะเป็น Preferred Mortgage ซึ่งจะมีผลต่อลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนหลังเจ้าหน้าที่รายอื่น ๆ การจำนองเรือของสหรัฐอเมริกานี้ไม่ครอบคลุมถึงค่าระวางเรืออันเป็นดอกผลของเรือดังกล่าว หากไม่ระบุให้มีการจ่ายค่าระวางเรือดังกล่าวมาให้แก่ผู้รับจำนองเรือโดยตรง 32

การจำนองเรือที่ได้จดทะเบียนแล้วสามารถโอนไปให้บุคคลอื่นได้ทั้งโดยข้อตกลงในรูปแบบของสัญญาหรือโดยผลของกฎหมาย เช่น กรณีคู่สัญญาล้มละลาย เป็นต้น การโอนดังกล่าวนี้จำเป็นต้องไปทำการจดทะเบียน โดยผู้รับโอนสามารถข้สิทธิได้ในนามของตนเองได้เท่าเทียมกับผู้รับจำนอง กรณีการโอนที่มีได้ดำเนินการจดทะเบียนนั้นคงมีผลบังคับได้เฉพาะระหว่างผู้โอนและผู้รับโอนในสิทธิต่าง ๆ ภายใต้การจำนอง แต่ในระหว่างเจ้าของเรือผู้จำนองและผู้รับโอนสิทธิของผู้รับจำนองเรือมานี้ ศาลจะบังคับให้ตามหลักความยุติธรรม (equity) โดยจะบังคับให้มากที่สุดเท่าที่ควรจะบังคับให้ได้ กรณีการโอนที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ผู้ที่รับโอนผลประโยชน์ของผู้รับจำนองเรือมาจะต้องพิสูจน์ความถูกต้องของการเป็นผู้รับโอนนั้น โดยการ

---

32 Ibid., pp.218-219.

ประกาศข้อความเรื่องการโอนพร้อมแสดงเอกสารหลักฐานตามที่ The Merchant Shipping Act 1894 กำหนดไปยังบุคคลที่มีส่วนได้เสียในประโยชน์ดังกล่าว<sup>33</sup> กรณีการโอนสิทธิเรียกร้องในความเป็นผู้รับจ้างเรือโดยบุคคลภายนอกเข้าชาระหนี้แทนนั้น ต้องได้รับความยินยอมทั้งจากลูกหนี้ผู้จ้างเรือและเจ้าหนี้ผู้รับจ้างเรือด้วย บุคคลนั้นจึงจะเข้าสรวมสิทธิต่าง ๆ ที่หลายของเจ้าหนี้ผู้รับจ้างเรือได้<sup>34</sup>

การจ้างเรือตามกฎหมาย Common Law จะระงับหรือสิ้นสุดลงได้ 3 วิธีคือ

- 1) การได้ถอนเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างโดยผู้จ้างเรือหรือโดยบุคคลอื่น
- 2) การขายเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างโดยผู้รับจ้างเรือหรือโดยศาล หรือโดยวิธีอื่นนอกเหนือจากวิธีการขายเพื่อทำให้หนี้จ้างระงับ
- 3) การเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างหลุดเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้รับจ้างเรือ<sup>35</sup>

ลักษณะเด่นของการจ้างเรือ คือ กรรมสิทธิ์ การครอบครอง การใช้สอยเรือยังคงอยู่กับผู้จ้างเรือ เว้นแต่จะมีข้อตกลงระหว่างผู้จ้างเรือและผู้รับจ้างเรือเป็นอย่างอื่นซึ่งไม่ขัดกับกฎหมาย อย่างไรก็ตาม ในประเด็นเรื่อง การครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างนี้ ตามหลักกฎหมาย Common Law กำหนดให้ผู้รับจ้างเรือมีสิทธิเข้าครอบครองเรือที่จ้างได้ในกรณีที่ผู้จ้างเรือคิดค้นค่ามิชาระหนี้หรือผู้จ้างเรือทำให้เรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างลบลุลค่าลงหรืออยู่ในสภาพที่จะทำให้เกิดอันตรายจนกระทบถึงความเป็นหลักประกันการชาระหนี้ ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวถึงต่อไป เมื่อศึกษาถึงสิทธิของผู้รับจ้างเรือ

<sup>33</sup> Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, P.57.

<sup>34</sup> Jayson Kraut, American Jurisprudence. Vol 70 (New York : The Lawyers Co - Operative Publishing, 1973), P.812.

<sup>35</sup> Nigel Meeson , Ship and Aircraft Mortgages, P.59.

## สิทธิของผู้รับจำนอง เรือในการบังคับจำนองเรือ

การบังคับจำนองเรือ จัดเป็นมาตรการการบังคับชำระหนี้ที่มีบทบาทสำคัญในกรณีที่ลูกหนี้ผู้กู้ยืมเงินไปไม่ชำระหนี้ให้ตรงตามกำหนดเวลา และเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือเลือกที่จะใช้สิทธิฟ้องร้องให้ชำระหนี้ในฐานะผู้รับจำนอง แทนที่จะฟ้องร้องบังคับชำระหนี้ในฐานะ เจ้าหนี้สามัญทั่วไป ซึ่งเจ้าหนี้มีสิทธิที่จะให้ชำระหนี้ของตนจากทรัพย์สินของลูกหนี้จนสิ้นเชิงอันจะรวมถึงเรือลำที่นำมาจำนองนี้ด้วย เนื่องจากเจ้าหนี้ผู้รับจำนองจะอยู่ในฐานะที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้สามัญทั่วไป ภายหลังจากที่ได้มีการนำทรัพย์สินของลูกหนี้ออกขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาชำระหนี้

สิทธิของผู้รับจำนองเรือตามกฎหมายของกลุ่มประเทศ Common Law แบ่งพิจารณาสาระสำคัญได้ดังนี้

### 1. หลักเกณฑ์การบังคับจำนองเรือ

เมื่อมีการคิดค้นไม่ชำระหนี้ประชาชน ซึ่งมีการจำนองเรือ เป็นประกันอยู่นั้น เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือย่อมสามารถใช้สิทธิบังคับจำนองกับทรัพย์สินทั้งหลายอันอยู่ภายใต้ภาระจำนอง เช่น เรือ เครื่องอุปกรณ์ของเรือ เป็นต้น ซึ่งเมื่อผู้รับจำนองเรือใช้สิทธิบังคับจำนองแล้ว ผู้จำนองอาจหมดสิทธิที่จะได้ถอนภาระจำนองในทรัพย์สินจำนองนั้น มาตรการบังคับจำนองนี้มีวัตถุประสงค์ประสงค์เพื่อให้ผู้รับจำนองเรือสามารถได้รับการชำระหนี้จากลูกหนี้ผู้จำนอง ซึ่งนำเรือมาเป็นประกันการชำระหนี้ กฎหมายจำนองเรือของกลุ่มประเทศ Common Law นี้จึงได้มีการกำหนดวิธีการอื่นนอกเหนือจากวิธีการบังคับเรือโดยนำเรือออกขายทั้งโดยศาลเอง หรือโดยผู้รับจำนองเรือหรือผู้จำนองเรือนำออกขายเอง หรือโดยวิธีการเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุดเป็นกรรมสิทธิ์ นอกจากนั้น หากปรากฏว่าผู้จำนองเรือคิดค้นไม่ชำระหนี้อันมีเรือเป็นประกันแล้ว ผู้รับจำนองเรือมีสิทธิเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง และหาประโยชน์จากเรือดังกล่าว เช่น โดยการนำออกให้เช่า หรือนำเรือออกรับขนส่งสินค้าเพื่อจะได้มาซึ่งค่าระวางอันจะนำมาชำระหนี้ที่ค้างอยู่ ทั้งนี้ ผู้รับจำนองเรือมีสิทธิใช้สอยเรือดังกล่าวเท่าที่วิญญูชนจะพึงใช้ได้ โดย

ต้องดูแลรักษาเรือดังกล่าวภายใต้ค่าใช้จ่ายของตนเอง อย่างไรก็ตาม วิธีการดังกล่าวนี้ ผู้  
 จ้างยังไม่มีผลสิทธิที่จะได้ถอนเรือที่นำมาจ้างกลับคืนไป ดังนั้น หากผู้รับจ้างเรือไม่ต้องการให้มีการได้ถอนเรือที่ติดจ้างกลับคืน ผู้รับจ้างเรือก็ชอบที่จะใช้สิทธิในคดีขึ้นสู่ศาล เพื่อ  
 การฟ้องบังคับนำเรือออกขายหรือนำเรือที่จ้างหลุดเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้รับจ้างเรือ การ  
 จ้างที่ได้จดทะเบียนแล้วนี้ หากมีเหตุตามที่กฎหมายกำหนดให้ผู้รับจ้างเรือดังกล่าวใช้สิทธิ  
 บังคับจ้างได้แล้ว ผู้รับจ้างเรือสามารถบังคับจ้างเรือได้แม้จะปรากฏว่าเรืออยู่ใน  
 ความครอบครองของเจ้าของซึ่งเป็นชาวต่างประเทศ โดยมีสิทธิดำเนินการเพื่อนำเรือดังกล่าว  
 ให้นำกลับเข้ามาอยู่ในเขตอำนาจศาล ปรากฏจากคดี Hooper v. Gumm (1862) 36 การที่  
 ผู้รับจ้างเรือก็คิดกันว่าผู้จ้างเรือใช้สิทธิได้ถอนเรือที่จ้างไม่ว่าโดยวิธีใดอันไม่ชอบ ผู้  
 จ้างเรือมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับจ้างเรืออันเกิดจากการนี้ได้ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะม  
 การตกลงถึงกรณีดังกล่าวนี้ไว้ชัดเจน ในสัญญาการให้หลักประกันหรือไม่ก็ตาม 37 สำหรับ  
 เงื่อนไขและข้อจำกัดของการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อการบังคับจ้างนั้น จะได้กล่าวราย  
 ละเอียดยิ่งเมื่อศึกษาถึงเรื่องวิธีการบังคับจ้างเรือ ส่วนขอบข่ายทรัพย์สินที่จะอยู่ภายใต้การระ  
 จ้างอันจะสามารถบังคับจ้างได้ถึงนั้น ก็ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์เบื้องต้นในบทที่ได้ศึกษา  
 ถึงลักษณะทั่วไปของการจ้างเรือ กล่าวคือ ทรัพย์สินอันอยู่ภายใต้ขอบข่ายที่จ้างครอบไปถึงนั้น  
 จะได้แก่ เรือที่นำมาจ้างเป็นประกันการชำระหนี้ไม่ว่าเรือดังกล่าวจะได้ขึ้นทะเบียนเรือหรือ  
 ไม่ก็ตาม หรือไม่ว่าเรือดังกล่าวจะเป็นเรือของต่างประเทศหรือไม่ก็ตาม หรือไม่ว่าการจ้าง  
 ดังกล่าวจะได้จดทะเบียนตามที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ก็ตาม รวมตลอดถึงเครื่องอุปกรณ์อัน  
 จำเป็นสำหรับการใช้สอยเพื่อให้เรือดังกล่าวสามารถเดินทะเลได้โดยมั่นคงปลอดภัยโดยไม่คำนึง

36 Lord Hailsham, Halsbury's Laws of England. Vol 43  
 (London : Butterworths, 1983), P.104.

37 Nigel Meeson , Ship and Aircraft Mortgages, P.80.

ว่าเครื่องอุปกรณ์ดังกล่าวจะได้มาก่อนหรือภายหลังการเกิดภาระจำนองก็ตาม ในส่วนของดอกเบี้ยของเรือที่จำนองอันได้แก่ ค่าระวางเรือ นั้น คงต้องพิจารณาถึงเวลาที่ได้ค่าระวางเรือนี้ว่าได้มาก่อนหรือภายหลังผู้รับจำนองเรือใช้สิทธิเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินประกัน ซึ่งหากปรากฏว่า ค่าระวางเรือดังกล่าวได้มาภายหลังผู้รับจำนองเรือเข้าครอบครองเรือที่จำนองแล้ว ผลคือ ผู้รับจำนองเรือย่อมมีสิทธิในอันที่จะรับค่าระวางเรือมาเป็นของตน อันจะถือว่าเป็นประโยชน์ที่ได้มาภายใต้เงื่อนไขการจำนองเรือนี้ด้วย 38

