



บุริมสิทธิตามกฎหมายต่างประเทศ

แนวความคิดทางด้านกฎหมายของบุริมสิทธิ (Lien) นั้น คือ การให้ประโยชน์แก่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องบางประเภท ซึ่งมีปรากฏทั้งในระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และระบบกฎหมายลาสิกษณ์อักษร (Civil Law)

คำว่า "Lien" ตามรูปศัพท์แล้วน่าจะแปลได้ว่า เป็นสิทธิที่จะยึด หรือครอบครองทรัพย์สินของลูกหนี้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ หรืออาจจะแปลได้ว่า เป็นภาระหรือข้อผูกมัดอย่างหนึ่งเมื่อพิจารณาถึงความหมายแล้ว คำว่า "Lien" จึงน่าจะมีความหมายที่คล้ายกับความหมายของคำว่า "Preferential Right" หรือ "บุริมสิทธิ" ตามมาตรา 251 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ทรงบุริมสิทธิย่อมทรงไว้ซึ่งสิทธิเหนือทรัพย์สินของลูกหนี้ในการที่จะได้รับชำระหนี้อันค้างชำระแก่ตนจากทรัพย์สินนั้นก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ

คำว่า "Lien" ตามหลักกฎหมายอังกฤษ เป็นรูปแบบหนึ่งของการเสีวาสยา ซึ่งเป็นของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ในเหตุการณ์หนึ่งเหตุการณ์ใดที่บุคคลนั้นมีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะบังคับให้มีการชดใช้หนี้เงินเป็นที่พอใจของบุคคลนั้น โดย "Lien" ได้จัดแบ่งเป็น 3 ชั้น ได้แก่

1. Possessory Liens
2. Equitable Liens
3. Maritime Liens

1. Possessory Liens

Possessory Liens หรือ สิทธิยึดหน่วง (Right of Retention) คือ สิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่บุคคลจะครอบครองทรัพย์สิน และยึดหน่วงทรัพย์สินนั้นไว้จนกระทั่งสามารถเรียกร้องจากเจ้าของทรัพย์สินให้ชำระหนี้จนเป็นที่พอใจหรือจนกระทั่งบุคคลนั้นได้รับหลักประกันสำหรับการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่บุคคลนั้นพึงมี พฤติการณ์ที่ทำให้บุคคลมีสิทธิยึดหน่วง ตลอดจนรายละเอียดของกฎหมายแห่งสิทธิดังกล่าวมีรายละเอียดแตกต่างกันไปตามระบบกฎหมายของแต่ละประเทศ แต่อย่างไรก็ตามจะมีลักษณะสำคัญ ๆ ที่เหมือนกัน คือ

ก) บุคคลที่จะมีสิทธิยึดหน่วงได้ ต้องครอบครองทรัพย์สินนั้น หมายความว่า บุคคลนั้นต้องสามารถป้องกันเจ้าของทรัพย์สินจากการครอบครองทรัพย์สินนั้นได้ โดยบุคคลนั้นจะต้องครอบครองทรัพย์สินนั้นอยู่ และการครอบครองดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้จากการที่เขามีสิทธิเรียกร้องเหนือทรัพย์สินของเจ้าของทรัพย์สิน เช่น กรณีการซ่อมเรือ หรือสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการกระทำละเมิด ผู้ซ่อมเรือจะมีสิทธิยึดหน่วงเพื่อการชำระค่าซ่อมเรือครบเท่าที่เขามีเรืออยู่ในความครอบครอง หากเขาปล่อยการครอบครองเรือโดยยังไม่ได้รับชำระหนี้ หรือได้รับหลักประกันสำหรับการชำระค่าซ่อมเรือ สิทธิยึดหน่วงก็จะระงับไป และจะไม่ได้ถือว่ามีสิทธิยึดหน่วงเรือกลับมีขึ้นมาใหม่แม้เรือลำนั้นกลับเข้ามาอยู่ในความครอบครองอีกครั้ง เนื่องจากการซ่อมเรือครั้งใหม่¹

ข) Possessory Liens ไม่มีสิทธิบังคับขายเรือได้เหมือนการจำนองเรือ Possessory Liens เป็นเพียงสิทธิครอบครองที่ผลักดันให้ลูกหนี้ชำระหนี้เท่านั้น²

¹ J.Niall McGovern, "Mortgages and liens," Report on the Regional Seminar on Maritime Legislation (January 1990) : 29

² Ibid., p.29

ตามกฎหมายอังกฤษ โดยหลักทั่วไปแล้ว บุริมสิทธิจะขยายไปถึงการยึดหน่วงทรัพย์สินซึ่งเกิดจากสัญญาหรือโดยบทบัญญัติของกฎหมายด้วย

กฎหมายจารีตประเพณีแยกสิทธิยึดหน่วง (Right of Retention) แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1.1 Particular Liens

Particular Liens เป็นสิทธิของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่ได้ครอบครองสินค้าที่จะทำการยึดหน่วงสินค้านั้นไว้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้จำนวนหนึ่งถึงกำหนดชำระจากผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่แท้จริง โดยหนี้ดังกล่าวต้องเป็นหนี้ที่ผูกพันกับสินค้านั้นโดยเฉพาะ สิทธิดังกล่าวเกิดขึ้นได้โดย

1. เมื่อเจ้าหนี้ผู้ครอบครองสินค้า ได้ทำการใช้แรงงาน ใช้ฝีมือ หรือได้ออกเงินค่าใช้จ่ายทำการตัดแปลง หรือปรับปรุงสินค้า
2. เมื่อเจ้าหนี้ผู้ครอบครองสินค้า เข้าทำหน้าที่เป็นผู้รับสินค้านั้นไว้หรือให้บริการซึ่งทำให้เกิดสิทธิดังกล่าวเหนือสินค้านั้น
3. เมื่อเจ้าหนี้ผู้ครอบครองสินค้า เข้าทำการปกป้องสินค้านั้นให้รอดพ้นจากการสูญหายในทะเลหรือการยึดของฝ่ายศัตรู

สิทธิดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น จนกระทั่งได้มีการทำการงานตามข้อผูกพันแห่งสัญญาแล้วเสร็จ แต่ถ้าเจ้าของสินค้าเข้าทำการขัดขวางการทำงานให้แล้วเสร็จ สิทธิดังกล่าวเหนือการงานตามสัญญานั้นให้ถือว่าได้ทำแล้วเสร็จ

ตามกฎหมายจารีตประเพณี บุคคลผู้ทรงสิทธิดังกล่าว ไม่มีสิทธินำสินค้าไปจำหน่าย ผู้ทรงสิทธิต้องยึดหน่วงสินค้าไว้จนกว่าข้อเรียกร้องได้มีการตกลง และทันทีที่

เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้บางส่วน ไม่ว่าเจ้าของสินค้าจะเข้าครอบครองสินค้าโดยตรงหรือทางอ้อมก็ตาม สิทธิดังกล่าวจะสิ้นสุดลงทันที กรณีส่วนมากที่เกี่ยวกับ Particular liens ดังกล่าวข้างต้นเป็นกรณีดังต่อไปนี้

ก. ตามกฎหมายจารีตประเพณี ผู้รับขนมี Lien เหนือสินค้าที่ตนรับขน เป็นต้นว่า เจ้าของเรือมี Lien เหนือสินค้าสำหรับค่าระวางเรือ

ข. พ่อค้ามี Lien เหนือสินค้าเกี่ยวกับค่าแรงงานที่ได้ใช้จ่ายไปเกี่ยวกับสินค้านั้น

ค. ผู้ขายสินค้ามี Lien เหนือสินค้าที่ราคาของสินค้ายังไม่ได้มีการชำระ

ง. นายโกลดสินค้ามี Lien เหนือสินค้าสำหรับค่าบริการที่ได้ให้แก่สินค้านั้น

นั้น

Shipowner's Possessory Liens

ตามหลักเกณฑ์กฎหมาย

จารีตประเพณี เจ้าของเรือมี Lien เหนือสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือ สำหรับ

1. ค่าระวางเรือ
2. ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่สินค้าต้องชดใช้
3. ค่าใช้จ่ายทั้งหลายในการช่วยเหลือกู้ภัย

สำหรับในกรณีของ Possessory Liens ที่มีเหนือสินค้า นอกจากกรณีดังกล่าวข้างต้นแล้ว ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีบัญญัติให้ต้องกำหนดไว้อย่างชัดเจนในสัญญาในรูปแบบต่าง ๆ ที่คู่กรณีได้ตกลงทำสัญญากันไว้ หากไม่มีสัญญากำหนดไว้โดยเฉพาะอย่างชัดเจนแล้ว การใช้สิทธิกรณีนอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้นเป็นการต้องห้ามตามกฎหมาย

สำหรับค่าระวางเรือ นั้น ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี สิทธิแห่ง Liens

เหนือสินค้าสำหรับชำระวางเรือแล้วจะเกิดสิทธิก็ต่อเมื่อชำระวางถึงกำหนดชำระขณะจะมีการส่งมอบสินค้า เมื่อกรณีบทบัญญัติของกฎหมายเป็นดังกล่าว จึงน่าจะเป็นเรื่องขัดแย้งว่า สิทธิแห่ง Liens เหนือสินค้าจะเกิดขึ้นไม่ได้ในกรณีชำระวางเรือที่มีการชำระล่วงหน้า หรือในกรณีที่มิสัญญารับขนของทางทะเลหรือสัญญาอื่นใดกำหนดให้มีการชำระค่าระวางเรือภายหลังที่ได้มีการส่งมอบสินค้าแล้ว ในกรณีเช่นนั้น ถ้าได้มีการส่งมอบสินค้าแล้ว แต่ชำระวางเรือก็ยังไม่ได้รับชำระเมื่อถึงกำหนด ผู้รับขนก็ต้องใช้สิทธิทางอื่นในการให้ได้รับชำระค่าระวางเรือ เช่นยื่นฟ้องต่อศาลขอให้ศาลบังคับให้มีการชำระค่าระวางเรือ เป็นต้น

ในการใช้สิทธิ Liens เหนือสินค้า เจ้าของเรือมีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะทำการยึดหน่วงสินค้าไว้เพื่อให้มีการชำระค่าระวางเรือ แม้ราคาสินค้าจะสูงกว่าจำนวนค่าระวางเรือเท่าใดก็ตาม เจ้าของเรือก็มีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะยึดหน่วงสินค้าไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางเรือ หรือเจ้าของเรือจะทำการยึดหน่วงสินค้าไว้เท่าที่ราคาค่าสินค้าเป็นการเพียงพอกับจำนวนเงินค่าระวางเรือก็ได้ เมื่อมีการออกใบตราส่งทางทะเลหลายฉบับในเที่ยวการเดินทางเรือเที่ยวใดเที่ยวหนึ่ง และใบตราส่งทางทะเลทุกฉบับได้ถูกสลักหลังส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้าหลายคนด้วยกัน เจ้าของเรือก็มีสิทธิตาม Liens มีอยู่เหนือสินค้าในแต่ละใบตราส่งทางทะเลที่ชำระวางเรือได้ถึงกำหนดชำระ เจ้าของเรือไม่มีสิทธิใช้สิทธิตาม Liens เหนือสินค้าตามใบตราส่งทางทะเลสำหรับชำระวางเรือที่ถึงกำหนดชำระแล้วจากผู้ทรงใบตราส่งทางทะเลฉบับอื่น ๆ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งทางทะเลหลายฉบับ ตามสัญญารับขนของทางทะเลเพียงสัญญาเดียวที่ทำขึ้นระหว่าง ผู้รับขน กับ ผู้รับจัดการขนส่งและใบตราส่งทางทะเลทุกฉบับได้สลักหลังส่งมอบให้แก่บุคคลเพียงคนเดียว เจ้าของเรือก็มีสิทธิตาม Liens เหนือสินค้าตามใบตราส่งทางทะเลเพียงฉบับเดียวก็ได้ โดยไม่ต้องใช้สิทธิตาม Liens เหนือสินค้าในใบตราส่งทางทะเลทุกฉบับสำหรับชำระวางเรือที่ถึงกำหนดชำระของสินค้าตามใบตราส่งทางทะเล อนึ่งสิทธิตาม Liens เหนือสินค้าให้บังคับแก่ชำระวางเรือที่ถึงกำหนดชำระสำหรับสินค้าที่บรรทุกมาโดยเฉพาะเท่านั้น เจ้าของเรือไม่มีสิทธิดังกล่าวเหนือสินค้าอื่นของเจ้าของ

สินค้ารายเดียวกัน³

General Average การเฉลี่ยความรับผิดชอบทั่วไป การใช้สิทธิ liens
 เหนือสินค้าสำหรับค่าแห่งการเฉลี่ยความรับผิดชอบทั่วไปที่ต้องการชดใช้ นั้น เจ้าของเรือเท่านั้นจึง
 จะมีสิทธิใช้สิทธินี้ บุคคลอื่นใดไม่มีสิทธินี้แต่อย่างใด และเมื่อถึงคราวจำเป็น จึงน่าจะเป็นหน้าที่
 ของเจ้าของสินค้าอื่นที่ต้องมีหน้าที่ในการชดใช้ค่าเฉลี่ยความรับผิดชอบทั่วไปด้วยโดยจะต้องป้องกัน
 สิทธิของตนด้วยการยึดหน่วงสินค้าบางอย่างที่อยู่ในการครอบครองนั้น และต้องร่วมชดใช้ค่าแห่ง
 การเฉลี่ยความรับผิดชอบทั่วไปที่ผู้รับผิดชอบแต่ละคนต้องมีหน้าที่ชดใช้ และเป็นการยากที่จะกำหนดระยะเวลา
 เวลาในการจัดสรรค่าแห่งการเฉลี่ยความรับผิดชอบทั่วไปด้วย กรณีดังกล่าวเป็นเรื่องยากที่เจ้าของ
 เรือที่ใช้สิทธิตาม Liens เหนือสินค้าดังกล่าวมาแล้ว วิธีการทางปฏิบัติที่เป็นปกติประเพณีซึ่ง
 ได้การกระทำกันก็โดยการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า โดยให้ผู้รับสินค้าวางหลักประกันค่า
 เฉลี่ยความรับผิดชอบทั่วไปด้วย General Average Bond หรือวางเงินประกันค่าเฉลี่ยความ
 รับผิดชอบทั่วไป หรือวางทั้งสองอย่าง

Salvage การช่วยเหลือกู้ภัย ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี การ
 ช่วยเหลือกู้ภัย แยกประเภทการช่วยเหลือกู้ภัยออกเป็น 3 ประเภทคือ ช่วยเหลือกู้ภัยเรือ สินค้า
 และชีวิต เมื่อใดก็ตามเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อรักษาไว้ซึ่ง
 ตัวเรือ และสินค้าที่บรรทุกมาในเรือแล้ว เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิ Liens เหนือสินค้า ตาม
 ส่วนแห่งสินค้า

Demurrage and Detention ค่าเสียหายเวลาที่เรือรอการบรรทุกขน
 ถ่ายและการกักเรือตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี สิทธิตาม Liens เหนือสินค้าที่เรือบรรทุก

³ไมตรี ตันติวุฒานนท์, "บุริมสิทธิและจำนองทางทะเล," (อัครสาเนา) หน้า 3.



