

บทที่ 5  
บทสรุปและข้อเสนอแนะ



บทสรุป

จากการศึกษาเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศและกฎหมายไทยในบทที่ 2 และ 3 ตามลำดับแล้วนั้น สรุปได้ว่าประเทศต่าง ๆ รวมทั้งประเทศไทยต่างยอมรับและเข้าใจความหมายของบุริมสิทธิทางทะเลไปในทางเดียวกันว่า บุริมสิทธิทางทะเลมีหลักสากลที่สำคัญ 3 ประการ ดังนี้

ประการแรก คือ บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิพิเศษ (Privilege Right) ที่เจ้าหน้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลจะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหน้อื่น

ประการที่สอง คือ บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่ไม่ต้องเปิดเผยแก่บุคคลภายนอก จึงมีผลใช้บังคับโดยไม่ต้องจดทะเบียน

ประการที่สาม คือ บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่ติดติดไปกับทรัพย์สิน การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลไม่เป็นผลให้บุริมสิทธิทางทะเลระงับสิ้นไป

พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มีบทบัญญัติครอบคลุมถึงหลักสากลดังกล่าวในมาตรา 23, 24 และ 27 ตามลำดับ

การบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลนั้น บุริมสิทธิทางทะเลเป็นเพียงสิทธิที่กำหนดขึ้นเป็นพิเศษแก่เจ้าหน้ในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือบางประเภท ไม่มีลักษณะเหมือนสิทธิตามสัญญาจำ

นองซึ่งผู้รับจำนองสามารถบังคับจำนองได้โดยตรง การบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลจึงต้องกระทำผ่านกระบวนการใช้สิทธิเรียกร้องตามปกติ สำหรับประเทศไทยการบังคับชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ส่วนในประเทศอังกฤษนั้น การบังคับตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลสามารถทำได้ด้วยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) โดยไม่ต้องฟ้องตัวบุคคล หากปรากฏว่าเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องหรือเรือที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องโดยตรงแล่นเข้ามาในเขตอำนาจศาล นอกจากนี้ เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลจะต้องดำเนินการยื่นคำร้องขอถักเรือดังกล่าว เพื่อให้สามารถบังคับชำระหนี้เอาจากเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลได้ สำหรับกฎหมายไทย มีพระราชบัญญัติการถักเรือ พ.ศ. 2534 รองรับเมื่อเจ้าหนี้จะขอให้ศาลมีคำสั่งถักเรือ ส่วนกฎหมายของประเทศอังกฤษเมื่อฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ศาลจึงจะออกหมายถักเรือ เพื่อมิให้เรือแล่นออกนอกเขตอำนาจศาลและสามารถดำเนินการขบวนพิจารณาต่อตัวทรัพย์สิน (เรือ) ต่อไปได้

จากการศึกษาการบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเล ตามกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ประกอบกับพระราชบัญญัติการถักเรือ พ.ศ. 2534 แล้วนั้น ผู้เขียนพบว่ามีข้อขัดข้องบางประการในกฎหมายดังกล่าวที่มีผลกระทบต่อ การบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งจักพอสรุปได้ดังนี้

## 1. พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

### 1.1 ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 กำหนดไว้เพียงว่า ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลนั้น ได้แก่ เรือ ซึ่งหมายถึงเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไป ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลหรือไม่ก็ตามเท่านั้น โดยมิได้กล่าวถึงเครื่องอุปกรณ์อันเป็นส่วนประกอบของเรือ หรือทรัพย์สินอื่น เช่น สินค้า (cargo) ค่าระวางเรือ

(freight) ในขณะที่กฎหมายของประเทศอังกฤษ อันได้แก่ Supreme Court Act 1981 และอนุสัญญาระหว่างประเทศปี 1926 กำหนดให้เครื่องอุปกรณ์ (accessories) สินค้า (cargo) ค่าระวางเรือ (freight) ตกอยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลด้วย