## 2. วิธีการบังคับจำนองเรือ

กรณีผู้จำนองเรือไม่สามารถชำระหนี้ให้ตรงตามเวลาที่กำหนด กฎหมายการจำนองเรือของกลุ่มประเทศ Common Law กล่าวคือ Merchant Shipping Act 1894 ของประเทศอังกฤษ และ The Ship Mortgage Act of 1920 ของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดสิทธิของผู้รับจำนองเรือในการบังคับจำนองเรือไว้ตามสัญญาจำนองเรือโดยพิจารณาเป็น 4 วิธี คือ

ก. การเข้าครอบครองเรือและ/หรือเครื่องอุปกรณ์อันเป็นทรัพย์สินภายใต้ภาระจำนอง (Taking Possession)

ผู้รับจำนองเรือมีสิทธิตามกฎหมาย Common Law และมักจะระบุเป็นข้อตกลงไว้ในสัญญาให้หลักประกันในอันที่จะเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองได้เมื่อปรากฏ 39 สถานการณ์ 2 ประการอย่างใดอย่างหนึ่ง คือ

38 Ibid., P.56.

39 William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, P.210.

ประการที่หนึ่ง ผู้จำนองเรือผิวน้ำชำระดอกเบี้ยภายใต้การจำนองเรือ หรือผิวน้ำชำระคืนเงินต้น

ประการที่สอง แม้จะไม่ปรากฏว่าผู้จำนองเรือผิวน้ำชำระหนี้ หากแต่ว่าผู้จำนองเรือ การกระทำหรืองดเว้นกระทำการใดอันเป็นการทำให้เสียหายต่อทรัพย์สินจำนองที่นำมาเป็นหลักประกัน 40

โดยก่อนที่ผู้รับจำนองเรือจะเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองนั้น ผู้รับจำนองต้องบอกกล่าวแก่ผู้จำนองเรือว่าให้ชำระหนี้ที่ถึงกำหนดนี้ภายในกำหนดเวลาที่เหมาะสม มิฉะนั้นแล้วถ้าปรากฏว่าผู้รับจำนองเรือเข้าครอบครองเรือโดยมิชอบแล้ว ผู้รับจำนองเรือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายทั้งหลายที่เกิดขึ้นแก่ผู้จำนองเรือ ประเด็นที่ควรพิจารณาคือ ลักษณะเช่นไรที่จะถือได้ว่าเป็นการทำให้เสียหายต่อทรัพย์สินจำนอง ในระหว่างเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองอยู่ในความครอบครองของผู้จำนองเรือ ผู้จำนองเรือย่อมมีสิทธิใช้สอนำเรือนั้นออกหาประโยชน์ได้ การนำเรือดังกล่าวออกให้เช่า หากไม่ปรากฏว่าเป็นการทำให้เสียหายต่อเรืออันเป็นหลักประกันแล้ว แม้ว่าหนี้ที่เรือจำนองเป็นประกันจะถึงกำหนดชำระอันทำให้ผู้รับจำนองเรือย่อมมีสิทธิใช้สอนำเรือนั้นออกหาประโยชน์ได้ การนำเรือดังกล่าวออกให้เช่า หากไม่ปรากฏว่าเป็นการทำให้เสียหายต่อเรืออันเป็นหลักประกันแล้ว แม้ว่าหนี้ที่เรือจำนองเป็นประกันจะถึงกำหนดชำระอันทำให้ผู้รับจำนองเรือมีสิทธิเข้าครอบครองเรือดังกล่าวก็ตาม ศาลจะพิจารณาให้ผู้รับจำนองเรือใช้สิทธิเข้าครอบครองเรือหรือไม่นั้น จะขึ้นอยู่กับว่าผู้รับจำนองเรือนั้นจะยอมรับการที่ผู้จำนองเรือนำเรือออกให้เช่าในระหว่างที่ตนครอบครองเรือหรือไม่ การนำเรือออกให้เช่านี้ไม่ได้ถือได้ว่าเป็นการทำให้เสียหายต่อทรัพย์สินจำนองเสมอไป ต้องพิจารณาข้อเท็จจริงและสภาพการปฏิบัติงาน

---

40 Nigel Meeson , Ship and Aircraft Mortgages, P.87.



ในเรือที่นำออกให้เข้านั้นประกอบด้วย 41 อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่น่าเรืออันเป็นทรัพย์สินงานออกเดินทะเลระหว่างประเทศ ยังไม่ถือเป็นเหตุผลเพียงพอที่ผู้รับงานจะใช้สิทธิเข้าครอบครองเรือที่งานอนั้น แม้ว่าเรือดังกล่าวจะเดินทะเลออกไปทำการค้าในต่างประเทศหรือ ณ ที่ใด ๆ ซึ่งจะเป็นการยากต่อผู้รับงานในการบังคับหลักประกันงานอนั้น (จากคดี The Highlander 1843) 42 ในบางกรณี เมื่อมีการนำเรือที่งานออกให้เข้าแล้วผู้รับงานดำเนินการอย่างใด ในลักษณะที่เป็นการเข้าแทรกแซงจนเป็นเหตุให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้รับงานเรือหรือผู้เกี่ยวข้องอื่น ศาลก็อาจมีคำสั่งให้ผู้รับงานเรือหยุดดำเนินการดังกล่าว หรืออาจมีคำสั่งให้ปล่อยเรือที่ผู้รับงานเรือได้ขอให้ศาลมีคำสั่งกักไว้ ในสถานการณ์ที่ผู้รับงานเรือประสบปัญหาภาวะทางการเงิน ศาลอาจตัดสินให้ผู้รับงานเรือเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินงานก็ได้ ข้อสรุปนี้ ได้จากคดี Laming V. Seater เรือที่ติดภาระงานถูกนำไปซ่อมแซมโดยผู้รับงานเรือจ่ายค่าซ่อมแซมเพียงบางส่วน และส่วนที่ค้างชำระนั้นผู้ซ่อมแซมเรือรับงานเรือดังกล่าวแทนโดยอยู่ในฐานะเป็นผู้รับงานเรือรายที่สอง และปรากฏต่อมาว่า เรือนั้นถึงกำหนดที่ต้องออกเดินทะเลระหว่างประเทศตามสัญญาเช่าเรือซึ่งผู้รับงานเรือได้ทำไว้ ผู้รับงานเรือรายแรกได้ชำระค่าซ่อมแซมเรือที่ค้างชำระแทน จึงรับช่วงสิทธิความเป็นผู้รับงานเรือของผู้ซ่อมแซมเรือมาด้วย ขณะเดียวกันก็ปรากฏว่าผู้รับงานเรือละเลยในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลซึ่งทำขึ้นในนามของผู้รับงานเรือ ศาลจึงตัดสินให้ผู้รับงานเรือเข้าครอบครองเรือดังกล่าว 43 ในคดี Johnston V. Royal Mail Steam Packet Company 1867 ศาลได้ตัดสินให้ผู้รับงานเรือเข้าครอบครองเรือที่งานเนื่องจากเรือดังกล่าวถูกนำออกให้เข้าเป็นเวลานานเกินสมควรถึง 5 ปี 44 ซึ่งในความเป็นจริงนั้น ศาล

41 Ibid., P.88.

42 Ibid.

43 Ibid., P.89.

44 Ibid.

คงได้พิจารณาถึงองค์ประกอบและข้อเท็จจริงอื่นประกอบด้วยหาข้อพิจารณาเพียงระยะเวลาของสัญญาเช่าเรือที่ติดภาระงานแต่เพียงอย่างเดียวไม่ ในกรณีที่ผู้จ้างเรือเช่าเรือที่จ้างออกให้เช่าภายใต้ข้อตกลงที่หาให้ต้องรับภาระมากกว่าปกติ หรือภายใต้ข้อตกลงที่ไม่ก่อให้เกิดผลประโยชน์แต่อย่างใดนั้น ผู้รับจ้างเรืออาจใช้สิทธิเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างของผู้พิพากษา Lord Alverstone ได้กล่าววางหลักไว้ในคดี The Heater Bell 1901 ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า ผู้จ้างเรือเช่าสัญญากับโจทก์ให้ใช้เรือโดยโจทก์จะเข้าครอบครองเรือที่ติดภาระงานนี้เป็นเวลา 6 สัปดาห์ และผู้จ้างเรือเป็นผู้ทำประกันภัยทางทะเลในเรือดังกล่าวเอง โดยโจทก์ไม่มีหน้าที่หรือข้อผูกมัดใดอันที่จะต้องดูแลรักษาซ่อมแซมเรือดังกล่าว ผลประโยชน์ต่าง ๆ จากการนี้จะแบ่งกันระหว่างผู้จ้างเรือและโจทก์ในอัตราส่วนที่เท่า ๆ กัน จำเลยผู้รับจ้างเรือได้ใช้สิทธิเข้าครอบครองเรือดังกล่าวด้วยเหตุผลว่ามีการผิดนัดชำระหนี้เงินกู้ การกระทำดังกล่าวเป็นเหตุให้ผู้จ้างเรือถูกตัดสินให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่โจทก์ การนำเรืออันเป็นทรัพย์สินภายใต้ภาระงานออกให้ใช้ภายใต้สัญญาซึ่งมีข้อตกลงดังกล่าว ยังไม่พอถือว่าเป็นการทำให้เสียหายต่อเรืออันเป็นทรัพย์สินที่นำมาจ้างประกันการชำระหนี้ ผู้พิพากษา Lord Alverston กล่าวว่า "ข้าพเจ้าไม่ได้จะกล่าวว่าข้อตกลงหรือสัญญาที่ให้น้ำเรือดังกล่าวออกใช้หาประโยชน์เพียงครั้งเดียวนั้น เป็นการทำให้เสียหายต่อเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างหรือไม่ ไม่มีข้อกังขาแน่นอนว่าเรือดังกล่าวย่อมไม่สามารถนำออกหาประโยชน์ในรูปของค่าระวางเรือได้ภายในช่วงระยะเวลา 6 สัปดาห์ ข้าพเจ้าเห็นว่าผู้รับจ้างเรือมีสิทธิเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจ้างโดยเข้าขัดขวางการนำเรือออกเดินทะเลจากข้อตกลงระหว่างโจทก์และผู้จ้างเรือ เว้นเสียแต่ว่า เรือดังกล่าวจะได้รับการป้องกันจากภัยอันตรายทางทะเลต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับเรือโดยการมีประกันภัยคุ้มภัยทางทะเล" 45

---

45 Ibid., P.90.

ประเด็นพิจารณาเกิดเพิ่มขึ้นอีกคือ การก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเหนือเรือในลักษณะ  
 บุริมสิทธิทางทะเล นั่นถือเป็นการทำให้เสียหายต่อเรืออันเป็นทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้การระจำนองหรือ  
 ใม่ ผู้พิพากษา Fletcher Moulton ได้กล่าวไว้ว่า

การก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเล อาจไม่ถือเป็นการละเมิดสิทธิของผู้รับ  
 จำนองเรือ แม้ว่าบุริมสิทธิทางทะเลอยู่ในลำดับที่จะได้รับการชำระหนี้โดย  
 ำสิทธิเรียกร้องเหนือเรือดังกล่าวได้ก่อนผู้รับจำนองเรือก็ตาม เช่น ใน  
 กรณีที่เรืออยู่ในภาวะอันตรายและได้ยอมรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล  
 บุริมสิทธิทางทะเลย่อมเกิดขึ้นในกรณีนี้ ความแตกต่างย่อมเด่นชัดหากปล่อย  
 ำให้เรือดังกล่าวตกอยู่ในภาวะอันตรายนั้น ซึ่งเป็นการทำให้เสียหายต่อเรือ  
 อันเป็นหลักประกัน ลักษณะนี้เป็นการสมควรหรือไม่ที่จะำให้เรือซึ่งต้องเดิน  
 ทะเลและได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจนเกิดบุริมสิทธิทางทะเลอยู่ใน  
 ลำดับที่จะได้รับการชำระหนี้ อันเกิดจากการเข้าช่วยเหลือนั้นก่อนผู้รับจำนอง  
 เรือ ข้าพเจ้าพอใจเป็นอย่างยิ่งที่หลัก equity ไม่เคยเข้าไปยุ่งเกี่ยวกับ  
 การำสิทธิเข้าครอบครองของผู้รับจำนองเรือในเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง  
 ภายใต้อาณัติที่เกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้น โดยอ้างว่าเป็นการทำให้เสียหาย  
 ต่อเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง 46