สำหรับค่าเสียหายของเรือที่เรือต้องรอกการเข้าบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจะไม่เกิดขึ้นถ้าในสัญญา
 รับขนของทางทะเลที่ผูกพันระหว่างเจ้าของสินค้าและเจ้าของเรือไม่ได้มีบทบังคับให้สิทธิเจ้าของ
 เรือมีสิทธิตาม Liens เหนือสินค้าต่อกรณีที่เรือต้องเสียเวลาจอรอกการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า
 ตามสัญญารับขน เมื่อใดก็ตามสัญญาเช่าเหมาเรือได้กำหนดบังคับถึงกรณีเจ้าของเรือมีสิทธิ
 Liens เหนือสินค้าสำหรับค่าเสียหายเวลาที่เรือต้องรอกการบรรทุกขนถ่ายสินค้าตามสัญญารับขนแล้ว
 สิทธิแห่ง Liens ห้ามมิให้ขยายไปถึงความเสียหายทั้งหลายทั้งปวงที่เกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือ
 เพราะ เรือถูกกักที่เมืองท่าที่เรือเข้าทำการบรรทุกเรือขนถ่ายสินค้าเมื่อล่วงพ้นจำนวนวันที่เป็น
 ค่าเสียหายในการรอกการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้มีการตกลงกันไว้แล้ว และเรือนั้นได้ถูกกัก
 วันที่เรือต้องทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าก็ได้ล่วงพ้นไปแล้วด้วย

ดังนั้น เพื่อให้สิทธิของเจ้าของเรือได้รับการคุ้มครองอย่างเต็มที่ จึง
 มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดไว้ในใบตราส่งทางทะเลว่า เรือมีสิทธิตาม Liens เหนือสินค้า
 สำหรับค่าที่เรือต้องเสียเวลารอกการบรรทุกขนถ่ายสินค้าและค่าเสียหายเวลาที่เรือถูกสั่งกัก และค่า
 เสียหายที่ถูกสั่งกักเรือที่ได้มีการกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเหมาเรือ เจ้าของเรือไม่มีสิทธิยึดหน่วง
 สินค้าของผู้ทรงใบตราส่งทางทะเล เว้นแต่จะได้มีบทกำหนดกรณีเช่นนี้ไว้ในใบตราส่งทางทะเล
 ด้วย ศาลอังกฤษได้มีคำพิพากษาไว้ว่า คำว่า "all other conditions...as per
 charter - party" (เงื่อนไขอื่นทั้งหมด ให้เป็นไปตามบทบังคับของสัญญาเช่าเหมาเรือ) ที่
 ได้เขียนไว้ในใบตราส่งทางทะเล⁴

Deadfreight ค่าระวางเรือกลับตันทางต้องมีการชำระตามบทกำหนด
 ของสัญญา ในเมื่อระวางเรือนั้นได้มีการจองไว้แล้ว แต่ไม่มีการใช้บรรทุกสินค้าตามหลักกฎ
 หมายจารีตประเพณีจะไม่ก่อให้เกิดสิทธิแห่ง Liens เหนือสินค้า เมื่อไม่มีสินค้าซึ่งเจ้าของเรือ

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า.4-5.

จะยึดหน่วงในการใช้สิทธิ Liens เหนือสินค้าก็เหมือนกับกรณีที่ใบตราส่งทางทะเลกำหนดถึงสิทธิแห่ง Liens เหนือสินค้าสำหรับค่าระวางบรรทุกสินค้ากลับต้นทาง สิทธิแห่ง Liens กรณีเช่นนี้ให้ใช้สิทธิได้เฉพาะที่มีการปฏิเสธการรับสินค้าซึ่งเรือได้บรรทุกมาที่จะบังคับให้มีการชำระค่าระวางบรรทุกสินค้ากลับต้นทาง เมื่อมีบทบังคับเกี่ยวกับเรื่องสิทธิตาม Liens สำหรับค่าระวางเรือกลับท่าเรือต้นทาง ให้ใช้บังคับได้ไม่เฉพาะแต่เมื่อสินค้าทั้งหมดมีอัตราค่าระวางเรือเดียวกันเท่านั้น แต่ให้ใช้บังคับถึงข้อที่แตกต่างกันที่บรรทุกในอัตราที่แตกต่างกันด้วย

Voyage Chartered Ships การเช่าเหมาเรือเฉพาะเที่ยว สิทธิตาม Liens ของเจ้าของเรือสำหรับค่าระวางเรือและค่าใช้จ้างอื่นใดเหนือสินค้าที่บรรทุกมากับเรือตามใบตราส่งทางทะเลบนเรือเช่าเหมาให้ใช้บังคับได้กับค่าระวางเรือที่ถึงกำหนดชำระตามใบตราส่งทางทะเล หรือตามสัญญาเช่าเหมาเรือแล้วแต่กรณี กรณีดังต่อไปนี้ให้กำหนดขึ้นไว้เป็นหลักทางปฏิบัติ

1. ถ้าผู้รับสินค้าเป็นผู้เช่าเหมาเรือ หรือผู้แทนผู้เช่าเหมาเรือ เขาต้องบังคับให้ผู้พันตาม Liens สำหรับค่าระวางเรือที่ถึงกำหนดชำระตามใบตราส่งทางทะเล และตาม Liens ที่กำหนดไว้ในใบตราส่งทางทะเลสำหรับค่าใช้จ้างอื่น ๆ แต่ถ้าเป็นกรณีที่เจ้าของเรือและผู้เช่าเหมาเรือที่เป็นผู้รับสินค้าด้วยแสดงเจตนาไว้ว่าสัญญาเช่าเหมาเรือให้ไปตามบทบังคับของใบตราส่งทางทะเล และเจตนาดังกล่าวก็อาจพบได้จากกรณีที่ผู้เช่าเหมาเรือไม่ได้เป็นเพียงผู้จัดการขนส่งเท่านั้น แต่ยังเป็นผู้รับสินค้าอีกด้วย ก็ให้สิทธิตาม Liens บังคับเฉพาะค่าระวางเรือตามใบตราส่งทางทะเลเท่านั้น ในบางกรณีผู้รับสินค้าได้ผูกพันตาม Liens ที่กำหนดบังคับไว้ตามสัญญาเช่าเหมา โดยได้มีการกำหนดไว้ชัดเจนเป็นข้อความในใบตราส่งทางทะเลด้วย

2. ถ้าในกรณีที่ผู้รับสินค้าเป็นผู้แทนของผู้รับจัดการขนส่งที่ไม่ได้เป็นผู้เช่าเหมาเรือ โดยผู้รับสินค้าเป็นผู้ได้รับสลักหลังใบตราส่งทางทะเล ผู้รับสินค้าก็ผูกพันตาม Liens สำหรับค่าระวางบรรทุกตามใบตราส่งทางทะเลที่ถึงกำหนดชำระเท่านั้นและก็ผูกพันตาม Liens

สำหรับค่าระวางบรรทุกตามใบตราส่งทางทะเลที่ถึงกำหนดชำระเท่านั้นและที่ผูกพันตาม Liens เฉพาะที่กำหนดไว้ในใบตราส่งทางทะเล สิทธิตาม Liens ที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเหมาเรือ ไม่ผูกพันผู้รับสินค้าดังกล่าว เว้นแต่ผู้รับสินค้าได้ถูกกำหนดไว้ในใบตราส่งทางทะเล ด้วยการเพิ่มเติมบทบังคับแนบท้ายในใบตราส่งทางทะเลนั้น

3. ผู้รับจัดการขนส่ง หรือ ผู้รับสลักหลังใบตราส่งทางทะเล ตามปกติ จะต้องผูกพันตามข้อความที่ได้กำหนดไว้ในใบตราส่งทางทะเลเท่านั้น หากรับรู้ถึงข้อความในใบตราส่งทางทะเลดังกล่าว แต่ถ้าผู้รับจัดการขนส่งผู้ใดไม่ได้รับทราบข้อความในใบตราส่งทางทะเลก็ต่อเมื่อระมัดระวังและรับทราบไว้ด้วยว่านายเรือของเรือที่ถูกเช่าเหมาไม่มีอำนาจที่จะออกใบตราส่งทางทะเลที่ไม่ได้กำหนดถึงบทบังคับของ Liens ไว้ในใบตราส่งทางทะเลแต่อย่างใด แต่เจ้าของเรือมีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะใช้สิทธิตาม Liens นั้นได้แม้จะไม่ได้กำหนดบทบังคับเกี่ยวกับ Liens ไว้ในใบตราส่งทางทะเลก็ตาม

Time Charters Ships การเช่าเหมาเรือตามกำหนดเวลา โดยปกติทั่วไปสัญญาเช่าเหมาเรือครบกำหนดเวลา จะมีบทบังคับให้สิทธิ Liens แก่เจ้าของเรือเหนือสินค้าที่บรรทุกมากับเรือทั้งหมดและเหนือค่าเช่าเหมาช่วง (Sub-Freight) และค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) และให้สิทธิแก่ผู้เช่าเหมาเรือเหนือเรือสำหรับค่าเช่าเหมาเรือทั้งหมดที่ได้ชำระล่วงหน้าไปแล้วและยังไม่ได้มีการใช้เรือที่เช่าเหมา นั้น ถ้าเรือลำใดถูกเช่าเหมาช่วง (Sub-Chartered) สิทธิ Liens เหนือค่าเช่าเหมาช่วงจะใช้ได้ก็ต่อเมื่อก่อนมีการชำระค่าเช่าเหมาช่วงให้แก่ผู้เช่าเหมาเท่านั้น ในการใช้สิทธิตาม Liens ดังกล่าวอยู่ในดุลยพินิจของเจ้าของเรือที่จะมีหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้เช่าเหมาช่วง หรือผู้รับสินค้าให้ชำระเงินจำนวนหนึ่งแก่เจ้าของเรือ ก่อนที่จะมีการชำระให้แก่ผู้เช่าเหมาเรือหรือผู้แทน

Demise Chartered Ships การเช่าเรือทั้งลำ สินค้าที่บรรทุกมาบนเรือลำใดลำหนึ่งซึ่งได้เช่าเหมาทั้งลำ หรือเช่ามาทั้งลำโดยผู้เช่าเหมา เรือจะอยู่ใน

การครอบครองผู้เช่าเหมาไม่ได้ใช้ในการครอบครองของเจ้าของเรือ ดังนั้น จึงไม่อาจมีสิทธิ
Liens เหนือสินค้าดังกล่าวแต่ประการใด

Effect of Warehousing Goods ผลของสินค้าที่เก็บไว้ในโรงพัก
สินค้าเพื่อรักษาไว้ซึ่งสิทธิของเขาตาม Liens ของเจ้าของเรือต้องยึดหน่วงสินค้าไว้ไม่ว่าจะ
เป็นการยึดหน่วงทางตรงหรือทางอ้อมก็ตาม

Abandoned Goods สินค้าที่ถูกทอดทิ้ง ตามกฎหมายจารีตประเพณี
ค่าระวางเรือจะไม่ได้รับชำระจนกว่าสินค้าจะได้มีการส่งมอบที่ท่าเรือปลายทางโดยถูกต้อง ผล
ตามมาก็คือ จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิตาม Liens สำหรับค่าระวางเรือ ในกรณีที่สินค้าได้ถูกทอด
ทิ้ง โดยเจ้าของเรือก่อนสินค้าถึงท่าเรือปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ และภายหลังสินค้านั้นได้
ถูกขนส่งถึงท่าเรือปลายทางโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือบุคคลที่สาม

Waiver of Liens การสละสิทธิตาม Liens เจ้าของเรือจะถูกถือว่า
สละสิทธิตาม Liens เหนือสินค้าสำหรับค่าระวางเรือ ถ้าเจ้าของเรือยอมรับตัวแลกเปลี่ยนสำ
หรับเป็นค่าระวางเรือเป็นการล่วงหน้า ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดเวลาที่จะมีการส่งมอบสินค้าและ
กรณีที่ผู้รับตัวแลกเปลี่ยนเป็นบุคคลล้มละลายในเวลาที่มีการส่งมอบสินค้า ก็ให้ถือว่าเจ้าของเรือ
สละสิทธิตาม Liens เหนือสินค้าสำหรับค่าระวางเรือด้วย ตามกฎหมายจารีตประเพณี

1.2 General Liens

General Liens เป็นสิทธิที่เกิดขึ้นตามประเพณีในทางการค้าหรือ
อาชีพบางอย่าง หรือตามสัญญา ที่มีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้ ไม่เฉพาะเงินจำนวนหนึ่ง
ที่เกี่ยวกับสินค้าที่ยังไม่มีการชำระเท่านั้น แต่ยังรวมถึงเงินจำนวนหนึ่งที่เจ้าของสินค้าเป็นหนี้
บุคคลที่ครอบครองสินค้านั้นไว้ด้วย ตัวอย่างของกรณีสิทธิตาม General Liens เช่น สิทธิตาม

Liens ของทนายความเหนือเอกสารที่เขาจัดทำให้แก่ลูกค้า

2. Equitable Liens

Equitable Liens นั้นตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี หมายความว่าถึง สิทธิที่จะให้ทรัพย์สินบางอย่างมีสิทธิตาม Equitable Liens โดยมีลักษณะเฉพาะไม่เหมือน Possessory Liens โดยที่มีอยู่โดยไม่จำกัดในการครอบครองทรัพย์สิน และผู้ทรงสิทธิมีสิทธิจำหน่ายทรัพย์สินนั้นได้โดยชอบ Equitable Liens ตัวอย่างเช่น สิทธิของผู้ถือหุ้นด้วยมติของผู้ถือหุ้นทั้งหลายยินยอมให้ทรัพย์สินของนิติบุคคลนั้นมีความผูกพันบังคับได้ในกรณีที่นิติบุคคลต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่ได้ถูกเรียกร้องและตกลงต้องชดใช้สำหรับค่าเสียหายที่เกินไปจากส่วนแห่งทรัพย์สินของนิติบุคคล ก็ให้เฉลี่ยตามส่วนซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหลายต้องรับผิดชอบ

Equitable Liens เกิดขึ้นโดยสัญญาหรือความสัมพันธ์ในแง่กฎหมาย ซึ่งมีความแตกต่างจาก Possessory Liens ในแง่⁵

- (ก) Equitable Liens อาจเกิดขึ้นได้จากการกระทำก็ได้
- (ข) Equitable Liens ไม่ได้ขึ้นอยู่กับการครอบครอง
- (ค) Equitable Liens บังคับได้โดยวิธีการขายทรัพย์สินตามคำพิพากษา
- (ง) การบังคับตาม Equitable Liens ค่อนข้างชัดเจนกล่าวคือ จะบังคับระหว่างคู่สัญญาและบังคับไปถึงบุคคลที่สามที่ได้รับประโยชน์ได้

⁵D.C.Jackson, Enforcement of maritime claims. (London : Lloyd's London Press Ltd., 1985), p.274.

บุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ

เนื่องจากกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law) ตามกฎหมายจารีตประเพณีของประเทศไทยได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องอย่างไม่ขาดสายจนกระทั่งปัจจุบัน จึงเห็นควรที่จะศึกษากฎหมายพาณิชย์นาวีว่าด้วยเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) จากหลักกฎหมายของประเทศไทยเป็นหลัก และเพื่อไม่เป็นการจำกัดความคิดเพียงด้านเดียวจึงนำหลักกฎหมายของกลุ่มประเทศ Civil Law บางประเด็น ตลอดจนอนุสัญญาระหว่างประเทศมาเทียบเคียง เพื่อความเข้าใจอันจะนำมาซึ่งแนวความคิดที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนากฎหมายไทยต่อไป ดังต่อไปนี้

1. แนวความคิดและพัฒนาการของบุริมสิทธิทางทะเลของประเทศไทย

กฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime law) ในฐานะที่พัฒนาขึ้นมาโดยศาลสูงแห่งศาลพาณิชย์นาวี (The High Court of Admiralty) ซึ่งมีหลักเกณฑ์และหลักกฎหมายแตกต่างจากหลักกฎหมายภาคพื้นดิน อาทิเช่น การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) และค่าเฉลี่ยความรับผิด (General Average) และที่เห็นได้ชัดอีกเรื่องหนึ่งคือ บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงศตวรรษที่ 19 ในคดี The Bold Buccleugh^๑ ที่อธิบายว่าบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นตั้งแต่สิทธิเรียกร้องทางทะเลเกิดขึ้นและสามารถบังคับได้โดยกระบวนการฟ้องคดีเกี่ยวกับตัวทรัพย์สิน (Proceeding in Rem) และในคดีดังกล่าวศาลได้กำหนดให้ความเสียหายอันเนื่องจากรือชนกัน (Collision Damage) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้าง (Claims for Wages) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) และการกู้ยืมเงินโดยใช้อเรือเป็นหลักประกัน (Bottomry) เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens)

^๑ Ibid., p. 218.