เมื่อพิจารณาในแง่ของกองทัพสินค้าที่เจ้าหน้าที่ที่มีบริมสิทธิทางทะเลสามารถบังคับชำระหนี้ได้ตามสิทธิของตน หากรวมเอาเครื่องอุปกรณ์อื่นเป็นส่วนประกอบของเรือ สินค้า (cargo) ค่าระวางเรือ (freight) อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลด้วยแล้ว ย่อมทำให้กองทัพสินค้าของลูกหนี้เพิ่มมากขึ้น เจ้าหน้าที่ที่มีบริมสิทธิทางทะเลก็มีสิทธิได้รับชำระหนี้มากขึ้น

## 1.2 สิทธิเรียกร้องที่มีบริมทางทะเลและลำดับการได้รับชำระหนี้

การได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหน้าที่อื่นในฐานะที่เป็นเจ้าหน้าที่บริมสิทธิทางทะเลนั้นจะต้องพิจารณาประเภทของสิทธิเรียกร้อง และลำดับการได้รับชำระหนี้ตามที่กฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่กำหนดไว้ และจากการศึกษาวิเคราะห์ในบทที่ 4 พบว่า ประเภทของสิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเลและลำดับการได้ชำระหนี้ในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันโดยมีเหตุผลสืบเนื่องจากความเหมาะสมและนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ของแต่ละประเทศ ซึ่งความแตกต่างดังกล่าวมีผลกระทบในกรณีมีเจ้าหน้าที่ต่างชาติดกล่าวอ้างความเป็นบริมสิทธิทางทะเลตามบทบัญญัติในกฎหมายของตน ซึ่งแตกต่างไปจากกฎหมายไทย อันนำมาซึ่งประเด็นที่จะต้องพิจารณาต่อไปว่าหากศาลไทยจะต้องพิจารณาคดี ศาลไทยจะใช้กฎหมายของประเทศใดในการพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าว ซึ่งตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มิได้บัญญัติเรื่องการค้นหากฎหมายมาใช้ในการพิจารณาพิพากษาไว้เลย

## 2. พระราชบัญญัติการกักเรือ

วิธีการบังคับตามสิทธิของเจ้าหน้าที่ที่มีบริมสิทธินั้นดำเนินการได้โดยการฟ้องคดีต่อ

ศาลโดยเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลเป็นโจทก์ฟ้องคดี หรือโดยการยื่นคำร้องขอรับชำระต่อศาล ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง นอกจากนี้ยังมีวิธีการให้ความคุ้มครองชั่วคราวก่อนฟ้องศาลโดยการกักเรือ ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งมีบางประเด็นที่ยังมีข้อขัดข้องในการบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ดังนี้

## 2.1 เจ้าหนี้ที่มีสิทธิขอให้ศาลสั่งกักเรือ

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 4 นั้นกำหนดให้เจ้าหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเท่านั้นที่จะยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือได้ แต่เนื่องจากธุรกิจการค้าระหว่างประเทศต้องมีความเกี่ยวข้องกับชาวต่างชาติ และตามสภาพของเรือเดินทะเลต้องเดินทางผ่านน่านน้ำของหลายประเทศ หากเรือเดินทะเลแล่นเข้ามาในน่านน้ำไทยแล้ว ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 จะทำให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลชาวต่างชาติที่ไม่ได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรจะไม่สามารถยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือลำดังกล่าวได้

## 2.2 กรณีที่เรืออยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลถูกโอนไปยังบุคคลภายนอก

ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 27 บัญญัติให้บุริมสิทธิทางทะเลไม่ระงับสิ้นไป แม้ว่าจะได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลไปยังบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไม่สามารถขอกักเรือลำดังกล่าวได้ เนื่องจาก เรือลำดังกล่าวมิใช่ของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องและในเวลาที่ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อีกต่อไป ดังนั้น หากไม่สามารถกักเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล เพราะการโอนกรรมสิทธิ์ของเรือนั้น จะทำให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลหมดโอกาสที่จะบังคับตามสิทธิของตน ความศักดิ์สิทธิ์ของมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริม

## สิทธิทางทะเลย่อมเสียไป

### 2.3 หลักประกันทดแทน

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติให้หลักประกันทดแทนที่นำมาวางศาล เพื่อให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือเข้าแทนที่เรือที่ถูกปล่อยในฐานะนิติบุคคลอย่างเดียวกับหลักประกันทดแทนจึงไม่อยู่ในฐานะทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเล

#### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาและพิจารณาถึงบริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในส่วนของกฎหมายไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยหนี้ ในส่วนที่ 6 เรื่องบริมสิทธิ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาค 4 วิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษา สำหรับกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ กฎหมายจารีตประเพณีของประเทศอังกฤษ ในเรื่องบริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) และวิธีการบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเลของประเทศอังกฤษ และบางส่วนของกฎหมายของประเทศระบบ Civil Law เช่น ประเทศฝรั่งเศส ตลอดจนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับบริมสิทธิทางทะเลและการจํานอง 1926, 1962 และ 1993 พบว่า สิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยยังมีข้อขัดข้องในการได้รับชำระหนี้ตามสิทธิอันพึงมีในฐานะสิทธิพิเศษที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่น ซึ่งตามพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบริมสิทธิ พ.ศ. 2537 มีประเด็นที่เป็นปัญหาในการบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิทางทะเลในเรื่อง ขอบเขตของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลว่าจะครอบคลุมถึงมากน้อยเพียงใด ประเด็นปัญหาที่เกิดจากกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่กำหนดสิทธิเรียกร้องและลำดับการได้รับชำระหนี้แตกต่างกัน ซึ่งเชื่อมโยงไปถึงความคลุมเคลือในการค้นหากฎหมายมาใช้พิจารณาพิพาก



ชาของศาลไทย นอกจากนั้นการบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่จะต้องนำมาบังคับใช้ร่วมกับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มีประเด็นที่มีปัญหาในเรื่องเจ้าหนี้ที่มีสิทธิขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือโดยกำหนดให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเท่านั้นที่ชอกรักเรือได้ ทำให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่ไม่ได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรชอกรักเรือไม่ได้ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในกรณีที่เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลไม่อาจชอกรักเรือได้ถ้าเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลถูกโอนไปยังบุคคลอื่นและกรณีบุริมสิทธิทางทะเลไม่ครอบคลุมถึงหลักประกันทดแทน ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์ในเรื่องดังกล่าวทั้งหมด และเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่สำคัญอย่างหนึ่งของพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ที่ต้องการให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษแก่เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล การที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้ จำเป็นต้องอาศัยการปรับปรุงกฎหมายที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบังคับตามสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 และพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2537 ให้มีความสัมพันธ์และสอดคล้องกัน ตลอดจนสอดคล้องกับมาตรฐานสากลมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายเพื่อลดหรือขจัดอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1. ขอบเขตของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

แนวทางในการลดหรือขจัดข้อขัดข้องในเรื่องขอบเขตของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลโดยการระบุในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ให้บุริมสิทธิทางทะเลมีอยู่เหนือเรือนั้นครอบคลุมถึงเครื่องอุปกรณ์ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 147 วรรคสอง

ดังนั้นหากกำหนดให้เรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลครอบคลุมถึงเครื่องอุปกรณ์ด้วย ก็จะทำให้เกิดความชัดเจนของกฎหมายซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดการโต้แย้งกันในเวลาบังคับตาม

สิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลว่า บุริมสิทธิทางทะเลครอบคลุมไปถึงเครื่องอุปกรณ์ของเรือหรือไม่ และการกำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลครอบคลุมถึงเครื่องอุปกรณ์ด้วยก็นับว่าเป็นประโยชน์แก่เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ในแง่ของการเพิ่มมูลค่าของทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล อันจะมีผลทำให้เจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลได้รับชำระหนี้หรือได้รับชำระหนี้เพิ่มขึ้น

## 2. เจ้าหนี้ที่มีสิทธิขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือ

การปรับปรุงกฎหมายตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ในเรื่องเจ้าหนี้ที่มีสิทธิขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือ โดยเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศสามารถกักเรือได้ แทนที่จะจำกัดไว้เพียงเจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ซึ่งการปรับปรุงกฎหมายในส่วนนี้อาจเทียบเคียงกับหลักการของต่างประเทศ รวมถึงกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือที่ได้ศึกษามาแล้ว กล่าวคือ แม้เจ้าหนี้ผู้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือจะมีได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรก็สามารถยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลได้ หากปรากฏว่าเรือดังกล่าวแล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลไทย

การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวจะช่วยส่งผลให้การคุ้มครองเจ้าหนี้ขยายออกไปอีกเป็นอันมาก การที่เจ้าหนี้ต่างประเทศสามารถขอให้ศาลไทยกักเรือได้ น่าจะมีผลช่วยให้เจ้าของเรือไทยสามารถหาแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศได้ง่ายขึ้น เพราะสถาบันการเงินจะมีความมั่นใจว่า สิทธิขอกักเรือที่ตนอาจใช้ได้ในประเทศอื่นจะสามารถใช้ในประเทศไทยได้ด้วย และนอกจากนี้ยังอาจช่วยจูงใจให้เจ้าหนี้หันมาดำเนินการฟ้องคดีในศาลไทยมากขึ้น ซึ่งน่าจะส่งผลดีให้แก่ลูกหนี้มีสัญชาติไทย หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย เพราะคนจะสามารถต่อสู้คดีในประเทศไทยได้ และกรณีดังกล่าวจะช่วยให้ศาลไทยได้คุ้นเคยกับคดีทางพาณิชย์มากยิ่งขึ้น เนื่องจากศาลต้องรับพิจารณาคำขอกักเรือทั้งที่โจทก์หรือจำเลยไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร

### 3. ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทางทะเลถูกโอนไปยังบุคคลภายนอก

กรณีเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบริมสิทธิ์ทางทะเลถูกโอนไปยังบุคคลภายนอก แม้จะปรากฏชัดเจนในพระราชบัญญัติจ่านองเรือและบริมสิทธิ์ทางทะเล พ.ศ. 2537 ว่าการทำนิติกรรมโอนกรรมสิทธิ์เรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบริมสิทธิ์ทางทะเลให้แก่บุคคลใด ๆ ต่อไปจะไม่ทำให้บริมสิทธิ์ที่เกิดขึ้นแล้วระงับสิ้นไป แต่เมื่อพิจารณาหลักการของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ในมาตรา 4 ประกอบกับมาตรา 5 จะเห็นว่าเจ้าหนี้บริมสิทธิ์ทางทะเลจะไม่สามารถกักเรือนั้นได้เพราะเรือนั้นไม่ได้เป็นของลูกหนี้อีกต่อไป และไม่ใช้กรณีที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องและในเวลาที่ต้องให้ศาลสั่งกักเรือ ดังนั้น วิธีการที่จะคุ้มครองเจ้าหนี้บริมสิทธิ์ทางทะเลที่น่าจะได้ผลดีที่สุด โดยการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือให้สิทธิแก่เจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิ์ทางทะเลที่จะกักเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบริมสิทธิ์ทางทะเลได้ แม้ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องจะได้โอนเรือนั้นไปยังบุคคลภายนอก โดยนำแนวคิดเรื่อง Particular Ship ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ. 1952 และกฎหมายภายในของประเทศส่วนใหญ่ที่มุ่งที่ตัวเรือโดยไม่คำนึงถึงบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้อง ซึ่งกำหนดให้เรือที่สามารถขอกักได้ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ เรือที่เป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้อกับสิทธิเรียกร้องโดยตรง กับเรืออื่นที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือที่เป็นต้นเหตุหรือเกี่ยวข้อกับสิทธิเรียกร้องโดยตรงในเวลาสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น ซึ่งจะทำให้เจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิ์ทางทะเลสามารถขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทางทะเลได้ แม้ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องจะไม่ได้เป็นเจ้าของเรือดังกล่าว

การปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือดังกล่าวเพื่อสนับสนุนพระราชบัญญัติการจ่านองเรือและบริมสิทธิ์ทางทะเล พ.ศ. 2537 ที่ยินยอมให้เจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิ์ทางทะเลมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทางทะเลไม่ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องจะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ก็ตาม และเพื่อเจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิ์ทางทะเลตามระบบกฎหมายไทยจะได้มีสิทธิเท่าเทียมกับเจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิ์ทางทะเลในระบบกฎหมายอื่น และเพิ่มความศักดิ์สิทธิ์ของความเป็น