คำตัดสินดังกล่าวอาจพอจักทำให้เข้าใจในระดับหนึ่งได้ว่า การก่อภาระ  
 บุริมสิทธิทางทะเลนั้นอาจไม่ำชการทำให้เสียหายแก่เรืออันเป็นทรัพย์สินภายใต้อาณัติ  
 ระจำนอง แต่กลับจะเป็นการทำให้เรือดังกล่าวมีโอกาสหรือความเป็นไป  
 ำได้ที่จะกลับมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้แก่ผู้รับจำนองเรือ หลังจากที่ต้อง  
 ประสบอยู่ในภาวะอันตรายซึ่งกลับจะเป็นการทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้รับ  
 จำนองเรือมากกว่าหากไม่มีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่เรือดังกล่าว

46 Ibid.



รูปแบบของการเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินงานของผู้รับงานเอง เรือนั้นพอจักพิจารณาแยกออกได้ 2 รูปแบบ คือ

- 1) โดยผ่านกระบวนการทางศาล ในกรณีฟ้องเป็นคดีต่อตัวทรัพย์สินโดยตรง (action in rem) ต่อศาลพาณิชย์นาวีแล้วศาลมีคำสั่งกักเรือ
- 2) โดยผู้รับงานเองเรือเข้าครอบครองเรือเอง (actual possession) หรือส่งหรือแต่งตั้งนายเรือเป็นตัวแทนเข้าครอบครองเรือแทนตน โดยไม่ต้องผ่านกระบวนการทางศาล หรือผู้รับงานเองเข้าครอบครองเรือในลักษณะ constructive possession ซึ่งผู้รับงานเองเรือต้องแสดงเจตนาและหลักฐานในการใช้สิทธิเข้าครอบครองเรือ พร้อมบทสันนิษฐานเรื่องความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ โดยก่อนเข้าครอบครองเรือนั้น ผู้รับงานเองเรือต้องบอกกล่าวไปยัง ผู้จ้างงานเรือ ผู้เช่าเรือ และบุคคลทั้งหลายซึ่งมีประโยชน์เกี่ยวข้อง เช่น นายหน้าผู้รับประกันภัย ผู้ถือ Bill of Lading เป็นต้น

ในระหว่างที่เรืออันเป็นทรัพย์สินงานเองไม่ได้อยู่ในความครอบครองของผู้รับงานเองเรือ ผู้รับงานเองมีสิทธิโดยชอบอันที่จะใช้มาตรการใดก็ตาม เพื่อปกป้องกรรมสิทธิ์ในเรือที่จ้างงานของผู้จ้างงานเรือหรือในตัวเรืออันเป็นทรัพย์สินงานเอง ซึ่งจะรวมถึงการเข้าแทรกแซงการกระทำใด ๆ ก็ตาม อันจะมีผลกระทบต่อทรัพย์สินที่เป็นหลักประกัน และในกรณีจำเป็นก็อาจจะวางประกันเพื่อให้ศาลสั่งปล่อยเรือในคดีที่ฟ้องตัวเรือโดยตรง (action in rem) <sup>47</sup>

ผลของการที่ผู้รับงานเองเรือเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินงานเอง สถานะของผู้รับงานเองเรือจะเทียบเท่ากับเจ้าของเรือ โดยปกติหากผู้รับงานเองเรือยังไม่ได้เข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินงานเองและไม่มีข้อตกลงระบุไว้ชัดแจ้งในสัญญาการให้หลักประกัน ผู้รับงานเองเรือ

---

47 Ibid., P.82.

ยอมไม่มีสิทธิในอันที่จะเรียกหรือรับชำระวางเรืออันเป็นดอกผลของทรัพย์ที่จำนอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชำระวางเรือที่ได้มาก่อนผู้รับจำนองเรือใช้สิทธิเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์จำนอง ผู้พิพากษา James ได้กล่าวไว้ในคดี Liverpool Marine Credit Company V. Wilson 1872 ว่า ผู้รับจำนองเรือไม่มีสิทธิโดยเด็ดขาดในชำระวางเรือที่ได้รับมาในระหว่างการจำนองเรือ ผู้รับจำนองเรือไม่มีสิทธิที่จะยอมรับหรือรับเอาชำระวางเรือโดยบอกกล่าวแจ้งไปยังผู้เช่าเรือในกรณีที่ยังไม่มีการชำระชำระวางเรือ แต่ถ้าหากผู้รับจำนองเรือเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์จำนองก่อนที่จะมีการหามาได้ซึ่งชำระวางเรือ ผู้รับจำนองยอมมีสิทธิในอันที่จะรับเอาชำระวางเรือที่เกิดขึ้นดังกล่าวได้<sup>48</sup> โดยชำระวางเรือนั้นต้องถึงกำหนดชำระภายหลังจากผู้รับจำนองเรือใช้สิทธิเข้าครอบครองเรือจำนองนั้น โดยไม่คำนึงถึงว่าชำระวางเรือดังกล่าว จะได้ตกลงเกิดขึ้นก่อนเวลาที่จะได้มีการเข้าครอบครองเรือโดยผู้รับจำนองเรือหรือไม่ นอกจากนี้ ผู้รับจำนองเรือต้องรับผิดชอบในภาระค่าใช้จ่ายทั้งหลายที่เกิดขึ้นเพื่อการดำเนินงานของเรือ รวมถึงค่าจ้าง นายเรือ ลูกเรือ ซึ่งได้กลายมาเป็นคนภายใต้บังคับบัญชาของผู้รับจำนองเรือเพื่อการดำเนินงานของเรือ ภายหลังจากที่ตนเข้าครอบครองเรือดังกล่าว<sup>49</sup> อย่างไรก็ตาม ในกรณีสำหรับค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งชำระวางเรือซึ่งเกิดขึ้นก่อนที่ผู้รับจำนองเรือจะเข้าครอบครองเรือดังกล่าว ซึ่งผู้เช่าเรือได้ขอเบิกทดลองจ่ายจากบัญชีชำระวางเรือ โดยมีการกำหนดวงเงินสูงสุดที่อนุญาตให้เบิกจากบัญชีชำระวางเรือได้นั้น หากต่อมามีการขอเบิกทดลองจ่ายอีกจนเกินจำนวนเงินสูงสุดที่อนุญาตให้เบิกได้แล้วเมื่อผู้รับจำนองเรือเข้าครอบครองเรือดังกล่าวแล้ว ผู้รับจำนองเรือยอมมีสิทธิได้รับชำระวางเรือดังกล่าวและหักด้วยเงินค่าใช้จ่ายที่ได้มีการทดลองจ่ายไปภายในชื่อบัญชีชำระวางเรือ ซึ่งอนุญาตให้เบิกทดลองจ่ายได้สูงสุดภายใต้สัญญาเช่าเรือ สำหรับส่วนที่มีการเบิกทดลองจ่ายเกินจำนวนเงินสูงสุดที่ได้

<sup>48</sup> Ibid., P.95.

<sup>49</sup> Ibid., P. 97.

รับอนุญาตนั้น ไม่สามารถนำมาหักออกจากค่าระวางเรือดังกล่าวได้<sup>50</sup> (คดี The Tanner V. Phillips 1872) เมื่อผู้รับจ้างเรือเข้าครอบครองเรือที่จ้างย่อมมีสิทธิใช้สอยเรือเพื่อหาประโยชน์ในรูปของค่าระวางเรือได้เท่าที่วิญญูชนจะพึงใช้สอยในระหว่างที่รอการดำเนินการเพื่อขายเรือที่ติดภาระจ้างดังกล่าว มิฉะนั้นหากเกิดความเสียหายใดแก่เรือ ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบในบรรดาความเสียหายทั้งหลายที่เกิดขึ้นจากการนี้ (คดี Marriott V. The Anchor Reversionary Co. 1861)<sup>51</sup>

โดยปกติ เรือส่วนมากมักจะมีการทำประกันภัยไว้โดยเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้เสียในเรือ นั้น ๆ กรณีเรือที่นำมาจ้างนั้นในเอกสารเกี่ยวกับสัญญาการให้หลักประกัน จะกำหนดไว้ว่า หน้าที่ดังกล่าวนี้จ้างเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ หรือถ้าหากผู้รับจ้างเรือเป็นผู้ทำประกันภัยเรือดังกล่าวเอง ภาระในการจ่ายเบี้ยประกันภัยนั้นจะตกอยู่กับผู้จ้างเรือ ซึ่งข้อเท็จจริงจะแตกต่างไปจากนี้ประการใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับอำนาจต่อรองระหว่างผู้จ้างเรือและผู้รับจ้างเรือ ในกรณีที่ผู้รับจ้างเรือเข้าครอบครองเรือและมีภาระที่จะต้องจัดทำประกันภัยสำหรับเรือดังกล่าว ผู้รับจ้างเรืออาจหักภาระการจ่ายเบี้ยประกันภัยนั้นจากค่าระวางเรือที่ตนจะได้รับ อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏว่าผู้รับจ้างเรือมีสิทธิที่จะนำเอาเงินเบี้ยประกันภัยที่ตนได้จ่ายไปนั้นมารวมเข้ากับยอดหนี้ซึ่งมีเรือจ้างเป็นประกันการชำระหนี้ แต่ถ้าหากปรากฏว่าเรือดังกล่าวไม่มีการจัดทำประกันภัยคุ้มครองไว้ ผู้รับจ้างเรือก็อาจถือว่าพฤติการณ์ดังกล่าว เป็นการทำให้เสียหายต่อเรืออันเป็นหลักประกันการชำระหนี้ และใช้สิทธิเข้าครอบครองเรือก็ได้<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Ibid., pp.95-96.

<sup>51</sup> Ibid., P.97.

<sup>52</sup> Ibid., pp.83-86.

ข. การแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ในเรื่ออันเป็นทรัพย์สินจำนอง (The Appointment of a Receiver)

การแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ (receiver) นี้เป็นวิธีการเพื่อรักษาทรัพย์สินที่จำนองเพื่อประโยชน์ของผู้รับจำนอง จึงอาจพิจารณาเป็นขั้นตอนซึ่งอาจเกิดขึ้นเพื่อการบังคับจำนองเรื่อโดยวิธีการขาย ในสัญญาการให้หลักประกันการชำระหนี้ที่มีข้อตกลงไว้ชัดเจนถึงเรื่องการแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ในเรื่ออันเป็นทรัพย์สินจำนอง การแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ซึ่งเรียกว่า receiver นี้ จะมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้จำนองเรื่อ ในกรณีที่ไม่มีความระบุนำไว้ในสัญญาถึงการแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ (receiver) ผู้รับจำนองเรื่อก็อาจร้องขอให้ศาลแต่งตั้งให้ก็ได้โดยผู้รับจำนองเรื่อนี้จะถือว่าเป็นการตั้งตัวแทนดูแลรักษาหรือดำเนินการเกี่ยวกับเรื่อที่จำนองให้แก่ผู้จำนองเรื่อ

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา ศาล District Court อาจแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ในเรื่อที่จำนองให้ในคดีที่ฟ้องตัวทรัพย์สินโดยตรง (action in rem) เพื่อบังคับ Preferred Mortgage ให้ และถ้าศาลพิจารณาเห็นสมควรศาลอาจมีดุลพินิจแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ดังกล่าวนี้ขึ้นมาดำเนินการเกี่ยวกับเรื่อที่จำนองก็ได้ ศาลจะไม่แต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ให้ในกรณีที่ปรากฏว่าผู้รับจำนองเรื่อเป็นวิสาหกิจเอกชน และการตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ในลักษณะดังกล่าวจะนำมาซึ่งความเสียหายแก่ผู้รับจำนองเรื่อ ศาลอาจแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ให้ในระหว่างที่รอกระบวนการเพื่อการบังคับเอาเรื่อที่เป็นทรัพย์สินจำนองหลุด หากปรากฏว่าผู้รับจำนองเรื่อเป็นชาวอเมริกันและให้ประกันว่า การตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ดังกล่าวจะครอบคลุมถึงกรณีการดำเนินกิจการเกี่ยวกับเรื่อซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ 53

การแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ในทรัพย์สินของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรืออาจจะยื่นขอให้ศาลเป็นผู้แต่งตั้ง โดยศาลจะตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ดังกล่าวนี้ให้ เมื่อปรากฏว่าผู้จำนองเรือฝ่าฝืนข้อกำหนดในสัญญาให้หลักประกัน หรือเรืออันเป็นทรัพย์สินของประกันการชำระหนี้ของผู้รับจำนองอยู่ในสภาพที่อาจได้รับอันตรายอันจะเป็นการเสียหายต่อหลักประกัน เมื่อมีการแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ขึ้นแล้ว ผู้ดูแลรักษาประโยชน์จะมีหน้าที่เรียกเก็บและรวบรวมประโยชน์จากเรืออันเป็นทรัพย์สินของ เจ้าหนี้ เช่น ค่าระวางเรือ เป็นต้น และชำระบรรดาค่าใช้จ่ายที่จำเป็นทั้งหลายในระหว่างที่รอขายเรืออันเป็นทรัพย์สินของเจ้าหนี้ไม่ว่าจะเป็นการขายโดยผู้รับจำนองเรือเองหรือโดยศาลก็ตาม หน้าที่ดังกล่าวย่อมเป็นไปโดยทั่วไปในกรณีที่ไม่มีภาระผูกพันให้อำนาจแก่ผู้ดูแลรักษาประโยชน์ไว้เป็นอย่างอื่น ในกรณีที่ศาลได้รับคำร้องขอให้ตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ให้ ศาลจะตั้งให้เมื่อปรากฏว่า มีความจำเป็นที่จักต้องขจัดอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับเรืออันเป็นทรัพย์สินของ เจ้าหนี้ หรือในกรณีที่ปรากฏว่า การตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์เป็นไปเพื่อประโยชน์ของคู่สัญญาหรือผู้มีประโยชน์ได้เสียทุกคน ศาลอาจตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์และผู้จัดการพร้อมให้อำนาจดำเนินการหรือดูแลธุรกิจการดำเนินการของเรือก็ได้ โดยปกติทั่วไป ผู้ดูแลรักษาประโยชน์จะได้รับการตั้งขึ้นเพื่อการดำเนินการเกี่ยวกับการบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินของเจ้าหนี้ ในกรณีที่ผู้รับจำนองเรือมากกว่า 1 ราย การแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ต้องคำนึงถึงสิทธิในการเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือรายแรกที่มาก่อนด้วย ในกรณีที่ผู้รับจำนองเรือรายแรกใช้สิทธิเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินของเจ้าหนี้แล้ว ผู้รับจำนองเรือรายถัดมาจะแต่งตั้งผู้ดูแลรักษาประโยชน์ไม่ได้ เว้นเสียแต่ว่าผู้รับจำนองเรือรายแรกที่ได้เข้าครอบครองเรือนั้นจัดการเรือไปในทางไม่เหมาะสม หรือผู้รับจำนองเรือรายแรกนั้นได้รับการชำระหนี้แล้วหรือผู้รับจำนองเรือรายแรกนั้นยอมรับหรือปฏิเสธผู้รับจำนองเรือรายถัดมาในอันที่จะเข้าชำระหนี้ให้แทน 54

54 Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, pp. 98-99.



## ค. การขายเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง (Sale)

การขายเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง มี 2 วิธีดังนี้คือ

### 1) การขายเรือโดยผู้รับจำนองเรือดำเนินการเอง

ในสัญญาการให้หลักประกันมักจะมีข้อตกลงกำหนดให้ผู้รับจำนองเรือมีสิทธิขายเรืออันเป็นทรัพย์สินที่ประกันการชำระหนี้ หากปรากฏว่าผู้จำนองเรือหรือลูกหนี้ผิดนัดชำระหนี้ ซึ่งหากมิได้กำหนดวันที่หนี้ถึงกำหนดชำระ เป็นที่แน่นอนไว้แล้ว ผู้รับจำนองเรือจะใช้อำนาจขายเรือที่เป็นประกันการชำระหนี้ได้ต่อเมื่อได้มีหนังสือบอกกล่าวทวงถามให้ชำระหนี้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำบอกกล่าวนั้น และระบุไว้ด้วยว่า หากไม่ชำระหนี้ภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ผู้รับจำนองเรือจะขายทรัพย์สินที่นำมาเป็นประกันการชำระหนี้นั้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้รับจำนองเรือมากกว่า 1 ราย ผู้รับจำนองเรือรายหลังจะใช้สิทธิขายเรืออันเป็นทรัพย์สินที่ประกันการชำระหนี้โดยมิได้ขอความเห็นชอบจากผู้รับจำนองเรือรายที่มาก่อนตนไม่ได้ โดยปกติทั่วไปนั้น การใช้สิทธิขายเรืออันเป็นทรัพย์สินที่ติดภาระจำนองโดยผู้รับจำนองเรือนั้น จะเป็นการกระบวนกรที่เกิดขึ้นหลังจากการเข้าครอบครองเรือดังที่กล่าวแล้วในตอนต้น อย่างไรก็ตาม ผู้รับจำนองเรืออาจเลือกที่จะใช้สิทธิขอให้ศาลสั่งกักเรือแทนการเข้าครอบครองเรือดังกล่าว เพื่อนำเรือออกขายโดยกระบวนทางศาลต่อไปก็ได้ ในกรณีที่ผู้รับจำนองเรือเลือกใช้สิทธิที่จะขายเรือโดยการดำเนินการของตนเองโดยไม่ผ่านทางศาลนั้น ผู้รับจำนองเรือดังกล่าวจะถือว่าเป็น constructive trustee ในจำนวนเงินที่เหลือจากการขายเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง และได้นำมาชำระหนี้ของตนเรียบร้อยแล้วโดยถือเงินจำนวนที่เหลือนี้เพื่อผู้รับจำนองเรือรายถัดมา ผู้รับจำนองเรือที่เป็น constructive trustee (constructive trustee คือ ผู้ที่ถือทรัพย์สินไว้เพื่อจัดการให้เป็นประโยชน์กับผู้รับประโยชน์ทุกคน โดยเจ้าของทรัพย์สินไม่มีเจตนาให้กระทำการดังกล่าวตั้งแต่เริ่มแรก หากแต่ว่าสภาพการณ์และข้อเท็จจริงที่แวดล้อมกำหนดให้ต้องมีการกระทำการดังกล่าวขึ้น constructive trustee ถือเป็นวิธีการเยียวยาข้อขัดข้องเพื่อการจัดการทรัพย์สินตามแนวคิดหลักการ equity ของกลุ่มประเทศ Common

Law) นี้ มีหน้าที่บอกกล่าวไปยังบรรดาผู้รับจํานอง เรือรายถัดมาว่าตนจะนำเงินที่เหลือจากที่ตนบังคับขายเรือที่จํานองแล้วนี้ชำระหนี้แก่ผู้รับจํานองเรือดังกล่าวที่อยู่ลำดับหลังจากตน 55 constructive trustee นี้ สถานะจะแตกต่างจาก trustee ที่ว่าไว้ที่ตั่งขึ้นมาเพื่อดำเนินการขาย เพราะ trustee ที่ตั่งขึ้นมาจะไม่มียผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับการขายดังกล่าวจึงไม่มีลักษณะเกิดความขัดแย้งของผลประโยชน์และหน้าที่ (จากคดี Farrar V. Farrars Ltd. 1888) 56 ผู้รับจํานองเรือที่จะใช้สิทธิขายเรือนี้ไม่ได้อยู่ในสถานะที่ทำการขายโดยถือเป็นเจ้าของผู้มีสิทธิเด็ดขาด แต่เป็นการขายที่ทําขึ้นเพื่อให้ตนได้รับชำระหนี้จากเงินที่ได้จากการขายนี้ (จากคดี Cuckmere Brick Co., Ltd V. Mutual Finance Ltd., 1971) 57 อย่างไรก็ตาม ผู้รับจํานองเรือที่จะทำการขายเรืออันเป็นทรัพย์สินจํานองต้องกระทำการขายโดยเสมอเหมือนกับการขายทรัพย์สินของตนเอง ต้องใช้ความระมัดระวังในการขายเพื่อให้ได้ราคาที่เหมาะสมแท้จริงของทรัพย์สินดังกล่าวตามราคาตลาด ณ วันที่ทำการขาย และกระทำการขายโดยสุจริต นอกจากนี้ ผู้รับจํานองเรือที่ทำการขายทรัพย์สินดังกล่าวนี้ ยังไม่อาจที่จะตกลงกำหนดค่านายหน้า สำหรับการดำเนินการขายทรัพย์สินจํานองดังกล่าวด้วย การดำเนินการขายที่ไม่ชอบนี้ ผู้รับจํานองเรือรายถัดมาอาจร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกำหนดตามที่เห็นสมควร ซึ่งศาลอาจใช้ดุลพินิจพิจารณาให้การขายที่ดำเนินการโดยไม่ชอบดังกล่าวนี้แล้วไม่มีผลในทางกฎหมายก็ได้ 58

ผู้รับจํานองเรือที่มีอำนาจในการขายเรือนี้ไม่สามารถใช้สิทธิเข้าซื้อเรืออันเป็นทรัพย์สินจํานองนี้ได้ ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการซื้อโดยผ่านนายความ ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดที่ทําหน้าที่ดำเนินการแทนก็ตาม แต่ผู้รับจํานองเรือรายถัดมานั้นสามารถใช้สิทธิเข้าซื้อเรืออันเป็น

55 Ibid., P.104.

56 Ibid., P.101.

57 Ibid.

58 Ibid., P.102.

ทรัพย์จากกรณีนี้ได้ แม้ว่าเรื่องจะอยู่ในความครอบครองของตนก็ตาม ซึ่งถ้าผู้รับจำนอง  
 เรือรายถัดมาใช้สิทธิเข้าซื้อทรัพย์สินดังกล่าวนี้แล้ว ผู้รับจำนองเรือรายนั้นย่อมได้เรือไปโดย  
 ปลอดจากสิทธิที่ผู้จำนองเรือจะเข้าทำการไถ่ถอนเรืออันเป็นทรัพย์จำนองให้กลับมาอยู่กับตนต่อไป  
 ได้ 59 อย่างไรก็ตาม ศาลได้ตัดสินไว้ในคดี Twe Kwong Lam V. Wong Chit Sen  
 1983 สรุปได้ว่า ไม่มีกฎหมายห้ามไม่ให้บริษัทซึ่งผู้รับจำนองเรือซึ่งมีอำนาจทำการขายเรือนั้น ถือ  
 หุ่นอยู่เข้ามาทำการซื้อทรัพย์สินจำนอง แต่มีข้อกำหนดภาระของผู้รับจำนองเรือดังกล่าวจะต้อง  
 พิสูจน์ให้เห็นว่าการขายดังกล่าวทำไปโดยสุจริต ในราคาที่เหมาะสมที่สุดเท่าที่จะทำการขาย  
 เรืออันเป็นทรัพย์จำนองได้ในเวลานั้น 60 การดำเนินการขายเรือนี้หากกระทำขึ้นโดยศาลแล้ว  
 ผู้รับจำนองเรืออาจใช้สิทธิเข้าร่วมทำการขอเสนอซื้อเรืออันเป็นทรัพย์จำนองดังกล่าวก็ได้ 61

## 2) การขายเรือโดยศาลดำเนินการ

กรณีนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์โดยตรง (action in rem)  
 กล่าวคือ การฟ้องคดีต่อเรืออันเป็นทรัพย์ที่นำมาจำนองเป็นหลักประกัน มักจะมีการสั่งกักเรือไว้  
 จนกว่าจะมีคำสั่งของศาลให้ดำเนินการขายเรือ ถ้าคดีถึงที่สุดแล้วโจทก์เป็นฝ่ายชนะ ก็จะมีการ  
 นำทรัพย์สิน อันได้แก่ เรือที่จำนองออกขายโดยศาล เพื่อนำเงินมาชำระหนี้ให้แก่โจทก์ผู้รับจำนอง  
 เรือ โดยก่อนที่จะมีการขายเรือดังกล่าวจะมีการประเมินราคาเรือที่จะนำออกขาย การนำเรือ  
 ออกขายโดยศาลนี้อาจจะขายโดยวิธีการขายทอดตลาด หรือขายให้เอกชนรายหนึ่งรายใดก็ได้  
 เรือที่จำนองจะต้องไม่ปรากฏว่าขายไปในราคาต่ำกว่าราคาที่ได้มีการประเมิน เว้นแต่ศาลจะ