การพัฒนาบุริมสิทธิทางทะเลนั้น ไม่ปรากฏชัดว่า มีต้นกำเนิดหรือพัฒนามาจาก ทฤษฎีใดเป็นหลัก แต่มีทฤษฎีอยู่ 3 ทฤษฎีที่ได้รับการสันนิษฐานว่าเป็นต้นกำเนิดและการพัฒนา ของบุริมสิทธิทางทะเล กล่าวคือ

ทฤษฎีแรก คือ Personification Theory⁷ ซึ่งถือว่าเป็นที่มาและการ พัฒนาของบุริมสิทธิทางทะเล โดยทฤษฎีดังกล่าวอุปมาให้เรือเป็นบุคคล และให้ถือว่าเรือเป็นสิ่ง ซึ่งมีสภาพหรือมีสถานะทางกฎหมายที่มีความสามารถจะเข้าทำสัญญาและสามารถกระทำละเมิดได้ เรือเป็นแหล่งกำหนดแห่งความรับผิดชอบเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นโดยเรือ เรือก็คือผู้กระทำความ ผิดและจะถูกลงโทษสำหรับความผิดดังกล่าว โดยได้นำเรื่องการจำนำสังหาริมทรัพย์ของโรมัน (Civilian Hypothec) มาใช้อธิบาย

ทฤษฎี Personification นี้ค่อนข้างที่จะมีผลกระทบต่อกฎหมายของศาล พาณิชยนาวี (Admiralty Law) ของสหรัฐอเมริกา แต่ก็ได้ไม่มีอิทธิพลต่อกฎหมายอังกฤษ สมัยใหม่มากนัก

ทฤษฎีที่สอง คือ Procedure Theory⁸ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ว่า การบังคับทรัพย์ ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลจะกระทำโดยกระบวนการกักเรือ เพื่อบังคับให้เจ้าของทรัพย์ ออกมาปรากฏตัวและเพื่อสร้างหลักประกันให้แก่เจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเล ในศตวรรษที่ 17 และ 18 กระบวนการกัก (Arrest) มีการนำมาใช้อย่างมาก โดยเริ่มด้วยการกักตัว บุคคล หรือด้วยการกักสิ่งของของจำเลย ซึ่งในภายหลังกระบวนการกักในลักษณะดังกล่าวก็ เลิกใช้ไป ก็มีเพียงการกักสินค้าเฉพาะอย่างที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

⁷ Thomas, Maritime Liens (London : Stevens Sons, 1980), p.7

⁸ Ibid., p.7.

ทฤษฎี Procedure ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในกลุ่มตุลาการของ
ประเทศอังกฤษและนำมาปฏิบัติจนมีผลทำให้เกิดการพัฒนากฎหมายของศาลพาณิชย์⁹

ทฤษฎีที่สาม คือ Conflict Theory เพื่อทำความเข้าใจที่มาและพัฒนา
การของบุริมสิทธิทางทะเล ต้องพิจารณาความขัดแย้งที่มีมาในประวัติศาสตร์ระหว่างศาลตามกฎหมาย
จารีตประเพณี (Common Law Courts) และศาลสูงแห่งศาลพาณิชย์ (High Court
of Admiralty) ซึ่งในกฎหมายจารีตประเพณีศาลสูงแห่งพาณิชย์จะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าศาล
อื่น ทั้งถูกจำกัดเขตอำนาจศาลโดยกฎหมายที่ตราออกมาโดยจำกัดเขตอำนาจศาลเพียงกรณี
ที่เกิดขึ้นในทะเลเท่านั้น¹⁰ ในแง่ของการแข่งขันในการได้รับชำระหนี้แล้ว บุริมสิทธิทางทะเลซึ่ง
บังคับโดยศาลพาณิชย์ (Admiralty Court) จะอยู่ในลำดับที่เหนือกว่าสิทธิในการได้รับ
ชำระหนี้ของเจ้าหนี้อื่นซึ่งต้องบังคับใช้สิทธิในศาลแห่งกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law
Court) ซึ่งดูเหมือนกับว่ามีความขัดกันในเรื่องเขตอำนาจศาลกับเรื่องลำดับการได้รับชำระ
หนี้ตามบุริมสิทธิทางทะเลทำให้ในแต่ละศาลก็พยายามสร้าง และพัฒนาแนวความคิดเกี่ยวกับเรื่อง
บุริมสิทธิทางทะเลเพื่อสนับสนุนศาลของตน

2. ลักษณะสำคัญของบุริมสิทธิทางทะเล

2.1 ความหมายของบุริมสิทธิทางทะเล

โดยกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษหรือโดยกฎหมายระหว่างประเทศ
ไม่ปรากฏการให้คำจำกัดความของบุริมสิทธิทางทะเลไว้โดยชัดเจน แต่จะปรากฏออกมาในรูป

⁹ Ibid., p. 8.

¹⁰ Ibid., p. 9.

ของการนำมาใช้และการรับรองตามสิทธิ เนื่องจากการรับรองหรือยอมรับนำมาใช้เป็นาง่ายกว่าการให้คำจำกัดความของคำว่า บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) แม้กระทั่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันสำหรับหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง 1926 ก็เพียงแต่ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลว่าเป็นสิทธิเรียกร้องที่ติดตามไปกับเรือไปทุกหนแห่งไม่ว่าจะอยู่ในความครอบครองของใครก็ตาม¹¹ แต่ก็มิได้มีมาตราใดที่ให้คำจำกัดความของบุริมสิทธิทางทะเลไว้ชัดเจน

2.2 ลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเล

บุริมสิทธิทางทะเลมีลักษณะสำคัญดังต่อไปนี้

- (ก) สิทธิเรียกร้องพิเศษ (Privileged Claim or Charge)
- (ข) เหนือทรัพย์สินทางทะเล (Upon Maritime Property)
- (ค) สำหรับการให้บริการแก่ทรัพย์สินนั้น หรือสำหรับความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น
- (ง) เกิดขึ้นตั้งแต่เหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น
- (จ) ติดตามไปกับทรัพย์สินโดยไม่เปิดเผยหรือไม่มีเงื่อนไข
- (ฉ) บังคับโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem)

- (ก) สิทธิเรียกร้องพิเศษ (Privileged Claim or Charge)

สิทธิเรียกร้องพิเศษในความหมายของบุริมสิทธิทางทะเล หมายถึง

¹¹ Ibid., p. 11.

สิทธิในการได้รับชำระหนี้เหนือเจ้าหนี้อื่น ทั้งนี้เป็นไปตามหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) จึงทำให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล มีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับที่เหนือกว่าการจำนอง (Mortgage) สิทธิยึดหน่วง (Possessory Liens) และสิทธิเรียกร้องอื่นที่ต้องฟ้องบังคับคดีต่อตัวทรัพย์สิน จึงถือว่าบุริมสิทธิทางทะเลเป็นบุริมสิทธิในลำดับแรกในการได้รับชำระหนี้

(ข) เหนือทรัพย์สินทางทะเล (Upon Maritime Property)

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่อยู่เหนือทรัพย์สินทางทะเล (Maritime Property) โดยธรรมชาติ โดยธรรมเนียมปฏิบัติ ทรัพย์สินทางทะเล หมายถึง เรือ (Ship) สินค้า (Cargo) และค่าระวางเรือ (Freight) แต่โดยแนวทางของบทบัญญัติกฎหมายของประเทศอังกฤษ ทรัพย์สินทางทะเลอาจมีความหมายขยายไปถึง Aircraft และ Hovercraft และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับสิ่งดังกล่าว¹²

(ค) สำหรับการให้บริการแก่ทรัพย์สินหรือสำหรับความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น (For service rendered to it or damage cause by it)

สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล จะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องสำหรับ

- (1) ความเสียหายที่ถูกกระทำขึ้นโดยเรือ (Damage)
- (2) ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)
- (3) ค่าจ้างของคนประจำเรือ (Seaman's Wages)
- (4) ค่าจ้างของนายเรือ และเงินทรองจ่ายที่นายเรือจ่ายไป (Mastes Wages and Disbursements)

¹² Ibid., p. 12.

(5) สัญญากู้เงิน Bottomry และ Respondentia

(ง) เกิดขึ้นทันทีที่เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น
(Accruing form the moment of the events out of which the maritime lien arise)

บุริมสิทธิทางทะเลนั้นจะติดไปกับทรัพย์สินทันทีที่เหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น กรณีความเสียหาย (Damage) หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) บุริมสิทธิทางทะเลจะเกิดขึ้นทันทีที่ความเสียหายถูกกระทำขึ้นโดยเรือ หรือทันทีที่มีการช่วยเหลือเรือที่ประสบอันตรายสำเร็จ

ลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเลลักษณะนี้ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลแตกต่างจากสิทธิเรียกร้องอื่นที่ต้องฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Statutory right)¹³ ที่มีใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

(จ) ติดตามไปกับทรัพย์สินอย่างไม่เปิดเผยและไม่เป็นเงื่อนไข
(Travelling with the property secretly and unconditionally)

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่มองไม่เห็นและไม่เปิดเผยไม่สามารถลอบไปได้หรือไม่สามารถโอนกันได้ กล่าวคือ บุริมสิทธิทางทะเลจะตกติดไปกับทรัพย์สินไม่ว่าทรัพย์สินนั้นจะอยู่ในความครอบครองของบุคคลใดก็ตาม หรือมีอยู่เหนือเรือแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนเจ้าของเรือลำนั้นก็ตามนั้น



¹³ Ibid., p.13.

(ฉ) บังคับโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Enforced by an action in rem)

การบังคับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล จะกระทำได้โดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) และภายใต้กระบวนการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินนี้ ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลจะต้องร้องขอให้มีการกักเรือโดยเจ้าหน้าที่ของศาลพาณิชย์นาวี (Admiralty Court) และในที่สุดก็จะขายเรือเพื่อมาชำระหนี้แก่เจ้าหนี้

3. คุณสมบัติของบุริมสิทธิทางทะเล

3.1 สิทธิที่ติดอยู่กับทรัพย์สิน

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่ติดอยู่กับทรัพย์สินทันทีที่เกิดเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น โดยที่บุริมสิทธิทางทะเลไม่ต้องจดทะเบียน จึงทำให้ไม่สามารถรู้ได้ว่าทรัพย์สินนั้นมีบุริมสิทธิทางทะเลติดอยู่ ดังนั้นผู้ซื้อเรือจะต้องระวังว่าเรือที่จะซื้อจะมีภาระบุริมสิทธิทางทะเลอยู่เหนือเรือหรือไม่ ในทางปฏิบัติแล้วผู้ซื้อสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขายหากมีสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอยู่เหนือเรือก่อนทำการซื้อขาย แต่อย่างไรก็ตาม การเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวมิได้กระทบกระเทือนต่อบุริมสิทธิทางทะเลที่มีอยู่เหนือทรัพย์สินของเจ้าหนี้อุบัติบุริมสิทธิทางทะเล¹⁴

3.2 สิทธิที่ไม่ต้องครอบครองทรัพย์สิน

บุริมสิทธิทางทะเล มิใช่สิทธิเรียกร้องที่ต้องครอบครองทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้

¹⁴ Ibid., p.18.

ได้บุริมสิทธิทางทะเลเหมือนกับสิทธิยึดหน้า (Possessory Liens) บุริมสิทธิทางทะเลยังคงมีอยู่ แม้ว่าจะไม่ได้ครอบครองทรัพย์สินนั้น และยังคงติดตามทรัพย์สินไปทุกหนแห่ง¹⁵

3.3 สิทธิที่มีได้กำหนดขึ้นโดยนิติกรรมสัญญา

บุริมสิทธิทางทะเลกำหนดขึ้นโดยบทบัญญัติของกฎหมาย และจะกำหนดให้เกิดขึ้นโดยนิติกรรมสัญญาไม่ได้ กล่าวคือ คู่สัญญาจะทำนิติกรรมสัญญาเพื่อกำหนดให้มีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นต่อกันไม่ได้

ถึงแม้ว่าบุริมสิทธิทางทะเลจะกำหนดไม่ได้โดยนิติกรรมสัญญา แต่การบังคับและคงอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเลอาจถูกกำหนดโดยนิติกรรมสัญญาได้ ตัวอย่างเช่น กรณี Bottomry Liens อาจจะขยายไปถึงเรือ และค่าระวางเรือ ซึ่งรวมไปถึงสินค้าด้วย หากกำหนดในสัญญาที่ Bottomry นอกจากนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลอาจสละซึ่งหรือทำให้หมดไปซึ่งสิทธิในการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินได้¹⁶

3.4 สิทธิที่ลบไม่ได้

บุริมสิทธิทางทะเลจะตกติดไปกับทรัพย์สิน แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนผู้ครอบครองทรัพย์สินนั้น โดยธรรมชาติของบุริมสิทธิทางทะเลแล้ว ถือว่าเป็นสิทธิที่จะลบไปไม่ได้ กล่าวคือบุริมสิทธิทางทะเลจะไม่สิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการกระทำหรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งตามที่กฎหมายกำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลสิ้นสุดลงเท่านั้น¹⁷

¹⁵ Ibid., p. 18.

¹⁶ Ibid., p. 24.

¹⁷ Ibid., p. 24.

3.5 Personal Privilege

บุริมสิทธิทางทะเล เป็นสิทธิที่มีเมื่อมีการโอนสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไปยังผู้รับโอน บุริมสิทธิทางทะเลไม่ระงับไป และผู้รับโอนย่อมมีสิทธิเช่นเดียวกับผู้โอน¹⁸

4. ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

ในประเทศอังกฤษ ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล ให้ความหมายรวมถึงทรัพย์สิน ดังต่อไปนี้

4.1 ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง

โดยหลักแล้ว บุริมสิทธิทางทะเลจะคิดไปกับทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเท่านั้น กล่าวคือ เฉพาะทรัพย์สินซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายหรือทรัพย์สินที่ได้รับประโยชน์จากการให้บริการ นอกจากทรัพย์สินดังกล่าวแล้วทรัพย์สินที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือได้รับประโยชน์ตามที่กำหนดให้เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลแล้ว ก็ย่อมไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลคิดไปด้วย และไม่รวมไปถึงทรัพย์สินที่มีเจ้าของเดียวกับทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

¹⁸ Ibid., p. 25.

4.2 ประเภทของทรัพย์สินที่สูญหายได้บุริมสิทธิทางทะเล

4.2.1 เรือและทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวกับเรือ

โดยธรรมชาติ ทรัพย์สินที่บุริมสิทธิทางทะเลจะติดไปด้วยนั้นคือ เรือและส่วนประกอบของเรือ สินค้า ค่าระวางเรือ หรือทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวกับเรือและที่เกี่ยวกับการเดินทางประเภทของทรัพย์สินที่มีภาวะบุริมสิทธิทางทะเลจะแตกต่างกันไปในบุริมสิทธิทางทะเลแต่ละประเภท ดังนี้¹⁰

- (ก) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับ Bottomry ได้แก่ เรือ ค่าระวางเรือและสินค้า
- (ข) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย (Damage) ได้แก่ เรือ และค่าระวางเรือ
- (ค) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage) ได้แก่ เรือ ค่าระวางเรือ สินค้า ทรัพย์สินจากเรือแตกหรือโชนกึ่งทะเล เรือที่ถูกทิ้ง และเรือแตก
- (ง) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างและเงินที่ใช้ไปในนามเจ้าของเรือ ได้แก่ เรือและค่าระวางเรือ

ในกรณีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือค่าระวางเรือต้องเป็นกรณีที่เป็นบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือที่มีรายได้จากค่าระวางเรือ

¹⁰ Ibid., p.27.