เจ้าหนที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

#### 4. หลักประกันทดแทน

ในกรณีที่เจ้าหนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลขอให้ศาลสั่งกักเรือที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเล และต่อมาได้มีการขอให้ปล่อยเรือโดยวางหลักประกัน เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลนั้น เห็นว่าหลักประกันที่ลูกหนี้หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักก็นำมาวางต่อศาล หากในชั้นที่สุดเจ้าหนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลเป็นผู้ชนะคดี เจ้าหนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิเหนือเรือที่ถูกกักอย่างไร เจ้าหนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลก็ควรมีสิทธิในหลักประกันทดแทนเช่นเดียวกันในฐานะเป็นทรัพย์สินที่มาแทนที่เรือตามหลักกฎหมายช่วงทรัพย์สิน มิฉะนั้นแล้วเจ้าหนที่มีบุริมสิทธิทางทะเลก็จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากหลักประกันทดแทนก่อนเจ้าหนอื่น เช่น หากมีเจ้าหนอื่นยื่นคำร้องขอรับชำระหนี้ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 287 และมาตรา 289 เจ้าหนบุริมสิทธิทางทะเลก็ไม่อาจได้รับชำระหนี้จากหลักประกันทดแทนในฐานะเจ้าหนที่มีบุริมสิทธิทางทะเลได้

เนื่องจากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะหนี้เรื่องช่วงทรัพย์สินนั้น กำหนดว่าช่วงทรัพย์สินได้แก่การเอาทรัพย์สินอันหนึ่งเข้าแทนที่ทรัพย์สินอีกอันหนึ่งในฐานะนิติหนี้เดียวกับทรัพย์สินก่อนการที่ทรัพย์สินใดจะเข้ามาแทนที่ในฐานะช่วงทรัพย์สินได้จะต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้ให้เป็นช่วงทรัพย์สิน ดังนั้น หากกำหนดในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้ทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันทดแทนเพื่อการปล่อยเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลเป็นทรัพย์สินแทนที่ในฐานะเป็นการช่วงทรัพย์สินแล้ว ย่อมจะทำให้สิทธิพิเศษในการได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนอื่นยังคงมีอยู่เหนือทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันทดแทน อันมีผลให้เจ้าหนที่มีบุริมสิทธิทางทะเลได้รับชำระอย่างแน่นอนและก่อนเจ้าหนอื่น แม้ว่าเรือที่ถูกปล่อยจะแล่นออกไปนอกเขตอำนาจศาลแล้วก็ตาม

## 5. การค้นหากฎหมายมาใช้พิจารณาพิพากษา

พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ควรมีบทบัญญัติชัดเจนในหลักการค้นหากฎหมายมาใช้พิจารณาพิพากษาสำหรับศาลไทย เพื่อพิจารณาประเภทของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลและลำดับการได้รับชำระหนี้เมื่อมีองค์ประกอบต่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องและเกิดกรณีที่มีการขัดกันของกฎหมายในเรื่องดังกล่าวเกิดขึ้น โดยบัญญัติให้เป็นไปตามหลักการสากลและเป็นที่ยอมรับจากนานาประเทศ ซึ่งจากการศึกษากฎหมายต่างประเทศและหลักเกณฑ์สากลในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจํานองเรือ กฎหมายที่ศาลจะนำมาใช้พิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล คือ กฎหมายของประเทศที่ศาลทำการพิจารณาคดี ( Lex Fori ) เพื่อบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเล

ดังนั้น จึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการค้นหากฎหมายสำหรับศาลไทยเพื่อใช้ในการพิจารณาและพิพากษาคดีเมื่อเกิดปัญหาการขัดกันของกฎหมายเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลไว้ในพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

## 6. การปฏิบัติตามหลักต่างตอบแทน

แนวทางการลดหรือขจัดอุปสรรคข้อขัดข้องในรูปแบบของการปฏิบัติต่อกันที่ถ้อยอาศัยหรือหลักต่างตอบแทน (Reciprocity) อันเป็นหลักการของการให้ความร่วมมือในระดับประเทศภายใต้เงื่อนไขการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในกรณีที่เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยจะนำคำพิพากษาของศาลไทยให้ศาลต่างประเทศ ซึ่งเรื่อนั้นแล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลบังคับให้ กรณีเช่นนี้ต้องปรากฏว่าหากมีเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาขอให้ศาลไทยบังคับคดีเอากับเรือที่แล่นอยู่ในเขตอำนาจศาลไทย ศาลไทยควรมีมาตรการที่จักเอื้ออาทรให้เจ้าหนี้บุริมสิทธิทาง