59 Ibid., P.103.

60 Ibid.

61 Ibid.

อนุญาตโดยผ่านทาง Admiralty marshal (ซึ่งทำหน้าที่เป็นเจ้าหน้าที่ศาลในคดีที่เกี่ยวข้องกับ สิทธิเรียกร้องเหนือเรือ) ำให้กระทำการขายในราคาต่ำกว่าราคาประเมินได้ หลังจาก ที่ Admiralty marshal หรือตัวแทนผู้มีอำนาจกระทำการแทนได้ดำเนินการขายเรือแล้ว ก็จะ ส่งรายงานแสดงผลของการขายเรือดังกล่าวพร้อมบัญชีแสดงการขาย รายการค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการขายมายังสำนักงานทะเบียนเพื่อบันทึกไว้<sup>62</sup> ทรัพย์ที่ศาลจะสั่งขายนั้น นอก จากตัวเรืออันเป็นทรัพย์จำนองแล้ว ยังครอบคลุมไปถึงทรัพย์อื่นที่อยู่บนเรือด้วย แม้ทรัพย์สินนั้น จะไม่ใช่ของเจ้าของเรือผู้จำนองไว้ก็ตาม บรรดาสิ่งของทั้งหลายที่เก็บไว้บนเรือจะถูกขาย ไปพร้อมกับเรือด้วย ยกเว้นของใช้ส่วนตัวของบรรดาลูกเรือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เข้ามารวมทั้ง บรรดาอาหารหรือสิ่งของที่อาจเนาเปื้อยหรือเป็นที่เพาะพันธุ์ของบรรดาสัตว์นารทษ เช่น หนู หมัด เป็นต้น เหล่านี้ Admiralty marshal จะอนุญาตให้ทำลายหรือขนย้ายออกไปจากเรือ ทรัพย์สินบางประเภท เช่น ถังบรรจุน้ำมันชนิดไม่เปิดฝา (unbroached drum) มักจะมีการ แยกขายต่างหากจากตัวเรือ แต่น้ำมันในถังนั้นในทางปฏิบัติจะต้องถูกขายไปพร้อมกับ ตัวเรือ ซึ่งในทางปฏิบัติ Admiralty marshal จะทำการแยกบัญชีเงินได้จากการขาย เชื้อเพลิงและน้ำมันอัดฉีดออกจากเงินได้จากการขายเรือ เพราะว่าค่านายหน้าที่ศาลอนุญาตให้ คิดได้นั้นจะคิดจากราคาของตัวเรือไม่รวมถึงราคาน้ำมันที่ขายไปพร้อมกับตัวเรือ<sup>63</sup>

<sup>62</sup> Lord Hailsham, Halsbury's Laws of England. Vol 1 (London : Butterworths, 1973), P.287.

<sup>63</sup> Nigel Meeson, The Practice and Procedure of the Admiralty Court, P.26.

บรรดาเงินที่ได้จากการขายเรือนี้ ภายหลังจากเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อการกักเรืออันเป็นกระบวนการก่อนการนำเรือออกขายและค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการขายแล้ว Admiralty marshal จะต้องนำเงินที่ได้จากการขายเรือนี้มาเสียภาษีต่อ Admiralty Registrar บรรดาบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในเงินจากการขายเรือนี้จะ เข้ามาร่วมรับทราบถึงภาษีดังกล่าวนี้ด้วยทุกคน 64

ผลของการขายเรืออันเป็นทรัพย์สินของนี้ไม่ว่าโดยผู้รับจำนองเรือดำเนินการขายเองหรือศาลเป็นผู้ดำเนินการขายก็ตาม ย่อมทำให้ผู้จำนองเรือหมดสิทธิที่จะไถ่ถอนเรืออันเป็นทรัพย์สินของ และเงินที่เหลือจากการหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น ตลอดจนชำระหนี้คืนให้แก่ผู้รับจำนองเรือเรียบร้อยแล้ว หากเหลือเท่าใดจึงจะคืนแก่ผู้จำนองเรือ 65

#### ง. การบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินของหลุด (Foreclosure)

การบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินของหลุด เป็นมาตรการที่ทรงประสิทธิภาพที่สุดในการสกัดกั้นการชำระสิทธิไถ่ถอนเรืออันเป็นทรัพย์สินของ โดยผู้จำนองเรือทำการชำระหนี้ที่เรือประกันการชำระหนี้ให้แก่ผู้รับจำนองเรือ ขณะเดียวกันฝ่ายผู้รับจำนองเรือก็มีสิทธิที่จะเริ่มต้นคดีฟ้องบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินของหลุดได้เมื่อผู้จำนองเรือผิดนัดไม่ชำระหนี้ หากผู้รับจำนองใช้สิทธิดังกล่าวเมื่อใด สิทธิในการไถ่ถอนจำนองของผู้จำนองเรือย่อมเป็นอันระงับไปทันที และเรืออันเป็นทรัพย์สินของหลุดก็จะตกเป็นทรัพย์สินของผู้รับจำนองเรือโดยเด็ดขาดทันที ในกรณีการจำนองเรือทั้งลำนั้น ผู้รับจำนองเรือมักจะไม่นิยมฟ้องคดีเพื่อบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สิน

64 Ibid., P.27.

65 Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, P.104.

จำนองหลุด วิธีที่ผู้รับจำนองเรือมักใช้ในกรณีดังกล่าวคือ การเข้าครอบครองเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองและทำการขายเรือนั้น หรือขอให้ศาลสั่งกักเรือและทำการขายเรือโดยศาลเป็นผู้ดำเนินการเอง อาจกล่าวได้ว่า วิธีการบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุดนั้นอาจเป็นวิธีที่ทาให้ผู้รับจำนองเรือซึ่งไม่ได้จดทะเบียนการจำนองไว้ (ตามหลักกฎหมาย Common Law ผู้รับจำนองเรือซึ่งไม่ได้จดทะเบียนการจำนองหรือผู้รับจำนองเรือซึ่งไม่ได้ขึ้นทะเบียนเรือไว้ ย่อมสามารถรับจำนองเรือและบังคับการจำนองดังกล่าวได้ โดยเรียกว่า Equitable Mortgagee แต่ลำดับการได้รับชำระหนี้จะอยู่ในลำดับหลังผู้รับจำนองเรือที่ได้จดทะเบียนการจำนองไว้ถูกต้องตามกฎหมายบัญญัติ หรือผู้รับจำนองเรือที่ได้ขึ้นทะเบียนเรือไว้ถูกต้องแล้ว ดังนั้น หากผู้รับจำนองเรือประเภท Equitable Mortgagee เลือกที่จะใช้สิทธิบังคับจำนองขายเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองโดยผ่านกระบวนการทางศาล ย่อมอยู่ในฐานะที่ด้อยกว่า เป็นเหตุให้ผู้รับจำนองเรือประเภท Equitable Mortgagee เลือกใช้สิทธิที่จะบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุดแทนวิธีดังกล่าว) สามารถขายทรัพย์สินอันเป็นหลักประกันได้โดยเกิดประโยชน์กับตนเองสูงสุด 66

ในคดีฟ้องบังคับจำนองโดยเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุดนั้น ศาลจะทำการพิจารณาคดีต่อหน้าผู้ซึ่งสิทธิของเขาอาจถูกระทบโดยคำสั่งศาลให้เอาทรัพย์สินจำนองหลุดทุกคน ดังนั้น ในคดีที่ฟ้องตัวบุคคล (action in personam) ไม่เพียงแต่ผู้จำนองเรือเท่านั้นที่จะต้องมาปรากฏตัวในศาลขณะที่ศาลทำการพิจารณาคดีบังคับจำนองเรือโดยวิธีการเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุด แต่บรรดาผู้รับจำนองเรือรายถัดไปทุกรายและบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในการที่จะใช้สิทธิใดก่อนจำนองก็จะต้องมาปรากฏตัวและถูกระบุชื่อเป็นจำเลยทุกคนด้วย ในขณะที่การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) อาจไม่จำเป็นต้องส่งคำบอกกล่าวถึงกระบวนการพิจารณานศาลให้กับบุคคลดังกล่าวทุกคนทราบ ผู้รับจำนองเรือรายหลังที่จะฟ้องบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนอง

66 Ibid., P.99.

หลุดไม่จำเป็นต้องดำเนินคดีเป็นโจทก์ร่วม หรือส่งคำขอออกส่าวไปยังผู้รับจำนอง เรือรายก่อนตนก็ได้ (คดี Richards V. Cooper 1842) <sup>67</sup> คำสั่งเบื้องต้นของศาลในคดีฟ้องบังคับเอาทรัพย์สินจำนองหลุดนั้น ศาลจะส่งคำสั่งนั้นไปยังผู้จำนอง เรือรายอื่น รวมถึงบรรดาผู้รับจำนองเรือรายถัดไปทุกราย กำหนดระยะเวลาให้ผู้คัดค้านกล่าวชี้สิทธิในอันที่จะไถ่ถอนจำนอง (คดี Smithett V. Hesketh 1890) <sup>68</sup> หากไม่มีการไถ่ถอนจำนองภายในระยะเวลาที่กำหนด ศาลย่อมมีคำสั่งเป็นที่สุดให้ผู้รับจำนองเรือผู้ยื่นคำขอต่อศาลมีสิทธิบังคับเอาเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุด ผลของคำสั่งให้บังคับเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองหลุดย่อมทำให้หมดไปซึ่งผู้จำนองเรือและบุคคลผู้ซึ่งจะได้รับผลกระทบจากคำสั่งดังกล่าว และมีผลเป็นการโอนเรืออันเป็นทรัพย์สินจำนองไปยังผู้รับจำนองเรือดังกล่าว (คดี Heath V. Pugh 1881) <sup>69</sup>

ในการฟ้องคดีบังคับจำนองเรืออันเป็นทรัพย์สินประกันการชำระหนี้ นั้น หากเวลาที่ศาลทำการพิจารณาทำคำสั่งใด ๆ เกี่ยวกับเรืออันเป็นวัตถุแห่งคดีนั้นไม่อยู่ในเขตอำนาจศาล ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ เนื่องจากเรือเป็นทรัพย์สินที่มีลักษณะเคลื่อนที่ไปมาในน่านน้ำประเทศต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา กระบวนวิธีการต่าง ๆ ดังกล่าวไว้ข้างต้นเพื่อการบังคับจำนองในบางครั้งศาลอาจไม่สามารถดำเนินการให้ได้ จึงจำเป็นต้องมีมาตรการบางประการมาบังคับให้เรืออันเป็นทรัพย์สินที่ประกันการชำระหนี้ไม่อาจเคลื่อนที่ออกไปนอกเขตอำนาจศาลได้ มาตรการดังกล่าวคือ การกักเรือ (arrest of ship) ซึ่งมักจะเกิดขึ้นก่อนการฟ้องคดีบังคับจำนองเรือที่เป็นการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) ซึ่งตามหลักกฎหมาย Common Law นั้น จะถือว่าทรัพย์สินมีความสามารถที่จะเป็นคู่ความถูกฟ้องร้องได้โดยตรง โดยไม่ต้องฟ้องตัวบุคคลผู้เป็น

<sup>67</sup> Ibid., P.99.

<sup>68</sup> Ibid.

<sup>69</sup> Ibid., P.100.