4.2.2 ทรัพย์สิน²⁰

สำหรับประเทศอังกฤษ ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทางทะเลยัง
ขยายไปถึง

(ก) Aircraft และส่วนประกอบ จะอยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทาง
ทะเลในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัย โดยทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทางทะเล ได้แก่ aircraft และ
ส่วนประกอบและสินค้าที่บรรทุกมา แต่ไม่รวมถึงค่าระวางเรือ ดังปรากฏใน the Civil
Aviation Act 1949, s.51(1)

(ข) Hovercraft และส่วนประกอบ กรณีเกิดจากการประทุกต์
ใช้บริมสิทธิ์ทางทะเลกับ Hovercraft และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับ Hovercraft เสมือนกับเรือ
และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับเรือ ดังปรากฏใน the Hovercraft Act 1968

4.2.3 ทรัพย์สินที่ไม่อยู่ภายใต้บริมสิทธิ์ทางทะเล²¹

(ก) ทรัพย์สินของพระมหากษัตริย์
ไม่มีบริมสิทธิ์ทางทะเลเกิดขึ้นหรือมีอยู่เหนือทรัพย์สินของ
พระมหากษัตริย์ เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นถูกนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางพาณิชย์

(ข) วัตถุนิวเคลียร์

²⁰ Ibid., p.28.

²¹ Ibid., p.29.

สิทธิเรียกร้องซึ่งเกิดจากการละเมิดหน้าที่ตาม Nuclear Installation Act 1965 และกรณีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุนิวเคลียร์ในเรือหรือ Aircraft ไม่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิหรือสิทธิอื่นเหนือเรือหรือ Aircraft

(ค) ชีวิตมนุษย์

ไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือชีวิตมนุษย์ แม้ว่าจะเป็นการให้การช่วยเหลือจากเรือแตก Aircraft หรือ Hovercraft แตกก็ตาม

5. ประเภทของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

ในประเทศอังกฤษ กำหนดให้สิทธิเรียกร้องทางทะเล ดังต่อไปนี้**มีบุริมสิทธิ** ทางทะเล

- (ก) สิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหายที่กระทำโดยเรือ (Claim for damage done by ship)
- (ข) สิทธิเรียกร้องสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัย (Claim for salvage)
- (ค) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้างของนายเรือและลูกเรือ (Claim for wage of master and crew)
- (ง) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าใช้จ่ายที่นายเรือทรงจ่ายไปก่อน (Claim by a master for disbursement)
- (จ) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการกู้ยืมเงินแบบ Bottomry and Respondentia

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไว้ค่อนข้างกว้างกว่า โดยถือว่าสิทธิเรียกร้องที่จะฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ได้

เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา มีดังต่อไปนี้²²

(ก) การจำนองประเภท Preferred Ship Mortgage ตาม the Ship Mortgage 1920

(ข) บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นจากสัญญา (Maritime Contract Liens) อันได้แก่

- 1) สิทธิเรียกร้องตาม Federal Maritime Lien Act 1910 Section 971-975 ซึ่งส่วนมากจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับค่าซ่อมเรือ ค่าเสบียง และค่าสัมภาระสำหรับเรือ ค่าตอบแทนการใช้อู่แห้ง (dry dock) และสิ่งจำเป็นอย่างอื่น
- 2) ค่าจ้างคนประจำเรือ
- 3) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าสินค้า (Contract of a Affreightment)
- 4) เงินทรองจ่าย (Advance)

(ค) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งได้แก่

- 1) เกิดจากละเมิด (Torts)
- 2) การช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage)

ในกลุ่มประเทศ Civil Law ส่วนมากกำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ตามที่กำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับเรื่องการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล 1926 อันได้แก่

²²J. Naill Mc Govern, "Mortgage and liens," Report on the Regional Seminar on Maritime Legislation (January 1990) : 23-27

(ก) ค่าอุตสาหกรรมเนียมพิเศษ ค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันของ
เจ้าหนี้ ค่าภาษี ค่าภาระหรือค่าธรรมเนียมที่ค้างชำระแก่หน่วยงานของรัฐ ค่าจ้างนำร่อง และ
ค่าดูแลรักษาเรือ นั้น นับแต่เข้าท่าสุดท้าย

(ข) สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาจ้างนายเรือ ลูกเรือ หรือบุคคลอื่น
ที่ทำงานในเรือ

(ค) ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเงินสมทบ General
Average

(ง) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิด อันเกิดจากกรณีเรือโดนกัน หรืออุบัติเหตุ
เหตุอย่างอื่นในการเดินเรือ รวมทั้งค่าเสียหายของสิ่งก่อสร้างอันเป็นส่วนประกอบของท่าเรือ
ท่าเทียบเรือ ร่องน้ำ ค่าสินไหมเพื่อความเสียหายต่อร่างกายของคนโดยสาร และลูกเรือ ค่า
สินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายของสินค้าหรือสัมภาระของผู้โดยสารที่อยู่ในเรือ

(จ) สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาที่นายเรือเป็นผู้ทำขึ้น หรือเกิดจาก
การกระทำของนายเรือ ซึ่งกระทำการภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของตน ณ เมืองท่าอื่นที่มีใช้
เมืองท่าจดทะเบียนของเรือ นั้น ในกรณีที่มีการทำสัญญาหรือการกระทำเช่นนั้นเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อ
การบำรุงรักษาเรือ หรือเพื่อให้เรือนั้นสามารถเดินทางต่อไปได้ ทั้งนี้ ไม่ว่านายเรือผู้นั้นจะ
เป็นเจ้าของเรือด้วยหรือไม่ และไม่ว่าสิทธิเรียกร้อง (ในฐานะเจ้าหนี้) จะเป็นของนายเรือ
เอง ผู้ซ่อมเรือ ผู้ให้กู้ยืมเงิน หรือเจ้าหนี้ตามสัญญาอื่นใด

(ฉ) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือ นั้นไว้เป็นประกัน

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการกระทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียว
กันว่าด้วยการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล 1967 ให้เจ้าหนี้ซึ่งมีบุริมสิทธิทางทะเลและ
เจ้าหนี้จำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือ ดังนี้

- (1) ค่าจ้างและเงินอย่างอื่นที่ค้างชำระแก่นายเรือ คนประจำเรือ
- (2) ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระเกี่ยวกับ ท่าเรือ ร่องน้ำ และค่าจ้าง
นำร่อง

(3) สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือวัตถุนิวเคลียร์)

(4) สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากวัตถุอันตรายหรือวัตถุนิวเคลียร์)

(5) สิทธิเรียกร้องเอาเงินรางวัลช่วยเหลือกู้ภัย ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือ และเงินสมทบ General Average

(6) หนี้เงินกู้ที่เจ้าของเรือจำนองเรือไว้เป็นประกัน

แต่ทั้งนี้ ให้บริมสิทธิตาม (5) มีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับก่อนบริมสิทธิในข้ออื่น ๆ ที่เกิดขึ้นก่อนการช่วยเหลือกู้ภัย การเคลื่อนย้ายซากเรือ หรือการกระทำที่ถือเป็น General Average แล้วแต่กรณี

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศ สำหรับการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันว่าด้วยเรื่องการจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล 1993 ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเล ดังนี้

ข้อบทที่ 4 ของอนุสัญญากำหนดให้สิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือเปล่า (Demise Charterer) ผู้จัดการหรือดำเนินการเกี่ยวกับเรือดังระบุต่อไปนี้มีฐานะเป็นบริมสิทธิทางทะเล

1. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าจ้าง และเงินอื่นที่ต้องจ่ายให้นายเรือ และบุคคลอื่นบนเรือตามสัญญาจ้างแรงงานบนเรือ และรวมถึงค่าใช้จ่ายในการส่งตัวคนประจำเรือกลับถิ่นฐาน (Cost of Repatriation) ตลอดจนเงินกองทุนสวัสดิการที่นายจ้างจ่ายไปในนามของคนประจำเรือ (Social Insurance Contribution)

2. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการตายหรือบาดเจ็บซึ่งเกี่ยวข้องกับโดยตรงกับการปฏิบัติงานของเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นบนบกหรือในทะเลก็ตาม
3. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage Reward)
4. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าภาระท่าเรือ คลองและทางน้ำอย่างอื่น รวมทั้งค่านำร่อง
5. สิทธิเรียกร้องตามมูลละเมิดในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากการปฏิบัติงานของเรือที่นอกเหนือไปจากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สินค้า เก็บสินค้า และสัมภาระของผู้โดยสารบนเรือ เช่น ความเสียหายจากเรือโดนกัน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม หากปรากฏว่าสิทธิเรียกร้องตามข้อ 2 และข้อ 5 ข้างต้นเป็นสิทธิเรียกร้องซึ่งเกิดหรือเป็นผลจาก (ก) ความเสียหายซึ่งเกี่ยวข้องกับ การขนส่ง น้ำมันหรือวัตถุอันตรายหรือมีพิษอย่างอื่นทางทะเล ซึ่งเกณฑ์ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในที่ได้กำหนดความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) และบังคับให้มีการทำประกันภัยในการขนส่งนั้น หรือให้มีหลักประกันสิทธิเรียกร้องโดยวิธีอื่น ตัวอย่างเช่น ความรับผิดภายใต้อนุสัญญา Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC) หรือ (ข) สารกัมมันตรังสี หรือ การรวมตัวกันของสารกัมมันตรังสีกับสารมีพิษหรือวัตถุระเบิดหรือวัตถุอันตรายประเภทอื่น เช่น เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือ กากจากผลิตภัณฑ์ที่มีกัมมันตรังสี สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้จะไม่บริบูรณ์สิทธิทางทะเลเหนือเรือที่ก่อความเสียหาย

ต่อไปนี้จะขอพิจารณาสหสิทธิเรียกร้องที่มีบริบูรณ์สิทธิทางทะเลในแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

5.1 บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือ (Damage
Maritime Liens)

5.1.1 ที่มาของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหาย

ในประเทศอังกฤษ ศตวรรษที่ 19 บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายส่วนมากเกิดขึ้นจากความเสียหายอันเนื่องมาจากเรือชนกัน (Collision) และเป็นที่ยอมรับของศาลอังกฤษในคดี the Bold Buccleugh (ซึ่งคดีดังกล่าวถือว่าเป็นต้นกำเนิดของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายอันเนื่องมาจากเรือชนกัน) ว่า การที่เรือชนกัน 2 ลำ เรือลำที่ได้รับความเสียหายมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำที่ประมาทเลินเล่อ

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหาย ได้รับการสนับสนุนจากเหตุผล 2 ประการของหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) กล่าวคือ ประการแรกที่ว่า การมีบุริมสิทธิทางทะเลสนับสนุนให้มีการเดินเรือโดยปลอดภัย และมีความระมัดระวังขึ้น ประการที่สองที่ว่า เป็นหลักประกันในค่าเสียหายสำหรับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียหายอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของผู้อื่น

5.1.2 ลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหาย

ลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายในประเทศอังกฤษ มีลักษณะดังนี้

(ก) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายนั้นจะต้องเกิดขึ้นจากการกระทำความผิดของบุคคลด้วย ไม่ได้เกิดจากข้อเท็จจริงแต่เพียงว่าเกิดจากการกระทำโดยเรือเท่านั้น กล่าวคือ ความเสียหายอาจเกิดขึ้นจากการกระทำโดยตรงหรือโดยผลของการละเมิดอันเนื่องมาจากบุคคลซึ่งมีภาระหน้าที่ความกวดหมายหรือมีหน้าที่ควบคุมเรือ บุริมสิทธิทางทะเล



สำหรับค่าเสียหายจะมีขึ้นตามพยานหลักฐานที่จะนำมาซึ่งสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของเรือที่เป็นจำเลย ถึงแม้ว่าในทางปฏิบัติแล้วจะถือว่าเรือที่กระทำคามผิดเป็นบุคคลก็ตาม เรือก็คงเป็นไปไม่ได้มากกว่าวัตถุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้นแห่งกำเนิดแห่งสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่แท้จริง คือความประมาทเลินเล่อในภาระหน้าที่ตามกฎหมายและการควบคุมเรือของบุคคลนั่นเอง ดังนั้น นอกจากจะต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากเรือแล้ว จะต้องพิสูจน์ด้วยว่าเป็นความผิดของบุคคลที่กระทำคามผิดไม่ว่าจะกระทำโดยทางตรงหรือทางอ้อมก็ตาม กล่าวโดยสรุปแล้วก็คือบุริมสิทธิในค่าเสียหายนั้นมีสาเหตุเบื้องต้นจากการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของบุคคลที่มีหน้าที่ตามกฎหมาย สำหรับเรือนั้นเป็นเพียงเครื่องมือทางตรงหรือทางอ้อมของมนุษย์ในการก่อให้เกิดความเสียหาย

นอกจากนี้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบเด็ดขาดในกรณีเรือกระทำ ความเสียหายแก่อ่าวจอดเรือ, ท่าเรือและสะพานจอดเรือ หรือโครงสร้างลักษณะเดียวกัน ทั้งนี้เป็นไปตาม the Harbours, Docks, and Piers Clause Act 1847 ของอังกฤษ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนำมาซึ่งสิทธิในการยึดหน่วง (Right of Retention) ด้วย

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายที่ได้รับส่วนมากมักจะเกิดจากกรณีเรือโชนกัน (Collision)

(ข) บุริมสิทธิทางทะเลอยู่บนความรับผิดชอบส่วนบุคคลของเจ้าของเรือ (Personal Liability)

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด (Fault) ซึ่งความผิดพลาดดังกล่าวจะต้องเนื่องมาจากเจ้าของเรือไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมในเวลาที่สำคัญของการกระทำเกิดขึ้น ทั้งนี้เป็นไปตามหลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Personal Liability) ของเจ้าของเรือ ซึ่งน่าจะเป็นเงื่อนไขที่จะนำมาซึ่งบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าเสียหาย เช่นเดียวกับบุริมสิทธิสำหรับค่าใช้จ่ายที่นายเรือตรงจ่ายไป (Disbursement)

ในกรณีของการเช่าเหมาเรือ (Demise Charterparties) เป็นข้อยกเว้นหลัก Personal Liability กล่าวคือ ยกเว้นหลักที่ว่าบุริมสิทธิสำหรับความเสียหายนั้น เจ้าของเรือที่กระทำ ความเสียหายไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมจะต้องรับผิดชอบบุคคล แต่เนื่องจากการเช่าเหมาเรือเป็นสัญญาเช่าเรือ ซึ่งส่งมอบความครอบครองและความควบคุมเรือให้แก่ผู้เช่าเหมาเรือ และแม้กระทั่งนายเรือหรือคนประจำเรือ ก็เป็นลูกจ้างของผู้เช่าเหมาเรือ ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการละเมิดหน้าที่ของนายเรือ ผู้เช่าเหมาเรือก็ต้องรับผิดชอบในฐานะนายจ้าง (Vicarious Liability) และผู้ที่ได้รับความเสียหายก็มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย

(ค) เรือจะต้องเป็นเครื่องมือก่อให้เกิดความเสียหาย

นอกจากบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหายจะเกิดจากการกระทำไม่ชอบหรือละเว้นการกระทำของบุคคลแล้ว จะต้องปรากฏว่าเรือนั้นได้กระทำ ความเสียหายเกิดขึ้นด้วย

(ง) ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเกิดต่อสิ่งอื่นที่ไม่ใช่เรือ

ความเสียหายที่กระทำโดยเรือต่อสิ่งหาปริมาณ หรือ สิ่งหาปริมาณที่ไม่ใช่เรือก็ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลได้ เช่นกรณีเรือทำความเสียหายต่อท่าเทียบเรือ

(จ) การบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (Personal Injury and Loss of Life)

ในกรณีที่เรือกระทำให้บุคคลบาดเจ็บนั้น (Personal Injury) ในคดี Tolten นั้น Court of Appeal ของอังกฤษ สอนรับว่ากรณีสิทธิเรียกร้องที่บุคคลถูกเรือกระทำให้บาดเจ็บ (Personal Injury) นั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

สำหรับกรณีที่เกิดอุบัติเหตุบุคคลเสียชีวิตนั้น ภายใต The Fatal Accidents Act 1976 ไม่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายแต่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่จะฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ได้²³

(ฉ) ความเสียหายที่กระทำโดยเรือกรณีใดที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเล

ค่าความเสียหายที่เกิดจากเรือ กรณีดังต่อไปนี้ขึ้นอยู่กับภายใต้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล คือ ค่าซ่อมเรือ, ค่าสูญเสียรายได้ ค่าเคลื่อนย้ายซากเรือ

5.1.3 ทรัพย์สินที่ตกอยู่ในภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย

(ก) เรือและทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าความเสียหายจะมีอยู่เหนือเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และค่าระวางเรือลำนั้น แต่ไม่รวมไปถึงสินค้าที่บรรทุกมาด้วย และไม่รวมถึงสัมภาระหรือสิ่งของของผู้โดยสารหรือของลูกเรือ

(ข) Hovercraft และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าความเสียหายจะมีอยู่เหนือ Hovercraft ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และค่าขนส่ง แต่ไม่รวมถึงสินค้าที่บรรทุกมาด้วย

²³ Thomas, Maritime Liens (Londod : Steven & Sons, 1980), p.133.