ทะเลได้รับผลสัมผัสดังเจตนารมณ์และประโยชน์ในอันที่จะบังคับคดีตามคำพิพากษา อันได้แก่ เรือที่อยู่ในประเทศไทยเสียก่อน หลักการต่างตอบแทน (Reciprocity) นี้ควรจะได้มีการขยายให้ใช้ได้ถึงกรณีที่เจ้าหน้าที่ตามกฎหมายต่างประเทศมาร้องขอให้ศาลไทยมีคำสั่งกักเรือที่แล่นอยู่ภายในเขตอำนาจศาลไทยโดยมีต้องพิจารณาถึงเงื่อนไขข้อขัดข้องเกี่ยวกับภูมิลาเนาของเจ้าหน้าที่ผู้ยื่นคำร้องขอ กักเรือตามกฎหมายกักเรือ

## 7. การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ

แนวทางการลดหรือขจัดอุปสรรคข้อขัดข้องโดยพิจารณาเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจับเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

เนื่องจากธุรกิจพาณิชย์นาวี มีทรัพย์สินเป็นเรือเป็นธุรกิจที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันในระดับระหว่างประเทศ หลักการเกี่ยวกับสิทธิของเจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายภายในที่ได้มีการศึกษามาแล้วนี้ พบว่ายังเกิดความคลุมเครือซึ่งกระทบถึงสิทธิของเจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเล อีกทั้งกฎหมายเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลก็เป็นกฎหมายใหม่สำหรับประเทศไทย การร้องแนวทางเพื่อขจัดหรือลดปัญหาดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งได้มีการพิจารณากำหนดแนวทางโดยนานาประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกย่อมเป็นประกันในระดับหนึ่งถึงการได้ระดมความคิดในทางกฎหมายกำหนดเป็นแนวทางปรากฏเป็นบทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวบนพื้นฐานของความเป็นธรรมและมาตรฐานขั้นต่ำระหว่างประเทศ (International Minimum Standard) อันพอที่จะยอมรับได้ในสังคมสากล การพิจารณาเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวอาจลดหรือขจัดข้อขัดข้องไปได้ในระดับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในสถานะของประเทศไทยเมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบของความพร้อมสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวี และองค์ประกอบทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในแง่ของการเจรจาต่อรองในระดับระหว่างประเทศ ซึ่งอาจจะต้องอาศัยหลัก

การต่างตอบแทนมาใช้ เพิ่มอำนาจการเจรจาประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การที่ประเทศไทยสมควรจะเข้ามาเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศนี้หรือไม่นั้นจะต้องมีการศึกษาในรายละเอียดให้ลึกซึ้งต่อไป (วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีได้กล่าววงเข้าไปศึกษาถึงบทบัญญัติรายละเอียดทั้งหมดของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวเพราะเหตุผู้เขียนศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศนี้เฉพาะในส่วนของหลักการสำหรับประเด็นพิจารณาบางประเด็น) ซึ่งในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจํานองเรือในปัจจุบันนี้ จะมุ่งเน้นในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลมาก ดังนั้น การพิจารณาเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวจึงขึ้นอยู่กับนโยบายของประเทศว่าจะมุ่งเน้นให้ความคุ้มครองแก่เจ้าหน้บุริมสิทธิทางทะเลไปในแนวทางอย่างไร หากกรณีจำเป็นแล้วประเทศไทยก็อาจพิจารณาเข้าเป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล โดยตั้งข้อสงวนสิทธิในบทบัญญัติบางประการตามแต่ว่าอนุสัญญาว่าระหว่างประเทศนั้น ๆ จะอนุญาตให้ตั้งข้อสงวนได้หรือไม่และมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้จะมีการพิจารณาจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในรูปของอนุสัญญาในลักษณะทวิภาคี ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขของความเป็นไปได้ของระบบกฎหมายไทยและสภาพการณ์ที่เป็นจริงในโลกปัจจุบันเพื่อให้สามารถอํานวยประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์ของไทยอันจะมีผลถึงเศรษฐกิจของประเทศต่อไปในอนาคตด้วย