เจ้าของตัวทรัพย์นั้นก็ได้ หรือจะเลือกฟ้องตัวบุคคล (action in personam) ผู้เป็นเจ้าของ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับได้เสียในตัวทรัพย์เป็นคู่ความก็ได้ ดังนั้น เพื่อให้การศึกษาวិธีการบังคับจำนอง เรือตามกฎหมาย Common Law เป็นที่เข้าใจยิ่งขึ้น จึงเห็นควรที่จะได้มีการศึกษาให้เกิดความ เข้าใจเบื้องต้นในระดับหนึ่งเกี่ยวกับเรื่อง arrest of ship ซึ่งถือเป็นวิธีการชั่วคราวก่อนมี คำพิพากษาคำสั่งของศาลประเภทหนึ่ง ส่วนเรื่อง action in rem เป็นวิธีการที่โจทก์จะเลือก ดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์ ซึ่งหากเลือกวิธีดังกล่าวแล้วผลภายหลังศาลมีคำพิพากษาพิพากษายอม แตกต่างจากทั่วไป ทั้งนี้ ผู้เขียนประสงค์เพียงทำให้เกิดความเข้าใจเบื้องต้น เพื่อจักได้ลดอุปสรรค ในการวิเคราะห์หรือศึกษาถึงประเด็นกฎหมายอื่นที่อาจจักต้องเกี่ยวโยงถึงเรื่องดังกล่าวเหล่านี้ ผู้เขียนจึงมิได้ก้าวล่วงเข้าไปศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหากฎหมายในทางทฤษฎีของเรื่องดังกล่าว เนื่องจากจะเป็นการเกินขอบเขตและวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อทำบรรลู่ถึงสมมติฐานของ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้

### 3. การกักเรือ (Arrest of Ship) <sup>70</sup>

การกักเรือ หมายถึง การยึดหน่วงเรือไว้โดยกระบวนการที่เป็นกลางเพื่อเป็น ประกันสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ แต่ไม่รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาของ ศาล การกักเรือมักจะรวมอยู่ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ในการดำเนินกระบวนการ พิพากษาคดีที่ดำเนินต่อตัวทรัพย์ (action in rem) ในศาลพาณิชย์โจทก์จะขอให้ศาล ออกหมายดำเนินคดี (writ) และพร้อมกันนั้นจะทำคำให้การ (affidavit) ยื่นต่อศาล กล่าวถึงเหตุของการเรียกร้องและขอให้ศาลออกหมายกักเรือ (warrant of arrest) โดยที่ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่าคำให้การนั้นเป็นจริงหรือไม่ ศาลจะตรวจคำให้การนั้นและออกหมาย กักเรือ หมายดำเนินคดีโจทก์จะเป็นผู้ส่งเอง ส่วนหมายกักเรือนั้นเจ้าหน้าที่ศาล คือ Admiralty

70 เรื่องเดช มหาสารานนท์, "บันทึกเรื่องการกักเรือ," (อட்சาเนา) หน้า 1-10





marshal จะเป็นผู้ส่ง หมายถึงเรือจะปิดไว้ช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยปิดไว้ที่เสากระโดงเรือ หรือที่ด้านนอกที่เหมาะสมของเรือ หรือส่งให้เรือ ตัวแทนเรือ และเจ้าของเรือ (หากปรากฏว่าอยู่ในเขตศาลนั้น) หากมีทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้องอยู่บนเรือ เช่น สินค้าซึ่งจะต้องส่งขึ้นฝั่ง หมายถึงเรือจะปิดไว้ที่ตัวสินค้าด้วย และในกรณีที่จะกักเรือโดยรวมไปถึงค่าระวางเรือด้วยนั้น หมายถึงเรือจะปิดไว้ที่สินค้าซึ่งขนส่งมาเพื่อจะได้รับค่าระวางเรือนั้น ผลจากการนี้ Admiralty marshal จะทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ดูแล อย่างไรก็ตาม Admiralty marshal จะไม่เข้าครอบครองทรัพย์สินที่ได้รับผลจากการกักเรือดังกล่าวนี้ หากบุคคลใดเข้าแทรกแซงสิทธิในการดูแลทรัพย์สินดังกล่าวนี้ จะต้องรับผิดชอบและถูกดำเนินคดีฐานละเมิดอำนาจศาล 71 โจทก์อาจดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) ต่อเรือลำหนึ่งลำใดในจำนวนเรือที่เป็นเจ้าของเดียวกัน ซึ่งเรียกว่า sister ship โดยปกติศาลไม่มีอำนาจที่จะดำเนินคดีใด ๆ หรือดำเนินวิธีการใด ๆ ไม่ว่าต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) หรือต่อตัวบุคคล (action in personam) ต่อรัฐต่างชาติหรือเรือของรัฐต่างชาติ เว้นแต่รัฐต่างชาตินั้นได้รับรู้ถึงการส่งหมาย สละเอกสิทธิ์ และความคุ้มกัน และสมัครใจยอมรับอำนาจศาล แต่อย่างไรก็ดี ศาลไม่มีอำนาจที่จะบังคับตามคำพิพากษาไม่ว่าในกรณีใด ๆ ข้อจำกัดดังกล่าวนี้ไม่ใช่ว่าบังคับกับเรือของรัฐต่างชาติที่ทำการพาณิชย์ 72

เจ้าของเรือหรือ (Protection & Indemnity Club สมาคมซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์ของบรรดาเจ้าของเรือ) อาจให้หลักประกันอย่างอื่นที่เหมาะสม ซึ่งอาจจะเป็นสัญญาค้ำประกัน Bank guarantee หรือ Bank bond เพื่อขอให้อภัยเรือที่ถูกกักนั้นได้ คดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องนี้ ศาลจะเป็นผู้พิจารณาชี้ขาดในชั้นสุดท้าย เว้นแต่คู่กรณีจะทำการตกลงกันได้จะปล่อยหลักประกันทั้งหมด ในกรณีที่การเรียกร้องนั้นไม่ประสบผลสำเร็จ หรือเริ่มคดี

71 Christopher Hill , Maritime Law, P.123.

72 เรื่องเดช มหาสารานนท์, "บันทึกเรื่องการกักเรือ," (อட்சานา) หน้า 7.

อย่างไม่ถูกต้อง จะไม่ถือการกักเรือนั้นเป็นการละเมิดในตัวของมันเอง และคู่กรณีมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าการกักเรือนั้นทางโดยมีเจตนาร้าย ศาลอาจให้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เรียกร้องได้

#### 4. การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in rem)

การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน คือ รูปแบบของการดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน หมายถึงศาลและบรรดาคำพิพากษา คำสั่ง ของศาลจะมีผลต่อตัวทรัพย์สินโดยตรง ไม่เกี่ยวข้องไปถึงเจ้าของทรัพย์สิน เจ้าของทรัพย์สินอาจจะไม่มาโต้แย้งสิทธิของตนที่มีต่อตัวทรัพย์สินดังกล่าวต่อศาลก็ได้ คำพิพากษาพิพากษาของศาลย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบในแง่ผูกพันให้เจ้าของทรัพย์สินต้องรับผิดชอบแม้ว่ามูลค่าทรัพย์สินที่ถูกดำเนินคดีจะไม่เพียงพอชำระหนี้ก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า จำเลยที่แท้จริงในคดี action in rem คือตัวทรัพย์สินนั่นเอง วัตถุประสงค์ของการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) นั้นคือ เพื่อบังคับให้เจ้าของทรัพย์สินมาปรากฏตัวต่อผู้คดีในศาล และจัดเป็นกระบวนการพิจารณาที่มีขึ้นเพื่อใช้ดำเนินคดีกับสิทธิเรียกร้องในหลักประกัน<sup>73</sup> การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) จึงเป็นกระบวนการทางศาลที่ใช้สำหรับพิจารณาพิพากษาที่ทรงประสิทธิภาพรูปแบบหนึ่งที่ใช้กับเรือ โดยจะมีการฟ้องดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) ก่อนจะมีการกักเรือไว้เพื่อให้เรืออยู่ในเขตอำนาจศาล อันจะทำให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีได้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ action in rem ของประเทศอังกฤษ คือ The Supreme Court Act 1981 ซึ่งเป็นฉบับเดียวกับที่บัญญัติเรื่องเกี่ยวกับการกักเรือไว้ในการบังคับตามสัญญาจำนอง เรือที่จะถูกกักและนำมาดำเนินคดีลักษณะ action in rem ได้จะต้องเป็นเรือลำที่พิพาทกันเท่านั้น เพราะเรือลำดังกล่าวเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่งอันเป็นวัตถุแห่งหนี้ ซึ่งย่อมไม่ขยายไปถึงทรัพย์สินอื่น ๆ แม้จะเป็นของเจ้าของเดียวกันก็ตาม<sup>74</sup> อย่างไรก็ตาม ในคดีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง

<sup>73</sup> Thomas, Maritime Liens, P.41.

<sup>74</sup> Ibid., P.47.

เหนือเรือบางประเภท ได้ให้อำนาจศาลที่จะดำเนินคดี action in rem กับเรือลำอื่น ๆ ที่เป็นของเจ้าของเดียวกับเรือลำที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง กล่าวคือ ศาลมีอำนาจดำเนินคดี action in rem กับ sister ship ได้โดยมีเงื่อนไขว่า ณ เวลาที่มูลคดีเกิดขึ้น บุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบหากมีการฟ้องคดีต่อบุคคล (action in personam) แสดงให้เห็นว่าเป็นเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือผู้ควบคุมเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือลำที่พิพาท และ ณ เวลาที่มีการฟ้องคดีต่อศาล เรือลำที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง หรือเรือ sister ship นั้นเป็นของเจ้าของคนเดียวกัน ซึ่งบุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบ หากมีการฟ้องคดีต่อบุคคลนั้น (action in personam) องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่ฟ้องตัวเรือได้ คือ เรือดังกล่าว แล่นเข้ามาอยู่ภายในน่านน้ำซึ่งอยู่ภายในเขตอำนาจของศาลที่สามารถสั่งกักเรือดังกล่าวและทำการพิจารณาคดีในลักษณะ action in rem ได้ เมื่อใดก็ตามหากการดำเนินคดีหากการดำเนินคดีมีลักษณะเป็น quasi action in personam กล่าวคือ บุคคลผู้มีประโยชน์ได้เสียเกี่ยวข้องกับเรือที่ถูกดำเนินคดีได้เข้ามาโต้แย้งสิทธิของตนในเรือดังกล่าวต่อศาล คดี action in rem ก็จะมีบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นคู่ความด้วย นอกเหนือจากตัวเรือ ก็จะทำให้เกิด action in personam โดยจะมีการดำเนินการควบคู่กันไปกับ action in rem การคงอยู่ภายในเขตอำนาจศาลของเรือจะหมดความสำคัญที่จะเป็นปัจจัยกำหนดอำนาจของศาลในการพิจารณาคดี กระบวนพิจารณาทางกฎหมายย่อมสามารถดำเนินไปได้ แม้ว่าเรือจะอยู่นอกเขตอำนาจศาลก็ตาม 75

การดำเนินคดีต่อบุคคลนั้น สามารถดำเนินไปได้แม้จะไม่ปรากฏตัวเจ้าของเรือเข้ามาในคดี และถ้าหากผู้เป็นเจ้าของเรือได้พิเคราะห์ถึงความรับผิดชอบของตนแล้ว เห็นว่ามีมูลค่ามากกว่ามูลค่าเรือ ก็อาจปล่อยให้ศาลพิจารณาดำเนินคดีถึงที่สุดต่อบุคคลไปโดยตนไม่เข้าไปในคดีโต้แย้งสิทธิ เพราะการดำเนินคดีต่อบุคคลนี้เมื่อถึงที่สุดแล้วจะไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบแก่

75 Ibid., P.58.

บุคคล แต่จะเป็นความผิดของตัวเรือโดยลำพัง<sup>76</sup> ถ้าหากผู้เป็นเจ้าของเรือเข้ามาโต้แย้งสิทธิในคดี action in rem แล้ว ผลจะเท่ากับเจ้าของเรือนำทรัพย์สินทั้งหมดของตนเข้ามาอยู่ภายใต้บังคับการชำระหนี้ เสมือนว่าเจ้าหนี้เรียกร้องค่าเงินคดีแบบ action in personam ตั้งแต่แรก เจ้าของเรือดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนแม้จะเกินมูลค่าราคาของเรือที่ถูกดำเนินคดีในตอนต้นแล้วก็ตาม ผลจะไม่แตกต่างจากการดำเนินคดีต่อตัวบุคคล (action in personam) ความรับผิดของบุคคลดังกล่าวจะครอบคลุมไม่เฉพาะตัวเรือซึ่งถูกดำเนินคดีไปในลักษณะ action in rem ในตอนต้น แต่จะครอบคลุมไปถึงบรรดาสินค้าและทรัพย์สินอื่น ๆ ของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในเขตอำนาจศาล ในขณะที่ความรับผิดดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยลำพังนั้น จะจำกัดอยู่เฉพาะตัวเรือซึ่งถูกกักไว้เพื่อดำเนินคดีเท่านั้น<sup>77</sup>

ในกรณีที่ดำเนินคดีต่อตัวบุคคล ตาม Common Law ยังได้กำหนดเครื่องมืออีกชนิดหนึ่งเพื่อการคุ้มครองทรัพย์สินอันเป็นหลักประกัน เรียกว่า Mareva injunction ซึ่งเป็นวิธีการชั่วคราวในการคุ้มครองทรัพย์สินหลักประกันก่อนศาลพิพากษา Mareva injunction ไม่ใช่คำสั่งศาลให้ยึดเรือและนำมาอยู่ในความดูแลของศาล แต่ Mareva injunction เป็นคำสั่งห้าม ซึ่งช่วยป้องกันไม่ให้เรือดังกล่าวเคลื่อนที่แสนออกไป ณ ที่ใด ๆ<sup>78</sup> Mareva injunction นั้น สามารถมีผลคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาไปถึงบรรดาทรัพย์สินทั้งหลายของจำเลยหรือผู้จ้างเรือ อันได้แก่ บัญชีเงินฝากธนาคาร ทรัพย์สินที่จับต้องสัมผัสได้ เรือ สินค้า ค่าระวางเรือ เป็นต้น และรวมไปถึงทรัพย์สินที่จะมีการโอนมีผลทำให้ไม่มีทรัพย์สินเพียงพอชำระ

<sup>76</sup> Ibid., P.60.