5.2 บริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Maritime Liens)

ฐานะผูกพันทางกฎหมายในส่วนที่เป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ช่วยกู้ภัยและผู้เผชิญอันตรายเป็นสิ่งซึ่งวิเคราะห์ยาก และเป็นส่วนหนึ่งที่กฎหมายพาณิชย์นาวีมีลักษณะเฉพาะในการพิจารณาเพราะความสัมพันธ์ดังกล่าวออกนอกกรอบของหลักกฎหมายแพ่งในเรื่องนิติกรรม

เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของ "สัญญา" เรือที่จะรับการช่วยเหลือจะต้องเรียกผู้ช่วยเหลือ ผู้ช่วยเหลือรับที่จะช่วยและลงมือกระทำการ นั่นคือการแสดงเจตนาพร้อมของทั้งสองฝ่าย และเป็นหลักเบื้องต้นของ "สัญญา" แต่กฎหมายพาณิชย์นาวียังมีข้อบังคับนอกจากนี้ อีก คือ การช่วยเหลือย่อมกระทำได้แม้ว่าจะถูกห้ามโดยเรือที่กำลังรับอันตราย ถ้าการห้ามนั้นไม่มีเหตุผลที่สมควรแก่เหตุการณ์ และทั่ว ๆ ไป ที่ถูกห้ามแล้วนั้น ถ้าเรือที่เห็นเหตุการณ์เห็นว่า เป็นอันตรายจริง ๆ เรือนั้นย่อมยังไม่พ้นหน้าที่จะต้องเข้าช่วยเหลือ และนอกจากนี้ถึงแม้ว่ามีการตกลงกันแล้ว แต่ก็ไม่ถือว่าเป็นสัญญา เพราะสัญญานั้นเป็นผลของเจตนาของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายที่ตกลงจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด และก่อให้เกิดพันธะที่กำหนดไว้อย่างแน่นอนระหว่างคู่สัญญา แต่ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นไม่ว่าจะเป็นวิสัญญี ระยะเวลาแห่งการกู้ภัย และค่าตอบแทนเนื่องในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ไม่มีการกำหนดไว้อย่างแน่นอนว่าจะเป็นอย่างไร เป็นเพียงแต่เข้าใจกันกว้าง ๆ ว่า หากทำทุกอย่างที่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนในการกระทำนั้น ลักษณะเช่นนี้ในทางกฎหมายแพ่งไม่ถือว่าเป็นข้อผูกพันทางกฎหมายในลักษณะ "สัญญา" นักกฎหมายบางท่านมีความเห็นว่าลักษณะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นลักษณะกึ่งสัญญา (Quasi-Contract) เพราะการปฏิบัติการณ์มีผลใกล้เคียงกับเรื่องการลงทุน เมื่อลงทุนไปแล้วก็ย่อมจะได้ค่าแรงกลับคืนมาแม้ว่าในที่สุด การเข้าร่วมในกิจการนั้นไม่เป็นผลสำเร็จหรือไม่ได้ผลอย่างใดก็ตาม แต่กฎหมายพาณิชย์นาวีในส่วนที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องวิเคราะห์ออกนอกกรอบกฎหมายแพ่งดังกล่าวนี้ เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยถือเป็นการกระทำที่กฎหมายบังคับและได้รับค่าตอบแทนพร้อมกันไปซึ่งถือเป็นหลักสืบ

เนื่องมาจากน้ำใจของกลุ่มชาวเรือโดยเฉพาะ และสิ่งสำคัญที่แตกต่างกับการลงทุนอื่น ๆ คือ ในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือนั้น ถ้าไม่สามารถกู้ทรัพย์ไว้ได้ด้วย การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นย่อมไม่ได้รับค่าตอบแทน กฎหมายพาณิชย์นาวีในเรื่องการกู้ภัยจึงจะต้องมีบทบัญญัติไว้ด้วยว่า ผู้กู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าตอบแทน ถ้าไม่สามารถทำการนั้นได้สำเร็จ (No cure, No pay)

นอกจากนี้กฎหมายพาณิชย์นาวีจะต้องระมัดระวังไม่ให้มีผู้คิดเข้าช่วยเหลือเพื่อผลประโยชน์ของตนฝ่ายเดียว หรือก่อเรื่องเพื่อให้มีการช่วยเหลือเพื่อจะได้รับเงินค่าตอบแทน ซึ่งโดยธรรมดาแล้วมีจำนวนสูงมากเพราะฉะนั้น จึงมีข้อความในกฎหมายอยู่ด้วยเสมอว่า ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิในค่าตอบแทนใด ๆ ถ้าตนเองเป็นสาเหตุแห่งอันตรายนั้นเอง จะโดยตั้งใจหรือละเลยก็ตาม และถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยบิดบังหรือเบียดบังสินค้าหรือของมีค่าที่กู้ไว้ได้ ย่อมไม่มีสิทธิในค่าตอบแทน

5.2.1 เงื่อนไขของการช่วยเหลือกู้ภัย

(ก) ต้องเป็นการช่วยเหลือแก่เรือที่อยู่ในอันตราย ในความหมายอย่างกว้าง ๆ คือ รวมถึงสินค้าและคนที่กำลังรับอันตรายด้วย แต่ไม่รวมไปถึงสิ่งอื่น ๆ ที่มีได้ใช้ในการเดินเรือ แต่เดิมนั้นถือว่าการช่วยนั้นจะต้องช่วยเหลือได้สิ่งอื่น ๆ ด้วย มิใช่ช่วยได้แต่ชีวิตมนุษย์ ลำพังการช่วยชีวิตมนุษย์นั้นจะไม่ได้รับค่าตอบแทน (there must be something saved more than life) เพราะถือว่าเป็นหน้าที่ทางกฎหมายที่จะต้องช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่อยู่ในอันตราย รางวัลค่าตอบแทนนั้นจะให้เพื่อตอบแทนทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือได้ มิใช่ให้เพื่อการช่วยชีวิต ในปัจจุบันถ้ามีการช่วยได้ทั้งทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์ การช่วยเหลือชีวิตนั้นอาจได้รับค่าตอบแทนด้วย เช่น กรณีเรือ The Sarpedon ซึ่งบรรทุกทั้งสินค้าและคนโดยสารประสบภัย เรือ The Calderon จึงเข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์กับสินค้ามาได้บ้าง ตัวเรือ The Sarpedon นั้นในที่สุดอับปางลง ในกรณีเรือ The Calderon ได้รับค่าตอบแทน 4,000 ปอนด์ เพื่อการช่วยชีวิตและสินค้า (ค.ศ. 1877)

ในกรณีที่มิเรือสองลำเข้ากู้ภัย ลำหนึ่งช่วยชีวิตมนุษย์ แต่อีก

ลำหนึ่งช่วยกู้ทรัพย์ ในกรณีเช่นนี้ก็ถือว่ามี การช่วยทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่จะทำให้สามารถเรียกค่าตอบแทนได้แล้ว ค่าตอบแทนนี้เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินต้องช่วยเหลือกันในค่าแห่งทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือมาได้เท่านั้น แต่ในบางประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษได้มีการตั้งกองทุนไว้เพื่อชำระค่ากู้ภัยแก่ชีวิตเอาไว้อีก โดยให้เรียกจากกองทุนที่เรียกว่า Mercantile Marine Fund²⁴

(ข) ต้องเป็นกรณีที่เรือตกอยู่ในอันตราย (Existence of Danger) ส่วนอันตรายจะต้องมีลักษณะร้ายแรงถึงขนาดเช่นใดนั้น ไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนตายตัว ศาลเองก็ไม่กล้าวางหลักเกณฑ์ที่จะให้ผู้ช่วยเหลือได้รับค่าตอบแทนต่อเมื่อมีภัยถึงขนาดร้ายแรงที่สุด เพราะอาจทำให้ผู้ที่เข้าช่วยเหลือลังเลใจไม่เข้าช่วยเหลือ เพราะไม่แน่ใจว่าร้ายแรงถึงขนาดหรือไม่ ซึ่งถ้าไม่ถึงขนาดคนช่วยไปก็จะได้ไม่รับค่าตอบแทน ซึ่งก็จะเป็นอันตรายต่อการพาณิชย์นาวีโดยทั่ว ๆ ไป ในที่สุดก็จะมีใครสนใจให้ความช่วยเหลือกัน อย่างไรก็ตาม ศาลก็ไม่สามารถปล่อยให้เป็นการเปิดโอกาสให้มีผู้จวนโอกาสเข้าช่วยเหลือเพื่อหวังในค่าตอบแทนอันมีค่าสูง ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าซึ่งมีภัยเพียงเล็กน้อยได้รับความเสียหายจากการช่วยนั้นมากกว่าได้

อย่างไรก็ดี มีข้อควรสังเกตว่า การที่จะเรียกร้องรางวัลเป็นค่าตอบแทนนั้น ผู้เข้าช่วยเหลือไม่จำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ควบคุมทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือได้ ลำพังเพียงแต่สามารถอ้างได้ว่าเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าถ้าตกอยู่ในสถานการณ์เช่นนั้นก็คงต้องตอบตกลงให้ช่วยเหลือแล้ว ปัญหาจึงมีอยู่กรณีใดบ้างที่จะถือได้ว่าเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าคงตอบตกลงแน่ ซึ่งต้องดูข้อเท็จจริงเป็นราย ๆ ไป

²⁴ สุชาติ สัตตบุศย์. กฎหมายทะเล (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2533), หน้า 109.

ยกตัวอย่างเช่น เรือ The Charlotte ตกอยู่ในอันตรายในขณะที่แล่นเข้าฝั่ง มีหมอกฝนคลื่นจัดมาก จึงทอดสมอ หุคอยู่กับที่เสากระโดง เรือก็หัก ใบบเรือฉีกขาดหมด เรืออีกลำหนึ่งเข้าช่วยเหลือ ในกรณีนี้เรากล่าวว่าเรือที่เข้าช่วยเหลือสามารถเรียกค่าตอบแทนได้ เพราะในสถานการณ์เช่นนั้น เรือลำนั้นไม่มีโอกาสที่จะเข้าทำได้โดยปลอดภัย แม้ว่าจะไม่ใช้อันตรายที่ถึงขนาดจะทำให้เรืออับปางลงได้ ถ้าไม่รับเข้าช่วยเหลือเสียก่อน ก็ถือว่าเป็นอันตรายที่เพียงพอที่จะทำให้ผู้เข้าช่วยเหลือสามารถเรียกค่าตอบแทนได้แล้ว

นอกจากนี้ หากปรากฏว่าไม่มีอันตรายใด ๆ เลย แต่นายเรือได้ให้สัญญาณขอความช่วยเหลือโดยสำคัญผิด กรณีเช่นนี้ก็ทำให้เรือลำอื่นที่เข้าช่วยเหลือตามที่ได้รับคำร้องขอให้ช่วยเหลือนั้นสามารถเรียกค่าใช้จ่ายเสี่ยงภัยหรือค่าเสียหายที่ตนต้องได้รับจากการแจ้งเท็จนั้นด้วย ในบางประเทศ เช่น อังกฤษ กำหนดให้นายเรือที่แจ้งขอความช่วยเหลือโดยไม่มีสาเหตุแห่งอันตรายนี้ต้องเสียค่าปรับด้วย (Merchant Shipping Act 1949) ตัวอย่างกรณี The Tower Bridge (1936) มีเรือลำหนึ่งตกอยู่ในอันตรายในระหว่างภูเขาน้ำแข็ง จึงได้ให้สัญญาณ SOS เรืออีกลำหนึ่งที่ได้ยินสัญญาณนั้นก็รีบตอบรับจะไปช่วย แล้วแล่นตรงไปช่วยด้วยความเร็วสูงที่เสี่ยงภัยมาก แต่ต่อมาภัยนั้นหมดไป เรือลำที่เข้าไปช่วยนั้นจึงทำแค่เพียงทำให้เรือลำแรกแล่นถูกทางออกไปสู่ทะเล ในกรณีนี้ถือว่าการช่วยเหลือทางจิตใจ (moral support) และการช่วยนำร่องนั้นเป็นการช่วยเหลือแล้ว จึงสามารถอ้างเอาค่าตอบแทนได้

(ค) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้จะไม่ใช้บังคับ ถ้าหากมีหนี้ระหว่างผู้ช่วยเหลือกับเรือที่ประสบภัยกันอยู่ก่อนแล้ว (Preexisting-Duty) เช่น มีหนี้ผูกพันตามสัญญากันอยู่แล้ว ในกรณีดังกล่าวนี้ ไม่ใช่การช่วยเหลือโดยสมัครใจ (Voluntary of the Service) แต่เป็นการช่วยเหลือตามหน้าที่ที่มีอยู่ก่อนแล้ว จึงไม่ใช่กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลบังคับ เช่น เรือที่ทำการลากจูงตามสัญญา หรือนำร่องตามสัญญาเข้าช่วยกู้ภัย ก็ไม่ใช่การช่วยเหลือโดยสมัครใจ แต่กระทำตามหน้าที่จึงไม่มี

สิทธิเรียกร้องค่าตอบแทน แต่ถ้าการเข้าช่วยเหลือนั้นมีลักษณะเกินขอบเขตแห่งหน้าที่มาก ก็อาจเป็นการกู้ยืมได้ แต่สำหรับลูกเรือที่ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนในการกู้เรือได้ เพราะเป็นการปฏิบัติตามสัญญาจ้างนั่นเอง

(ง) อย่างไรก็ดี การที่จะมีการเรียกค่าตอบแทนกันได้นั้นต้องคำนึงถึงผลของการกู้ว่าสำเร็จหรือไม่ด้วย (Success) โดยปกติจะให้ผู้ช่วยเหลือได้ค่าตอบแทนตามจำนวนค่าแห่งทรัพย์สินที่ทำการช่วยเหลือสำเร็จ ถ้ากรณีที่ช่วยเหลือไปได้บ้าง แต่ไม่สำเร็จแล้วมีเรือลำอื่นมาช่วยต่อจนสำเร็จ เรือที่ช่วยเหลือครั้งแรกจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน

ตัวอย่างเรือ The Cheerful 1981²⁵

เรือ The Cheerful 1981 เครื่องสี่สูบ เรือ City of Hamburg ประสบเหตุก็เข้าช่วยเหลือลากจูงหลังจากลากจูงได้หลายชั่วโมง ขอเก็บค่าที่ลุดเรือ The Cheerful ก็ทอดสมอตกลงในอันตรายกว่าเดิมอีก ในขณะที่พยายามจะเก็บขาของกันใหม่ เรือก็เกิดโตนกันโดยความไม่ชำนาญของเรือ City of Hamburg เรือ City of Hamburg จึงต้องเลิกการช่วยเหลือ ในที่สุดเรือทั้ง 2 ลำก็ถูกเรือลากจูงสองลำที่มาจาก Portland มาช่วยเหลืออีกทอดหนึ่ง

ในกรณีเช่นนี้ถือว่า City of Hamburg ไม่มีสิทธิได้รับรางวัล เพราะการช่วยเหลือนั้นก็กลับทำให้ The Cheerful ตกอยู่ในสถานการณ์ที่แย่กว่าเดิมก่อนการช่วยเหลือเสียอีก เรือ The Cheerful ไม่ได้รับประโยชน์อะไรจากการช่วยเหลือนั้น ๆ เลย

²⁵ เรือเดียวกัน, หน้า 111.