<sup>77</sup> Ibid., P.62.

<sup>78</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, P.446.

หนีตามคาพิพากษา 79 ผู้รับจำนองเรือหรือโจทก์ผู้จะขอให้ศาลออก Mareva injunction จักต้องพิสูจน์พร้อมแสดงเหตุผลและหลักฐานอื่น ๆ ให้ศาลเห็นว่า ผู้จำนองเรือหรือจำเลยกำลัง จะทำให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สิน อันได้แก่ เรือ หรือกำลังจะเคลื่อนย้ายทรัพย์สินดังกล่าวนั้น ก่อนที่จะมีคาพิพากษา การที่เพียงแต่จำเลยหรือผู้จำนองเรืออยู่ต่างประเทศ ยังไม่เป็นเหตุ เพียงพอที่จะขอให้ศาลออก Mareva injunction 80 การฟ้องหรือดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in personam) พร้อมเครื่องมือในการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษา ที่เรียกว่า Mareva injunction จึงมีข้อได้เปรียบเสียเปรียบอยู่หลายประการ เมื่อเปรียบเทียบกับ การดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem)

ข้อได้เปรียบของ Mareva injunction พอสรุปได้ดังนี้ 81

(1) Mareva injunction ป้องกันไม่ทำให้ทรัพย์สินภายใต้บังคับโดยคำสั่งของ ศาลนั้นถูกเคลื่อนย้ายออกไปนอกเขตอำนาจศาล หรือถูกนำไปจัดการดำเนินการโดยจำเลย ในขณะที่ action in rem จะมีผลเฉพาะกับเรือของจำเลยเท่านั้น

(2) Mareva injunction สามารถห้ามการเคลื่อนย้ายเรือได้มากกว่า 1 ลำ ในขณะที่ action in rem มีผลบังคับห้ามได้เพียงเรือลำพิพาทลำเดียวเท่านั้น แม้ว่าเรือ ดังกล่าวจะมี sister ship อยู่ ณ เขตอำนาจศาลอื่นก็ตาม

79 Christopher Hill, Kay Soehring, Tameyuki Hosoi and Christie Helmer, Arrest of Ships, P.37.

80 William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, P.484.

81 Ibid., pp. 458-459.

(3) ทรัพย์สินภายใต้ Mareva injunction ยังคงอยู่ในความครอบครองของเจ้าเลยและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้ Mareva injunction ก็ไม่สูงมากนัก ในขณะที่ action in rem เรือจะอยู่ในความดูแลของ Admiralty marshal ซึ่งมีอำนาจใช้ดุลพินิจในการที่จะทำคำสั่งอันเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการเคลื่อนย้ายของเรือ นั้น ค่าใช้จ่ายในการกักเรือและอยู่ภายใต้ความดูแลนี้จึงมักมีมูลค่าสูง

(4) โจทก์ผู้ร้องขอศาลในการออก Mareva injunction อาจจำเป็นต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าเสียหายรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวกับทรัพย์สินภายใต้บังคับของ Mareva injunction ในขณะที่ action in rem เรือจะอยู่ภายในความดูแลของ Admiralty marshal ซึ่งจะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายดังกล่าวเอง

(5) Mareva injunction สามารถร้องขอให้ศาลออกได้ตลอดเวลา ในขณะที่หมายดำเนินคดีใน action in rem จะร้องขอให้ศาลออกให้ได้เฉพาะระหว่างเวลาทำการของศาลเท่านั้น

ส่วนข้อได้เปรียบของ action in rem สรุปได้ดังนี้ 82

(1) ใน action in rem เรือจะอยู่ภายใต้ความดูแลของศาลและมอบไว้ที่ Admiralty marshal ในขณะที่ Mareva injunction นั้น บรรดาเจ้าของและนายเรือ จะได้รับคำสั่งห้ามไม่ให้เคลื่อนย้ายเรือ หากฝ่าฝืนจะถูกดำเนินคดีฐานละเมิดอำนาจศาล

(2) ใน action in rem ผู้ร้องขอซึ่งอาศัยสิทธิตามกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่มีอยู่เหนือทรัพย์สินเฉพาะสิ่งนั้นจะอยู่ในฐานะเป็นเจ้าของที่มีประจักษ์นับตั้งแต่วันที่ออกหมายดำเนินคดีและอยู่ในฐานะเจ้าหนี้ผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่นนับตั้งแต่นั้น หากเป็นเจ้าหนี้ผู้มีสิทธิ

---

82 Ibid., pp.459-460.

เรียกเรื่องซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเล ในขณะที่ Mareva injunction ไม่ได้ก่อให้เกิดสิทธิแก่โจทก์ในฐานะเป็นเจ้าของมีประกันและไม่ทำให้โจทก์เป็นเจ้าของผู้อยู่ในฐานะจะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่น

(3) ใน action in rem จะให้อำนาจศาลในการจัดการกับสิทธิเรียกร้องภายใต้ความชอบธรรม ขณะที่ Mareva injunction กำหนดให้โจทก์เป็นผู้มอบหมายอำนาจตามสิทธิเรียกร้องให้แก่ศาล

(4) กรณีเรือซึ่งกระทำผิดอยู่ภายใต้การระงับ เขา บุคคลผู้ที่ต้องรับผิดชอบจะได้แก่ผู้เช่าเรือ ผู้ร้องใน action in rem อาจทำการกักเรือได้ทั้งเรือที่กระทำผิด (แม้ว่าเจ้าของเรือดังกล่าวจะไม่ต้องรับผิดชอบ) หรือเรือที่ผู้เช่าเรือเป็นเจ้าของ ในขณะที่ Mareva injunction จะกระทำได้เพียงต่อตัวทรัพย์สินของจำเลยเท่านั้น (ในกรณีนี้คือ ผู้เช่าเรือ)

(5) ใน action in rem จะปรากฏไม่บ่อยครั้งนักที่จะมีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ที่ทำการกักเรือ ในขณะที่ Mareva injunction มักจะมีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย หากปรากฏว่าเป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสม

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น วิธีการคุ้มครองหลักประกันจะเรียกว่า Attachment ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติ Title 28 U.S. Code (Special Provisions) ประกอบ Appendix ว่าด้วย Federal Rules of Civil Procedure-Supplement Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims โดยใช้ประกอบกับการดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) หรือการดำเนินคดีต่อตัวบุคคล (action in personam) โดย Admiralty attachment ของสหรัฐอเมริกา จะมีลักษณะเอื้ออาทรต่อโจทก์มากกว่า กล่าวคือ จะอนุญาตให้ยึดทรัพย์สินทั้งหมดของจำเลยที่อยู่ในเขตอำนาจศาล แม้ว่าจะไม่พบตัวจำเลยก็ตาม ทั้งนี้เพราะ Admiralty attachment นั้น กฎหมายให้อำนาจในตัวเองอยู่แล้ว โดยโจทก์ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์แสดงให้ศาลเห็นถึงเหตุจำเป็นเร่งด่วน หรือเหตุความเป็นไปได้อันจะทำให้ทรัพย์สินนั้นหมดสิ้นสูญไป 83

---

83 Ibid., P.457.

กระบวนการวิธีการทางศาลต่าง ๆ ทั้งที่เป็นกระบวนการวิธีคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษา หรือกระบวนการพิจารณาในศาลในรูปแบบต่าง ๆ นั้น ย่อมส่งผลในการให้ความคุ้มครองต่อเรือ อันเป็นหลักประกันการชำระหนี้ที่แตกต่างกัน ดังนั้น ผู้รับจำนองเรือจึงต้องพิจารณาให้รอบคอบว่าจะเลือกใช้กระบวนการใดที่จะสร้างความมั่นใจให้แก่ตนได้ดีที่สุดในการรับเรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้ในรูปการจำนอง และไม่ประสบความยุ่งยากในการบังคับคดี

##### 5. ผลของการบังคับจำนองเรือ

ผู้ซื้อเรือที่ติดภาระจำนองโดยคำสั่งศาลไปโดยสุจริตย่อมได้เรือไปโดยปลอดจากภาระจำนอง และเงินที่ได้จากการขายเรือดังกล่าวนั้น ก็นำมาชำระหนี้พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ผู้รับจำนองเรือ บรรดาค่าใช้จ่ายเพื่อการฟ้องบังคับจำนอง ซึ่งผู้รับจำนองได้จ่ายไป ก็จะได้รับชำระคืน เว้นแต่ผู้รับจำนองเรือจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายขึ้นโดยไม่สมควร เงินค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องถูกนำมาคำนวณภายใต้หลักมาตรฐาน อย่างไรก็ตาม ในสัญญาการให้หลักประกันทั่วไป มักมีข้อตกลงไว้โดยชัดแจ้ง ให้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวของผู้รับจำนองเรือได้รับการชำระคืนตามหลักการชดเชยความเสียหาย (indemnity basis) แม้ข้อตกลงดังกล่าวจะเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งศาลต้องคำนึงถึงในกรณีที่มีการใช้ดุลพินิจกำหนดเรื่องค่าเสียหาย แต่ข้อตกลงดังกล่าวก็ไม่อาจปิดกั้นการที่ศาลจะใช้ดุลพินิจกำหนดว่าค่าใช้จ่ายตัวใดต้องถูกคำนวณภายใต้หลักการภาษี 84 โดยภายหลังเสร็จสิ้นกระบวนการขายเรือแล้ว Admiralty marshal จะทำการจ่ายเป็นค่าใช้จ่ายจากเงินที่ได้จากการขาย และจัดสรรเงินส่วนที่เป็นบัญชีเงินได้จากการขายมาคำนวณภาษีก่อนส่งให้ Admiralty Registrar 85 บุคคลผู้ซึ่งมีส่วนได้เสีย

84 Nigel Meeson, Ship and Aircraft Mortgages, pp.108-109.

85 Lord Hailsham, Halsbury's Laws of England. Vol 1, P.288.



เงินที่ได้จากการขายเรือนั้นจะได้รับอนุญาตให้เข้าร่วมรับทราบถึงการคำนวณภาษีโดย Admiralty marshal และอาจมีการคัดค้านหรือทบทวนการคำนวณภาษีใหม่โดยบรรดาบุคคลผู้มีส่วนได้เสียเหล่านี้ทำการโต้แย้งก็ได้ บรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหลาย ซึ่ง Admiralty marshal จะต้องหักออกเงินที่ได้จากการขายเรือก่อนนำมาชำระให้แก่ผู้รับจำนองเรือและเจ้าหนี้บุริมสิทธิทั้งหลายนั้นจะได้แก่ บรรดาค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมของ Admiralty marshal เอง สำหรับการดำเนินการขายเรือนั้น uly จะถือเป็นสิทธิเรียกร้องอันจะได้รับชำระก่อนสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายในการกักเรือซึ่งจะรวมถึงค่าใช้จ่ายจำเป็นอย่างอื่น ๆ สำหรับการกักเรือครั้งแรกโดยผู้เกี่ยวข้อง และค่าใช้จ่ายในการกักเรือพร้อมค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ของผู้ที่ได้รับคำสั่งอันเกี่ยวข้องกับการประเมินราคาและการขายเรือ รวมถึงตามคำสั่งของ Admiralty marshal อีกทอดหนึ่งด้วย 86

เมื่อมีการขายเรือในคดีที่มีน้ำหนักขึ้นสู่ศาลภายหลังแล้ว ผู้ที่ทำการกักเรือครั้งแรกอาจยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอให้ชำระเงินค่าใช้จ่ายในการกักเรือ ซึ่งตนได้จ่ายไปแล้วคืน ศาลอาจจะมีคำสั่งให้จ่ายคืน เว้นแต่จะปรากฏว่าการดังกล่าวทำไปโดยไม่สุจริต 87