5.2.2 กรณีที่เกี่ยวข้อกับการช่วยเหลือกู้ภัย

สำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยมี 2 ฝ่ายที่เกี่ยวข้องด้วยกัน คือ ฝ่ายที่ทำการช่วยเหลือ (Salvors) และฝ่ายที่ได้รับการช่วยเหลือ คือ เจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือ ซึ่งได้แก่ เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า

ในกรณีที่เรือหลายลำแย่งกันเข้าช่วยเหลือเพื่อหวังค่าตอบแทน ซึ่งเป็นจำนวนเงินค่อนข้างสูง ก็มักจะให้เรือลำใดเป็นลำแรกที่เข้าใกล้เรือที่กำลังประสบอันตรายและสามารถช่วยเหลือได้ (First on Spot) เรือลำอื่น ๆ ที่มาถึงหลังไม่มีสิทธิแย่งเข้าช่วยเหลือ แต่อย่างไรก็ดี ต้องคำนึงเรือที่จะถูกช่วยเหลือปลอดภัยเป็นใหญ่เสมอ ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของนายเรือที่จะให้ผู้ใดเข้าช่วยเหลือก็ได้ ถ้านายเรือเห็นว่าต้องการให้เรือหลาย ๆ ลำเข้าช่วยเหลือด้วย ถ้าหากไม่ยินยอมให้เรือลำอื่นเข้าช่วยเหลือตามความประสงค์ของนายเรือ เรือที่เข้าช่วยนั้นก็ไม่มีสิทธิได้รับรางวัล

ในการเรียกร้องให้ชำระค่าตอบแทนนี้ นอกจากจะสามารถเรียกร้องเอาจากทรัพย์สินที่ตนช่วยมาได้แล้วโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ยังสามารถที่จะเรียกร้องกับเจ้าของทรัพย์สินนั้น ๆ ในลักษณะทั่วไปตามบุคคลสิทธิ (in Personal) ก็ได้ แต่จะเรียกร้องได้เพียงเท่าค่าแห่งทรัพย์สินที่ช่วยเหลือมาได้เท่านั้น

5.2.3 ค่าตอบแทน

โดยปกติมักคิดให้กันตามค่าแห่งทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ ถ้าเกินไปกว่านั้นจะไม่ได้รับการนำมาคิดเป็นค่าตอบแทน นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงความเสี่ยงภัยที่เรือซึ่งเข้าทำการช่วยเหลืออาจได้รับรวมถึงต้องคำนึงถึงค่าของเรือที่เข้าช่วยเหลือด้วย

ตัวอย่าง การคิดค่าตอบแทน กรณีเรือ The Nicolina (1843)

ถูก ละทิ้งอยู่กลางทะเล เรือ West Indianman ผ่านมาก็เข้าช่วยเหลือโดยส่งลูกเรือลงไปบนเรือลำนั้น 3 คน หัวหน้าเรือ 1 คน และสามารถติดเครื่องได้โดยง่าย ในกรณีนี้คิดค่าแห่งทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือเป็นเงิน 1,153 ปอนด์ จึงคิดให้เป็นค่าตอบแทน 550 ปอนด์ให้กับต้นเรือกับหัวหน้าเรือคนละ 100 ปอนด์ ที่เหลืออีก 150 ปอนด์ให้กับลูกเรือ 3 คน ส่วนอีก 100 ปอนด์ที่เหลือแบ่งแก่ลูกเรือทั้งหมดที่อยู่บนเรือโดยมิได้ลงไปช่วย

โดยปกติก่อนจะเข้าไปช่วยเหลือมักมีการตกลงคิดค่าตอบแทนกันแล้ว โดยทั่ว ๆ ไปใช้แบบฟอร์มของ Lloyd (Lloyd's Standard Form)

5.2.4 Lloyd's Open Form 1980 และ 1990

ในทางปฏิบัตินั้น สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น มักจะใช้ข้อตกลงของ Lloyd เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (No cure, No pay)) ข้อตกลงนี้ถือว่าเป็นสัญญาที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นที่ยอมรับกันในประเทศต่าง ๆ ในข้อตกลงนี้จะนำกฎเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงบรัสเซล ค.ศ. 1910 มาใช้และกำหนดถึงการอนุญาตตุลาการสำหรับปัญหาเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย

ในช่วงระยะเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา ได้เกิดความคิดขึ้นมาว่าควรที่จะมีการแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซล ค.ศ. 1910 และ Lloyd's Open form เพื่อที่จะเป็นการกระตุ้นให้ผู้เข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัย โดยเฉพาะผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยที่ประกอบอาชีพทางด้านนี้ (Professional Salvors) ในอันที่จะเข้าปฏิบัติกรช่วยเหลือกู้ภัยเรือบรรทุกน้ำมัน (laden tankers) ที่ตกอยู่ในอันตรายในท้องทะเล ซึ่งอาจจะทำให้เกิดมลภาวะการปนื้อน้ำมัน ดังนั้นจึงได้มีการแก้ไขข้อตกลงของ Lloyd ใหม่ในปี 1980 (LOF 1980) ซึ่งหลักเกณฑ์ที่ว่า "No cure, No pay" ได้เปลี่ยนแปลงไป สำหรับการช่วยเหลือเรือบรรทุกน้ำมันโดยในกรณีที่มีการช่วยเหลือเรือที่บรรทุกน้ำมันแต่การช่วยเหลือนั้น ไม่ประ

สความสำเร็จหรือประสบความสำเร็จแต่เพียงบางส่วน ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังมีสิทธิได้รับ
ค่าใช้จ่ายคืนและเงินเพิ่มอีกร้อยละสิบห้าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว

หลัง LOF 1980 ใช้กันมาเป็นเวลา 10 ปีในวันที่ 5 กันยายน
ค.ศ.1990 Lloyd's ได้จัดทำ LOF 1990 ขึ้นใหม่อีกโดยเหตุผลที่ Lloyd ได้เขียน
แบบมาตรฐานขึ้นใหม่ก็เพราะ

1. หลังจากใช้ LOF 1980 ได้สิบปีปรากฏว่าได้มีการเปลี่ยนแปลงกฎหมายอังกฤษและหลักปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้น
2. Lloyd ได้คำนึงถึงอนุสัญญาเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยฉบับใหม่ แม้ว่าจะยังไม่ได้ใช้บังคับก็ตาม โดย Lloyd ได้นำอนุสัญญาดังกล่าวมาใช้ไว้ใน LOF 1990 ด้วย

สาระสำคัญของประการที่ปรากฏใน Lloyd's Salvage Agreement ฉบับปี 1990²⁶

ในเอกสารฉบับนี้จะประกอบไปด้วยส่วนต่าง ๆ 4 ส่วนใหญ่ โดยในส่วนแรกจะเป็นข้อความที่เกี่ยวกับสถานที่ทำข้อตกลง วันที่ทำเอกสาร และเอกสารฉบับนี้ทำขึ้นระหว่างกัปตันเรือที่กระทำแทนเจ้าของเรือที่ถูกเข้าช่วยเหลือกู้ภัย และเจ้าของทรัพย์สินต่าง ๆ ที่อยู่บนเรือ (เช่น เจ้าของสินค้า) ส่วนที่สองจะเป็นเงื่อนไขข้อตกลงต่าง ๆ และส่วนที่สามจะเป็นส่วนที่ให้คู้สัญญาลงนาม

สำหรับสาระสำคัญของประการในส่วนที่สองที่เป็นเงื่อนไขของข้อตกลงต่าง ๆ พอที่จะสรุปได้ดังนี้

²⁶ไพฑูริศ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์
วิญญูชน จำกัด, 2537) หน้า 310-312.

1. ผู้เข้าช่วยเหลือ ตกลงจะใช้ความพยายามอันยิ่งยวด (Endeavours) ในการช่วยเหลือเรือสินค้า และทรัพย์สินอื่นๆ และนำทรัพย์สินเหล่านี้ไปยังสถานที่ตกลง หรือสถานที่อื่นที่จะตกลงกัน ที่เห็นว่าปลอดภัย
2. ในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ การให้บริการการช่วยเหลือกู้ภัย จะทำในลักษณะที่ป้องกันหรือทำให้ความเสียหายที่จะเกิดแก่สภาพแวดล้อมลดลง
3. การที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย จะเป็นไปตามหลัก "No cure - No pay"
4. ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยจะถูกกำหนดโดยอนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอน
5. ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจะมีการประมาณการให้อนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอนเป็นผู้ชี้ขาด
6. ข้อตกลงนี้ใช้แม้ว่าการให้การช่วยเหลือจะได้ทำเสร็จแล้ว ณ วันที่ทำสัญญา
7. หลักประกันที่จะต้องจัดหาให้แก่ Council of Lloyd's ราคาทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเอาไว้ได้ เงินรางวัลจะตกลงกันกำหนดเป็นเงินตรา หากว่าไม่มีการกำหนดหน่วยเงินตราไว้ก็ให้กำหนดเป็นเงินปอนด์สเตอร์ลิง
8. ข้อตกลงนี้และอนุญาโตตุลาการ จะเป็นไปตามกฎหมายอังกฤษซึ่งรวมถึงกฎหมายอังกฤษในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล



ส่วนที่สามจะเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัย

1. การให้นำบทบัญญัติมาตรา 1 (a) ถึง (e), 8, 13.2 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ.1989 มาใช้ในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงนี้
2. เจ้าของเรือและลูกเรือตลอดจนตัวแทนของเจ้าของเรือ จะต้องให้การร่วมมือกับผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยและที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย โดยผู้เข้าช่วยเหลือจะใช้เครื่องจักรของเรือ อุปกรณ์ โขสมอ สัมภาระต่าง ๆ ในระหว่างการช่วยเหลือโดยไม่ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายแต่จะต้องไม่ก่อความเสียหายจากการสลัดทิ้งหรือเสียดสีทรัพย์สินโดยไม่จำเป็น

ส่วนที่ 4 เกี่ยวกับการหลักประกัน (Security)

1. ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะแจ้งให้แก่ Council of Lloyd's ทราบถึงจำนวนหลักประกันที่เรียกร้องทันทีหลังจากการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นลงหรือทันทีที่ทำได้
2. เมื่อข้อยกเว้นตามหลัก "No cure-No pay" ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาดูเหมือนจะใช้บังคับเมื่อผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรียกร้อง เจ้าของเรือจะจัดหาหลักประกันเพื่อค่าตอบแทนพิเศษแก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย
3. เจ้าของเรือและลูกเรือ หรือตัวแทนของเจ้าของเรือจะใช้ความพยายามอันถึงสุด (Endeavours) เพื่อให้มั่นใจว่าเจ้าของสินค้าได้จัดหาหลักประกันให้ไว้แล้ว ก่อนที่จะส่งมอบสินค้า
4. ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะมีบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime

Liens) เนื้อทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้เพื่อสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจนกว่าจะได้มีการจัดหาประกันมาให้ และทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือไว้ได้จะไม่ถูกเคลื่อนย้ายไปเว้นไว้เสียแต่ว่าจะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษร (Consent in Writing) จากผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ถูกเรือ (Arrest) หรือยึดหน่วงสินค้าไว้ เว้นเสียแต่ว่า

- ก) ไม่มีการจัดหาประกันให้ภายใน 14 วัน หลังจากวันที่การช่วยเหลือกู้ภัยหรือการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นลง
- ข) ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยมีเหตุผลที่จะเชื่อว่าการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินนั้นจะเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนเงื่อนไขข้อ 5 (a)
- ค) การพยายามที่จะเคลื่อนย้ายทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเอาไว้ได้ที่ขัดต่อเงื่อนไขข้อ 5 (a)

5. อนุญาโตตุลาการ หรืออนุญาโตตุลาการในชั้นอุทธรณ์ มีอำนาจเด็ดขาดในการที่จะรวมจำนวนเงินค่าใช้จ่าอย่างสมเหตุผลที่เกิดขึ้นแก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งหมดหรือบางส่วนไว้ในเงินรางวัลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

องค์ประกอบของสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตาม
กฎหมายอังกฤษ

การช่วยเหลือกู้ภัยที่จะก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับรางวัลนั้นจะต้องวินิจฉัยองค์ประกอบว่า การช่วยเหลือนั้นเกิดจากการช่วยเหลือโดยตั้งใจช่วยเหลือโดยเห็นแก่ประโยชน์ของบุคคลอื่น และโดยสมัครใจ ซึ่งการช่วยเหลือประสบความสำเร็จทำให้เรืออื่นรอดพ้นอันตรายได้ สิทธิเรียกร้องค่าช่วยเหลือกู้ภัยของการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายอังกฤษ มีดังนี้

1. ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เข้าช่วยเหลือด้วยความตั้งใจช่วยเหลือให้ประสบผลสำเร็จและด้วยประสงค์เพื่อประโยชน์ของทรัพย์สินหรือชีวิตที่ตกอยู่ในอันตราย
 2. ทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือต้องเป็นสาระสำคัญของการช่วยเหลือ การเหลือชีวิตของมนุษย์มิใช่สาระสำคัญของการช่วยเหลือ
 3. ทรัพย์สินจะต้องถูกช่วยเหลือจากอันตราย
 4. ผู้ช่วยเหลือจะต้องเข้าช่วยเหลือด้วยความสมัครใจ ไม่ใช่เข้าช่วยเหลือเนื่องจากมีภาระทางสัญญา (a pre-existing contractual) หรือหน้าที่ที่ต้องช่วย (Public Duty)
 5. การช่วยเหลือจะต้องประสบความสำเร็จ ตามหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ว่าผู้กู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน ถ้าไม่สามารถทำการนั้นได้สำเร็จ (no cure, no pay) กล่าวคือ ถ้าผู้กู้ภัยไม่สามารถช่วยเหลือทรัพย์สิน (เรือหรือชีวิตให้รอดพ้นจากอันตรายก็จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนช่วยเหลือกู้ภัย)
- อย่างไรก็ตาม การช่วยเหลือกู้ภัยที่จะได้รับรางวัลตามหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศจะต้องมีองค์ประกอบเบื้องต้น 3 ประการ คือ
- (1) ทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย
 - (2) การช่วยเหลือกู้ภัยสำเร็จ
 - (3) การให้ความช่วยเหลือด้วยความสมัครใจ
- นอกจากนี้จะต้องพิจารณาถึงประเภทของทรัพย์สินที่เข้าช่วยเหลือ และสถานที่เกิด เข้าประกอบด้วย

ในกฎหมายพาณิชย์นาวีของอังกฤษ หลักของการช่วยเหลือกู้ภัย จะถือเอาหลักเกณฑ์ No Cure No Pay กล่าวคือ ถ้าผู้กู้ภัยไม่สามารถช่วยเหลือทรัพย์สินให้รอดพ้นอันตรายได้ก็ไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทน ในขณะที่เดียวกันในประเทศ Civil Law จะใช้หลักเกณฑ์ของ Assistance กล่าวคือ บุคคลผู้เข้าช่วยเหลือบุคคลอื่น ย่อมสมควรได้รับค่าจ้างที่จำเป็นและที่ได้ใช้ไปในการช่วยเหลือกู้ภัย

5.3 บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ

(Seaman's and Master's Liens for Wages)

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ มีเหตุผลเนื่องมาจากการให้บริการแก่เรือ และบุริมสิทธิทางทะเลจะเกิดขึ้นโดยไม่ว่าใครจะเป็นผู้ว่าจ้างซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของเรือเองหรือผู้เช่าเรือก็ตาม

ตามกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษได้บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะให้เรือออกทะเลไม่ว่าจะในกรณีใด ๆ จะต้องจัดคนประจำเรือให้ครบตามตำแหน่งที่กำหนดบังคับไว้ตามกฎหมายข้อบังคับไม่ว่าจะตำแหน่งระดับนายเรือ นายประจำเรือ และคนประจำเรืออื่น และในแต่ละตำแหน่งต้องมีคุณสมบัติโดยถือประกาศนียบัตรตามที่กฎหมายข้อบังคับกำหนดไว้อีกด้วย ในกรณีที่เจ้าของเรือจัดคนประจำเรือไม่ครบตามตำแหน่ง หรือครบตามตำแหน่งแต่มีประกาศนียบัตรต่ำกว่าที่กฎหมายข้อบังคับกำหนดไว้ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

5.3.1 นายเรือและคนประจำเรือ

นายเรือ (Master) ตามกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ หมายถึง นายประจำเรือหรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลต้องได้รับประกาศนียบัตรความชำนาญงาน (Certificate of Competency) ภายหลังที่ได้สอบไล่ผ่านหลักสูตรของสภาหอการค้า สัญญาจ้างงาน ที่ผูกพันระหว่างเจ้าของเรือกับนายเรือ ตามหลักกฎหมายทั่วไปแห่งกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ ถือเป็นเรื่องสูงส่งอย่างยิ่ง เพราะเป็นการมอบหมายหน้าที่ของเจ้าของเรือ ให้แก่นายเรือที่เกิดขึ้นจากความไว้วางใจ ด้วยเหตุดังกล่าว นายเรือจึงมีหน้าที่ต้องสื่อข้อเท็จจริงทั้งหมดให้ฝ่ายเจ้าของเรือรับทราบ และเป็นผู้ซึ่งเจ้าของเรือเชื่อในความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ของนายเรือ ในการนำเรือ ในการ

บังคับเรือ และในการกระทำในฐานะเจ้าของเรือ กฎหมายประเพณีของอังกฤษไม่ได้บัญญัติบังคับรูปแบบของสัญญาจ้างนายเรือ

คนประจำเรือ (Seaman) ตามกฎหมายจารีตประเพณีของประเทศอังกฤษ หมายรวมถึง บุคคลทุกคนที่ทำงานหรือรับจ้างทำงานในหน้าที่ใด ๆ บนเรือ แต่ไม่หมายความรวมถึงนายเรือ ในประเทศอังกฤษการจ้างงานคนประจำเรือนั้นได้มีการควบคุมกำกับดูแลมานานแล้วโดยสภาพการทำงานของคนประจำเรือที่เสี่ยงต่ออันตราย และไกลบ้าน คนประจำเรือจะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายและทางศาลในประเทศอังกฤษได้ยอมรับว่าสัญญาจ้างงานคนประจำเรือต้องได้รับการคุ้มครองให้ได้รับความเป็นธรรม และมีสภาพการทำงานที่ไม่เสี่ยงต่ออันตราย และรายได้ที่พึงได้รับต้องเป็นไปตามกฎหมายด้วย และเมื่อจะมีการทำสัญญาจ้างงานคนประจำเรือ คนประจำเรือต้องรับรู้รับทราบ ถึงลักษณะของการเดินเรือล่วงหน้า ด้วยเพื่อให้บรรลุผลดังกล่าว สัญญาจ้างงานคนประจำเรือ จึงต้องทำเป็นหนังสือและมีการลงนามต่อหน้าผู้ตรวจการเดินเรือ ผู้ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากสภาหอการค้า โดยผู้ตรวจการเดินเรือ จะทำหน้าที่เสมือนทั้งตำรวจและศาลในขณะเดียวกัน เงื่อนไขสัญญาจ้างงานต้องเป็นไปตามลักษณะและระยะเวลาของการเดินเรือที่ได้กำหนดวัตถุประสงค์ร่วมกันไว้ และสัญญาจ้างแรงงานต้องกำหนดวันเวลาให้คนประจำเรือรายงานตัวเข้าทำงานตามสัญญาจ้างงาน และต้องกำหนดถึงสภาพการทำงานของคนประจำเรือ ค่าจ้างและสิทธิอื่นของคนประจำเรือ และต้องกำหนดบทลงโทษปรับในกรณีที่คนประจำเรือกระทำความผิดไว้ด้วย

5.3.2 ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้าง

บริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ นั้นเกิดขึ้นจากการให้บริการแก่เรือตามสัญญาจ้าง ซึ่งรวมไปถึงส่วนต่าง ๆ ของเรือ ตามกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษซึ่งขยายไปถึงค่าระวางเรือ แต่อย่างไรก็ตามเรือจะต้องตกอยู่ในภาวะตามสิทธิ เรือกรังก่อนค่าระวางเรือ บริมสิทธิดังกล่าวไม่มีอยู่เหนือสินค้า หรือส่วน

ใดส่วนหนึ่งของสินค้า

5.3.3 ความหมายของค่าจ้าง

ความหมายของคำว่า "ค่าจ้าง" มีตามกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษค่อนข้างกว้าง ทั้งนี้เป็นไปตามที่ศาลพิจารณา ซึ่งค่าจ้างรวมถึงทุกอย่างที่คนเรือได้กระทำไปในทางที่จ้างตาม Merchant Shipping Act 1894 ให้ค่าจ้างเกิดความ "ค่าจ้าง" ทั่วไป หมายถึง เงินเดือน โบนัส เงินชดเชย ค่ารักษาพยาบาล ทั้งนี้รวมถึง ประโยชน์ที่สมควรได้รับทางสังคม (Social Benefit), เงินประกันสุขภาพ เป็นต้น

5.3.4 ความแตกต่างของบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างของนายเรือ และคนประจำเรือ

แม้ว่าค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือ เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหมือนกัน แต่อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายอังกฤษ มีความแตกต่างกันบ้างดังนี้²⁷

ก) บุริมสิทธิของนายเรือ จะเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมายหลายลักษณะอันแตกต่างจากบุริมสิทธิของคนประจำเรือที่อยู่ภายใต้หลักกฎหมายพาณิชย์นาวีทั่วไป

ข) บุริมสิทธิของคนประจำเรือไม่สามารถยกเลิกได้โดยสัญญาซึ่งไม่ขยายไปถึงบุริมสิทธิของนายเรือ

²⁷ Thomas, Maritime Liens (London : Stevens & Sons, 1980), p.187.

ค) หากต้องมีการแข่งขันในการได้รับชำระหนี้จากกองทุนที่มีจำกัด คนประจำเรือมีลำดับสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้ก่อน

5.4 บริมสิทธิทางทะเลสำหรับเงินที่ตรงจ่ายที่นายเรือจ่ายไป (Master's Disbursement Liens)

5.4.1 ความหมายของเงินที่ตรงจ่ายที่นายเรือจ่ายไป

เงินที่ตรงจ่ายที่นายเรือจ่ายไป (Master's Disbursement) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นสำหรับเรือที่จ่ายไปโดยนายเรือ และจ่ายไปด้วยเงินนายเรือ หรือด้วยเครดิตของนายเรือ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวใช้จ่ายไปในท่าเรือหรือสถานที่เจ้าของเรือไม่สามารถชำระได้ด้วยตนเอง

ปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายดังกล่าว ค่อนข้าง หมดไป เนื่องจากการสื่อสารในปัจจุบันทันสมัยขึ้นมาก เจ้าของเรือสามารถที่จะติดต่อและชำระค่าใช้จ่ายจำเป็นต่าง ๆ ได้เอง โดยผ่านระบบการสื่อสารที่ทันสมัย นอกจากนี้ นายเรือก็ไม่อยากผูกพันตนแทนเจ้าของเรือมากนัก แม้ว่าการผูกพันดังกล่าวทำให้มีบริมสิทธิทางทะเลในอันที่จะได้รับชำระหนี้ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม Master's Disbursement Liens ก็ยังคงพอมีประโยชน์อยู่บ้างหากกรณีตามตัวเจ้าของเรือไม่ได้ และเพื่อเป็นหลักประกันแก่นายเรือในอันที่จะได้สิทธิในการเรียกร้องชำระหนี้เหนือเรือ

5.4.2 องค์ประกอบของ Master's Disbursement Liens

องค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่

(ก) ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้นโดยนายเรือซึ่งเกิดจากการทำหน้าที่ในฐานะนายเรือ กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องได้ในฐานะ

Disbursement จะต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการชำระเงินหรือความรับผิดที่นายเรือกระทำขึ้นในระหว่างที่เป็นนายเรือ ดังนั้นหากระหว่างเดินทาง ลูกเรือคนใดคนหนึ่งได้รับการเลื่อนยศเป็นนายเรือ ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดที่จะถือว่าเป็น Master's Disbursement ได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ได้เป็นนายเรือแล้วเท่านั้น ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดที่เกิดขึ้นก่อนนั้น จะไม่ถือว่าเป็นค่าใช้จ่าย Master's Disbursement

นอกจากนี้หากนายเรือเป็นเจ้าของเรือหรือเป็นหุ้นส่วนหนึ่งในเรือแล้วไม่ถือว่านายเรือคนดังกล่าวมีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือในฐานะ Disbursement

(ข) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้นเพื่อเรือ กล่าวคือ เฉพาะค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดที่เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์ของเรือซึ่งนายเรือได้จ่ายไปตามหน้าที่ หากเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว หรือความรับผิดส่วนตัวหรือค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดที่เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์แก่สินค้า หรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สาม จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในฐานะ Disbursement เพราะ Disbursement เป็นค่าใช้จ่ายที่กระทำโดยนายเรือเพื่อประโยชน์แก่เรือและเจ้าของเรือเท่านั้น

(ค) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดดังกล่าวจะต้อง เกิดจากการทำนิติสัมพันธ์โดยนายเรือ กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดในฐานะ Disbursement ที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องได้ นายเรือจะต้องเข้าทำนิติสัมพันธ์ในฐานะคู่สัญญาเสมือนรับผิดชอบส่วนตัว

(ง) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดดังกล่าว จะต้องเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการให้บริการที่จำเป็นโดยเร่งด่วน ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของการเดินเรือ

(จ) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดดังกล่าว จะต้องเกิดขึ้นโดย

นายเรือในทางการที่จ้างโดยปกติ กล่าวคือ โดยปกตินายเรือก็จะมีอำนาจหน้าที่ในทางการที่จ้างอยู่แล้ว แต่กรณีค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบในฐานะ Disbursement จะมีข้อปลีกย่อยเพิ่มขึ้นอีกกว่าเป็นกรณีที่นายจ้างหรือเจ้าของเรือไม่ได้อยู่ในเหตุการณ์นั้น หรืออยู่ห่างไกลเกินกว่าที่จะสั่งการได้

(จ) สิทธิเรียกร้องสำหรับ Disbursement จะไม่เกิดขึ้นหากนายเรือกระทำความผิด กล่าวคือ หากนายเรือจ่ายเงินไปเพื่อเหตุผลเนื่องจากการกระทำความผิดของตนก็จะไม่ถือว่าเป็น Disbursement ตัวอย่างเช่น กรณีเดินเรือด้วยความประมาทเล็กน้อย

5.4.3 ทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลสำหรับเงินที่ตรงจ่ายที่นายเรือจ่ายไป

กรณี Master's Disbursement นี้ก็เช่นเดียวกับกรณีของค่าจ้างนายเรือ และคนประจำเรือที่ว่าทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเล ได้แก่ เรือ และค่าระวางเรือ แต่ไม่รวมไปถึงสินค้า

5.5 Bottomry และ Respondentia

5.5.1 Bottomry

Bottomry เป็นสัญญากู้เงินเพื่อนำมาใช้เป็นประกันแก่เรือ โดยการนำเรือไปเป็นหลักประกัน คล้าย ๆ การจำนอง (Mortgages)

Bottomry Bond จะหมายความถึงเอกสารฉบับหนึ่งที่นายเรือจัดทำขึ้นมีข้อความระบุถึงการเอาเรือที่ตนควบคุมเข้าค้ำประกันเงินหรือวางประกันหรือเอาค่าระ

วางที่เรือหนึ่งจะได้รับวางเป็นหลักประกันเงินยืมจำนวนหนึ่ง โดยไม่มีวิธีการอื่นจะกระทำ ไม่ว่าจะเนื่องด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม เช่น ไม่มีเครดิต เพราะเป็นท่าที่เรือหนึ่งเข้าไปเป็นครั้งแรกหรือคอกเบสที่ค่อนข้างสูงอย่างไม่สมควร และตามหลักแห่งกฎหมายทะเล นายเรือจะออกเอกสารฉบับดังกล่าวก็ฉบับในการยืมเงินด้วยวิธีการนี้ก็จะกระทำโดยชอบ และนายเรือจะต้องชดใช้เงินยืมด้วยวิธีการนี้ทันที เมื่อเรือเดินทางมาถึงเมืองท่าปลายทาง

5.5.2 Respondentia

Respondentia หมายถึง กรณีการนำสินค้าไปวางเพื่อค้ำประกันเงินยืมโดยนายเรือ กรณีนี้จะกระทำได้ก็เฉพาะเมื่อเรือชำรุดถูกนำไปยังท่าเรือระหว่างทางโดยเรือยังเดินทางไปไม่ถึงท่าเรือปลายทาง จากการตรวจเรือของเจ้าพนักงานตรวจเรือพบว่า เรือลำนั้นชำรุดเสียหายจนกระทั่งเป็น construction total loss หรือพบว่าเรือชำรุดอย่างหนัก ไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ต้องเข้าทำการซ่อมที่ท่าเรือ ถ้าเงินใช้ซ่อมประจำเรือขาดมือลง นายเรือมีอำนาจและหน้าที่นำสินค้าที่บรรทุกมากับเรือไปวางเพื่อค้ำประกันเงินยืม โดยต้องนำเงินยืมไปทำการเช่าเหมาเรือลำอื่นเพื่อถ่ายสินค้าลงเรือที่เช่าเหมาเหลือที่สินค้าจะถูกส่งถึงปลายทาง ค่าระวางเรือจึงจะเรียกเก็บได้

6. ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ (Priorities)

ในกรณีที่ทรัพย์สินของลูกหนี้พอเพียงแก่การชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ทุกคน ก็คงจะไม่มีปัญหาอะไรในการขอรับชำระหนี้ แต่ถ้าหากทรัพย์สินของลูกหนี้ไม่พอเพียงแก่การชำระหนี้แล้ว เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องทุกราย ย่อมต้องแข่งขันกันได้รับชำระหนี้ ดังนั้นลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ทั้งหลายย่อมเป็นสิ่งสำคัญ เพราะมีผลต่อการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้แต่ละราย

6.1 แนวความคิดในการจัดลำดับบุริมสิทธิ

ในประเทศอังกฤษ ศาลพาณิชย์นาวี (Court of Admiralty) ได้รวบรวมแนวทางต่าง ๆ เพื่อสร้างหลักการสำหรับการกำหนดลำดับชั้นในการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้หลักในการกำหนดลำดับชั้น (Rules of Ranking) ได้พัฒนาขึ้นโดยอาศัยแนวความคิดจากหลักต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

6.1.1 หลักความยุติธรรมในการดูแลรักษาทรัพย์ (The Equity of the Preserver of the Res)²⁸

หลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ถูกสร้างขึ้นมานานแล้วในประเทศอังกฤษ สำหรับการกำหนดลำดับชั้นของบุริมสิทธิและสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ โดยถือหลักว่าผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลเป็นผู้ซึ่งนำบริการและประโยชน์มาสู่ทรัพย์ ส่อมมีลำดับการได้รับชำระหนี้เหนือกว่าผู้ทรงบุริมสิทธิอื่น ซึ่งเป็นการนำมาซึ่งสิทธิโดยยุติธรรมที่จะมีลำดับชั้นเหนือผู้ทรงบุริมสิทธิอื่นที่มีอยู่ก่อนแล้ว บุริมสิทธิที่เกิดจากการดูแลรักษาทรัพย์ถือว่าเป็นความยุติธรรมที่เหนือกว่า (Superior Equity) และการนำมาซึ่งบุริมสิทธิเหนือทรัพย์จะต้องมีหลักฐานสนับสนุนลำดับชั้นของตน (Prima Facie Priority) ในรูปสัญญา, กิ่งสัญญา หรือ มีลักษณะทางละเมิด ตัวอย่างเช่น กรณีการช่วยเหลือกู้ภัย หากไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ก็คงไม่มีทรัพย์คือเรือเหลือเพื่อชำระหนี้แก่เจ้าหนี้รายอื่นได้

นอกเหนือจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วยังมีการประยุกต์ใช้กับการให้บริการแก่เรืออย่างอื่นที่ทำให้มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือ ได้แก่ Bottomry,

²⁸ Ibid., p. 235.