เงินที่ได้จากการขายเรือที่เหลือภายหลังจากการชำระเป็นค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการขายเรือดังกล่าวข้างต้นแล้ว ก็จะมีการนำมาชำระแก่บรรดาผู้รับจำนองเรือ และผู้มีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ ซึ่งได้แก่ เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime lien) ในระบบกฎหมาย Common Law นั้น มีการรับรองผลทางกฎหมายที่แตกต่างกันระหว่าง ผู้รับจำนองเรือซึ่งได้จดทะเบียนการจำนองไว้ (Legal Mortgagee)

86 Nigel Meeson, The Practice and Procedure of the Admiralty Court, P.28.

87 Ibid.

และผู้รับจำนองเรือซึ่งมิได้จดทะเบียนการจำนองเรือหรือรับจำนองเรือซึ่งมิได้ขึ้นทะเบียนเรือไว้ (Equitable Mortgagee) ประเด็นกฎหมายที่มีการศึกษากันถึงผลของการได้รับชำระหนี้ในระหว่างเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือที่เป็น Legal Mortgagee และ Equitable Mortgagee ตลอดจนเจ้าหนี้ผู้มี Maritime lien จึงมักมีการหยิบยกขึ้นมาพิจารณาอยู่เสมอ การศึกษาถึงผลของการบังคับจำนองเรือในที่นี้ จึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะไม่กล่าวถึงเรื่องดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การศึกษายังคงอยู่ในขอบเขตและวัตถุประสงค์หลักที่วางไว้แต่ต้น การกล่าวถึงลำดับการได้รับชำระหนี้ ณ ที่นี้ จะกล่าวถึงเฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้รับจำนองเรือกับผลภายหลังการบังคับจำนองเรือ โดยจะไม่กล่าวถึงในส่วนรายละเอียดปลีกย่อยของเรื่องลำดับการได้รับชำระหนี้ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ตามประเภทของผู้มีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือ

ในกรณีที่มีผู้รับจำนองเรือซึ่งได้จดทะเบียนการจำนองเรือมากกว่า 1 ราย มาตรา 33 ของ The Merchant Shipping Act 1894 ของอังกฤษระบุให้พิจารณาลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนหลังจากลำดับการจดทะเบียนการจำนอง โดยผู้รับจำนองเรือรายใดเป็นผู้จดทะเบียนการจำนองเรือก่อน ย่อมอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนผู้รับจำนองเรือที่จดทะเบียนการจำนองภายหลังโดยไม่คำนึงว่าการจำนองรายใดจะได้มีการตกลงเกิดขึ้นก่อน<sup>88</sup> สำหรับกรณีผู้รับจำนองเรือที่ได้จดทะเบียนการจำนองเรือรายแรกมีการเบิกจ่ายเงินกู้เป็นงวดให้แก่ผู้จำนองเรือภายหลังที่ผู้รับจำนองเรือรายที่สองได้ทำการจดทะเบียนการจำนองเรือ ลำดับของผู้รับจำนองเรือรายแรกสำหรับเงินกู้ที่มีการเบิกจ่ายภายหลังจะอยู่ในลำดับหลังผู้รับจำนองเรือรายที่สอง ซึ่งถ้ามีการตกลงยินยอมในระหว่างผู้รับจำนองเรือด้วยกันให้การจำนองเรือครอบคลุมประกันการชำระหนี้เงินกู้ที่จะมีการเบิกจ่ายเป็นงวดในภายหลังไม่ว่าผู้รับจำนองเรือรายแรกจะมีหน้าที่ต้องเบิกจ่ายเงินกู้เป็นงวดให้ตามสัญญาหรือไม่ก็ตาม ข้อตกลงดังกล่าวย่อม

<sup>88</sup> Thomas, Maritime Liens, P.252.

ใช้บังคับได้ ข้อตกลงลักษณะนี้ก่อให้เกิดผลเช่นเดียวกับผลานทางทฤษฎีที่เรียกว่า Doctrine of Tacking<sup>89</sup> อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงดังกล่าวจะไม่มีผลให้ผู้รับจำนองเรือรายแรกอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ก่อนผู้รับจำนองเรือรายหลัง หากปรากฏว่าผู้รับจำนองเรือรายหลังนี้ ได้บอกกล่าวการรับจำนองเรือของตนให้ผู้รับจำนองเรือรายแรกทราบก่อนเวลาที่จะได้มีการเบิกจ่ายเงินกู้เป็นงวด เป็นเหตุให้ผู้รับจำนองเรือรายแรกทราบถึงการเข้าขัดความต่อเนื่องของภาระจำนองของตนโดยการรับจำนองเรือของผู้รับจำนองเรือรายถัดมา (คดี Hopkinson V. Rolt, supra; West V. Williams 1899)<sup>90</sup>

ผู้รับจำนองเรือซึ่งมิได้จดทะเบียนการจำนอง (ถือว่าเป็น Equitable Mortgagee ประเภทหนึ่ง ในทางทฤษฎีนั้น Equitable Mortgagee สามารถแบ่งได้ 3 ประเภท คือ การรับจำนองเรือ ซึ่งมีได้จดทะเบียนเป็นเรืออังกฤษ การรับจำนองเรือต่างประเทศ และการรับจำนองเรือที่ยังต่อไม่เสร็จ ซึ่งความจริงแล้วเรือที่ยังต่อไม่เสร็จนี้ไม่สามารถนำมาขึ้นทะเบียนเรือได้ จึงไม่สามารถนำมาจดทะเบียนการจำนองได้)<sup>91</sup> อยู่ในลำดับที่จะได้รับชำระหนี้ภายหลังผู้รับจำนองที่ได้จดทะเบียนการจำนอง (Legal Mortgagee) แม้ว่าผู้รับจำนองเรือที่ได้จดทะเบียนนี้จะได้ทราบถึงความมียู่ของ Equitable Mortgagee ก็ตาม<sup>92</sup> และในกรณีที่มีผู้รับจำนองเรือที่ไม่ได้จดทะเบียนการจำนองมากกว่า 1 ราย ลำดับการได้รับชำระหนี้จะถือเอาผู้ที่ได้ทำการจำนองก่อน เว้นเสียแต่จะปรากฏตามหลักความยุติธรรมในการ

<sup>89</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, pp.212-213.

<sup>90</sup> Ibid., P.213.

<sup>91</sup> Christopher Hill, Maritime Law, P.25.

<sup>92</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, P.213.

จัดลำดับให้ผู้รับจำนองเรือซึ่งทำการจำนองภายหลังได้อยู่ในลำดับที่จะได้รับชำระหนี้ก่อน 93 สำหรับผู้รับจำนองเรือที่เป็นต่างประเทศนี้ ลำดับการได้รับชำระหนี้ต้องพิจารณาตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ซึ่งบางทีลำดับอาจจะเทียบเท่ากับผู้รับจำนองเรือซึ่งมิได้ขึ้นทะเบียนเป็นเรืออังกฤษ

อย่างไรก็ตาม สิทธิของผู้รับจำนองเรือทุกรูปแบบจะอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้ อันเกิดจากหรือเกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรือหลังเจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเล (เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องเหนือเรืออันเกิดขึ้นตามที่กฎหมายพาณิชย์นาวีหรือกฎหมายทะเลกำหนด) และถ้าหากเจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเลใช้สิทธิฟ้องร้องดำเนินคดีต่อเรือ sister ship ฐานะความเป็นเจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเลหรือ Maritime lienholder จะตกมาเป็นเพียงผู้มี Statutory lien ซึ่งลำดับการได้รับชำระหนี้จะอยู่หลังเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือ sister ship นั้น นอกจากนี้ ผู้รับจำนองเรือยังอยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้หลังเจ้าหนี้ผู้มีสิทธิยึดหน่วงเหนือเรือ นั้น (สิทธิยึดหน่วงเรือนี้ตามกฎหมายพาณิชย์นาวี เรียกว่า Possessory lien) ซึ่งหากสรุปลำดับการได้รับชำระหนี้จากเรือที่เป็นประกันการชำระหนี้ในกรณีดังกล่าวจะเรียงลำดับได้ดังนี้ คือ 1) เจ้าหนี้ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime lien) 2) เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิยึดหน่วงเหนือเรือ (Possessory lien) 3) เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือ (Ship mortgagee) 4) เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนตามแต่กฎหมายจะกำหนด (Statutory lien) เช่น เจ้าหนี้กรณีล้มละลาย

สำหรับกรณีประเทศสหรัฐอเมริกาจะเรียกผู้รับจำนองเรือซึ่งถือเป็นเจ้าหนี้ผู้มีสิทธิจะได้รับชำระหนี้จากเรืออันเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้ก่อนผู้อื่นในฐานะเป็นเจ้าหนี้บุริมสิทธินี้ว่า Preferred Mortgagee ซึ่งตาม Title 46 U.S. Code มาตรา 953 (b) กำหนดให้ Preferred maritime lien อยู่ในลำดับที่จะได้รับชำระหนี้ก่อน Preferred mortgage

93 Thomas, Maritime Liens, P.254.


lien โดย Preferred maritime lien จะมีบัญญัติไว้ในมาตรา 953 (a) เช่น หนี้อันเกิดจากการละเมิดที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินงานของเรือ หนี้อันเกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เป็นต้น ซึ่งหนี้เหล่านี้จะเป็นหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือ ส่วน Maritime lien<sup>94</sup> นั้น สำหรับสหรัฐอเมริกากำหนดให้อยู่ในลำดับการได้รับชำระหนี้หลัง Preferred Mortgage ซึ่งหนี้ลักษณะใดเป็น Maritime lien หรือ Preferred maritime lien นั้น คงจะต้องศึกษาในรายละเอียดกฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกาซึ่งกำหนดไว้แตกต่างจากของประเทศอังกฤษ

ส่วนลำดับการได้รับชำระหนี้ในระหว่าง Preferred Mortgage ด้วยกันนั้น ให้ถือลำดับก่อนหลังตามเวลาที่ได้มีการจดทะเบียนการจำนองและสลักหลังทะเบียนเรือถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด<sup>95</sup> สำหรับกรณีผู้รับจำนองเรือที่มีการแบ่งจ่ายหนี้เงินกู้เป็นงวด ลำดับการได้รับชำระหนี้สำหรับหนี้เงินกู้ที่ได้มีการเบิกจ่ายงวดหลังนี้จะอยู่ในลำดับก่อนหรือหลังผู้รับจำนองเรือรายหลังนั้น ในประเทศสหรัฐอเมริกาเอง ปัญหานี้ยังไม่เป็นที่ยุติแน่นอนเท่าใดนัก แต่แนวทางการคิดและตอบคำถามในปัญหาดังกล่าวจะคล้ายคลึงกับของประเทศอังกฤษ กล่าวคือ ลำดับของผู้รับจำนองเรือรายแรกสำหรับเงินที่ได้มีการเบิกจ่ายเป็นงวดภายหลังนี้จะอยู่ในลำดับหลังผู้รับจำนองเรือรายถัดมา หากผู้รับจำนองเรือรายนั้นได้บอกกล่าวให้ทราบถึงการรับจำนองของตนให้แก่ผู้รับจำนองเรือรายแรก

<sup>94</sup> William Tetley and Brian G. McDonough, Maritime Liens and Claims, pp.225-226.

<sup>95</sup> Ibid., P.225.

ในกรณีที่ผู้จ้างงาน เรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย สิทธิของผู้รับจ้างงาน เรือย่อมไม่ถูก  
 กระทบจากผลของกฎหมายล้มละลายที่บังคับกับผู้จ้างงาน เรือ หากปรากฏว่าการจ้างงานนั้นเกิด  
 ขึ้นก่อนการล้มละลายของผู้จ้างงาน เรือ หรือแม้ว่าการจ้างงาน เรือจะเกิดภายหลังการล้มละลาย  
 ของผู้จ้างงาน เรือ สิทธิของผู้รับจ้างงาน เรือก็ไม่ถูกกระทบ หากผู้รับจ้างงาน เรือไม่ได้รับคำบอก  
 กล่าวแจ้งการล้มละลายตามกฎหมายล้มละลาย อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติดังกล่าวใช้สำหรับกรณี  
 ผู้รับจ้างงาน เรือที่ได้ทำการจดทะเบียนการจ้างงานไว้แล้วเท่านั้น 96



ศูนย์วิทยพัชรากร  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

96 Lord Hailsham, Halsbury's Laws of England. Vol 43, P.103.