ค่าจ้าง (Wages) และค่าใช้จ่ายที่จำเป็นที่นายเรือจ่ายแทนนายจ้าง (Disbursement)

หลักความยุติธรรมในการดูแลรักษาทรัพย์สิน เป็นหลักสนับสนุนให้
บุริมสิทธิสำหรับการดูแลรักษาทรัพย์สินเป็นบุริมสิทธิที่มีลำดับที่เหนือกว่าบุริมสิทธิในมูลหนี้อื่นที่เกิดขึ้น
ก่อน แต่ไม่สามารถจะใช้ได้ในกรณีที่ เป็นบุริมสิทธิกลุ่มเดียวกันที่เกิดขึ้นในภายหลังได้

หลักความยุติธรรมในการดูแลรักษาทรัพย์สิน มีข้อสังเกตว่า
ในกรณีบุริมสิทธิที่เกิดโดยสัญญาหรือกึ่งสัญญา (Lien Ex Contractu and Quasi Ex
Contractu) และบุริมสิทธิที่เกิดจากการละเมิด (Lien Ex Delicto) ในเรื่องลำดับชั้น
ที่กลับกันกับลำดับการเกิดสิทธิเหนือทรัพย์สิน กล่าวคือ สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิที่เกิดขึ้นสุดสุด
ได้รับชำระหนี้ก่อนเป็นลำดับแรก ซึ่งเรียกหลักนี้ว่า Inverse Order Rule แต่อย่างไรก็
ตามหลักการนี้ยังไม่เป็นหลักการที่แน่นอนที่เดียวที่ใช้ได้กับทุกกรณี หากยังมีหลักการอื่น อาทิ
เช่น หลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) หรือหลักอื่นที่จะได้กล่าวต่อไป ดังตัวอย่าง
กรณีของค่าจ้าง (Wages) หากการจ้างเกิดขึ้นในภายหลังการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ถ้าใช้
หลัก Inverse Order Priority ก็เท่ากับว่า สิทธิเรียกร้องเหนือค่าจ้างย่อมมีลำดับชั้นใน
การได้รับชำระหนี้เหนือสิทธิเรียกร้องสำหรับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งไม่น่าจะ
ถูกต้องนัก เมื่อมาพิจารณาตามหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ที่เป็นหลักเพื่อประ
โยชน์โดยส่วนรวมแล้ว(ราชละเอียดจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป) หากไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทาง
ทะเลเกิดขึ้นก็ย่อมไม่เกิดการจ้างงานได้ (กรณีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือลำเดียวกัน) เพราะถ้า
ไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ เรืออาจได้รับความเสียหายจนไม่สามารถใช้เดินเรือได้ตามปกติหรือ
ไม่มีเรือเหลืออยู่เลย ดังนั้นกรณีของค่าจ้างดังกล่าวน่าจะใช้หลักนโยบายสาธารณะซึ่งคำนึงถึง
ประโยชน์โดยส่วนรวมของเจ้าหน้าที่ทั้งหลายมาพิจารณาลำดับการได้รับชำระหนี้ประกอบเป็นกรณี
ไป

6.1.2 หลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy)²⁰

หลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) นี้ ได้พัฒนาขึ้นมา และสนับสนุนให้บุริมสิทธิทางทะเลชัดเจนขึ้น และทำให้การจัดลำดับชั้นของบุริมสิทธิทางทะเล สมบูรณ์ขึ้น กล่าวคือ เป็นหลักที่ทำให้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลอยู่ในลำดับชั้นที่สูงกว่า สิทธิเรียกร้องอื่น ดังต่อไปนี้

ก) กรณีคนเรือ (Mariners)

เดิมบุริมสิทธิของคนเรือในค่าจ้างนั้นไม่ชัดเจน จนกระทั่งในคดี The Madonna D'Ibra ถือว่าสิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้างของคนเรือเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิอันควรให้ความเคารพ (Sacred Liens) และประกาศให้บุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างของคนเรือมีลำดับในการได้รับชำระหนี้ที่เหนือกว่า Bottomry ค้ำ โดยถือว่าคนเรือ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เรือคงอยู่ จึงจำเป็นที่จะให้ความคุ้มครองผลประโยชน์ของคนเรือ แม้ว่าหลักการนโยบายสาธารณะ (Public Policy) จะสนับสนุนให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างของคนเรือ บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างของนายเรือที่เกิดขึ้นก่อนอาจอยู่ในลำดับหลังได้ เช่น บุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างจะอยู่ในลำดับหลังบุริมสิทธิสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นหลังบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้าง

กรณีบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างนั้น มีทั้งในกรณีของนายเรือ (Master) และคนประจำเรือ (Seaman) และถือว่าอยู่ในลำดับเดียวกัน แต่หากแข่งขันกันเองในการได้รับชำระหนี้แล้ว คนประจำเรือ (Seaman) จะอยู่ในลำดับที่เหนือกว่า

²⁰ Ibid., p.237.

ข) กรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)

ในแง่ของหลักนโยบาสสาธารณะแล้ว การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลถือว่าการนำประโยชน์มาแก่มวลมนุษย์ และนำประโยชน์แก่ทางการค้าจึงจำเป็นต้องมีมาตรการสนับสนุนกิจกรรมดังกล่าว เมื่อพิจารณาลำดับชั้นในการได้รับชำระหนี้ระหว่างบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกับบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลังการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นค่อนข้างไม่มีข้อสรุปเด็ดขาด ซึ่งจะได้พิจารณาต่อไป

ค) Bottomry

ในช่วงศตวรรษที่ 19 Bottomry เป็นแหล่งเงินกู้ของเจ้าของเรือในการเดินทาง ในปัจจุบันไม่มีการกู้ในรูปแบบดังกล่าวแล้ว เนื่องจากข้อเท็จจริงที่ถือเป็นหลักความยุติธรรมและนโยบาสสาธารณะมาสนับสนุนน้อยมาก แต่อย่างไรก็ตาม หากยังมีการกู้แบบ Bottomry บุริมสิทธิสำหรับ Bottomry ก็มีลำดับในการได้รับชำระหนี้หลังบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้าง

ง) ความเสียหาย (Damage)

หลักนโยบาสสาธารณะ ในการบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย คือการสนับสนุนการเดินเรือที่ปลอดภัยและชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการผิดพลาดในการใช้ความระมัดระวังให้เรือปลอดภัย ลำดับชั้นของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหายจึงอยู่เหนือบุริมสิทธิอื่น ยกเว้นบุริมสิทธิสำหรับค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลังและบุริมสิทธิในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

6.1.3 หลักผู้ทรงบุริมสิทธิในฐานะผู้ร่วมเดินทาง³⁰

หลักการนี้ถือว่าผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลเป็นผู้มีส่วนร่วมในการเดินทางไปพร้อมกับเรือและสินค้าบนเรือ ประโยชน์ของผู้ทรงบุริมสิทธิจึงขึ้นอยู่กับโอกาสและความเสี่ยงของการเดินทาง ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้ทรงบุริมสิทธิจึงอยู่ในฐานะที่มีสิทธิเหนือทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิ หลักการนี้ไม่ได้รับการยอมรับจากศาลพาณิชย์นาวี (Amiralty Court) เท่าใดนัก ศาลพาณิชย์นาวีของอังกฤษได้ใช้หลักดังกล่าวในการวินิจฉัยลำดับของบุริมสิทธิสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นในภายหลังมีลำดับที่เหนือกว่าบุริมสิทธิที่เกิดโดยสัญญาหรือกึ่งสัญญา (Liens Ex Contractu and Quasi Contractu)

6.1.4 หลักความสมัครใจและไม่สมัครใจ (Voluntary and Involuntary)³¹

หลักความสมัครใจและไม่สมัครใจของผู้ทรงบุริมสิทธินี้นำมาใช้ในการพิจารณาระหว่างบุริมสิทธิที่เกิดจากสัญญาหรือกึ่งสัญญา และบุริมสิทธิที่เกิดจากละเมิด กล่าวคือ บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการทำละเมิดจะอยู่ในฐานะที่แตกต่างไปจากเจ้าหน้าที่จากการจ้างและการกู้เงิน Bottomry ดังนั้น ผู้ทรงบุริมสิทธิสำหรับค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากละเมิดย่อมอยู่ในลำดับที่ได้รับชำระหนี้ก่อนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลในการให้บริการซึ่งมีลักษณะเป็นการกระทำโดยสมัครใจ

หลักในเรื่องความสมัครใจนี้ค่อนข้างที่จะเกี่ยวข้องกับหลักผู้ทรงบุริมสิทธิในฐานะผู้ร่วมเดินทางที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น กล่าวคือ ผู้ทรงบุริมสิทธิถือว่าเป็นผู้

³⁰ Ibid., p. 240.

³¹ Ibid., p. 240.

ร่วมเดินทางและเป็นผู้ที่ได้รับความเสี่ยงจากการเดินทาง หลักการดังกล่าวให้ข้อพิจารณาว่าทำไมบุริมสิทธิในค่าเสียหายจึงมีลำดับเหนือกว่าบุริมสิทธิในการกู้ยืมทางทะเลที่เกิดขึ้นก่อนเกิดความเสียหาย และไม่ว่าบุริมสิทธิทางทะเลในความเสียหายเกิดหลายครั้งไม่ว่าก่อนหรือหลังก็จัดอยู่ในลำดับเดียวกันโดยอาศัยหลัก *Pari Passu*

6.1.5 หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Personal Liability)³²

หลักสำคัญของหลักความรับผิดชอบส่วนบุคคลในการกำหนดลำดับชั้นของบุริมสิทธิเกิดขึ้นในกรณีบุริมสิทธิในค่าจ้างของนายเรือและค่าใช้จ่ายที่นายเรือได้จ่ายไปในนามเจ้าของเรือ (Master Liens for Wages and Disbursements) เนื่องจากสถานะภาพที่เป็นลูกจ้างของเจ้าของเรือ หรือเป็นตัวแทนสำหรับเรือหรือสินค้า

6.1.6 หลักความประมาทเลินเล่อ (Negligence)³³

ผู้ทรงบุริมสิทธิที่ถูกกระทำละเมิด ย่อมมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้กระทำ ความผิด ซึ่งข้อพิจารณาดังกล่าวนำมาซึ่งลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างค่าความเสียหายและค่าจ้างที่เกิดขึ้นในภายหลัง มักจะเห็นได้จากกรณีเรือโดนกันที่เกิดจากการกระทำ ความผิดของ นายเรือ และ/หรือคนประจำเรือโดยผ่านทางเรือ ความเสียหายย่อมก่อให้เกิดผู้ได้รับความเสียหาย เป็นผู้ทรงบุริมสิทธิเหนือเรือมีลำดับบุริมสิทธิเหนือค่าจ้าง เหตุผลเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือ นอกจากจะมีลำดับเหนือค่าจ้างและยังมีผลไปจำกัดความรับผิดชอบ ในทางการที่จ้าง (vicarious liability) ของลูกเรืออีกด้วย

³² Ibid., p. 241.

³³ Ibid., P. 242.

6.1.7 หลักการเยียวยาทดแทน (Availability of an Alternative Remedy)³⁴

ในกรณีที่ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลมีทางเลือกในการแก้ไขเยียวยาทดแทนโดยการฟ้องคดีต่อตัวบุคคล (in Personam) ก็มีเหตุผลที่จะพิจารณาประกอบกับการจัดลำดับบุริมสิทธิ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ผู้ทรงบุริมสิทธิอื่นไม่มีทางเลือกอื่นเลย เพราะลำดับในการได้รับชำระหนี้จะมีความสำคัญ และยิ่งสำคัญมากขึ้นหากพบว่าทรัพย์สินของลูกหนี้ไม่พอชำระหนี้ ดังนั้นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องที่มีทางเลือกอื่นทดแทนได้ จึงสมควรที่จะเลื่อนลำดับในการได้รับชำระหนี้ออกไป

6.1.8 หลัก The First in Time

หลัก the First in Time มักจะใช้กับการจัดการจำนองเรือ กรณีที่เรือลำดับจดทะเบียนก่อน ส่อมมีลำดับในการได้รับชำระหนี้ที่เหนือกว่าเรือที่จดทะเบียนในภายหลัง

6.2 ลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิในชั้นเดียวกัน

6.2.1 กรณีความเสียหาย (Damage)

บุริมสิทธิสำหรับความเสียหายอยู่บนพื้นฐาน "ความเท่าเทียมกัน" (Equal Footing) ลำดับการได้รับชำระหนี้จะใช้หลัก "Pari Passu" กล่าวคือ สิทธิเรียกร้อง

³⁴ Ibid., p. 243.

ร้องที่มีบุริมสิทธิจะอยู่ในลำดับที่ได้รับชำระหนี้เดียวกัน โดยได้รับชำระหนี้ตามส่วนแห่งค่าความเสียหาย ไม่ว่าจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลัง รวมถึง กรณีที่เกิดจากเหตุการณ์คนละเหตุการณ์ที่แตกต่างกัน

6.2.2 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)

ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเป็นไปตามหลัก "Inverse Priority Rule" กล่าวคือ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลครั้งหลังสุดยอมทำให้ผู้ทรงบุริมสิทธิในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลยอมได้รับชำระหนี้ก่อนผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลครั้งก่อน ๆ แต่อย่างไรก็ตามหลัก Inverse Priority Rule จะใช้ได้กับกรณีที่เป็นเหตุการณ์แยกจากกัน และแตกต่างกันคนละเหตุการณ์เท่านั้น ในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหลายครั้งแก่เรือลำเดียวกันที่กำลังตกอยู่ในอันตราย แต่หากเป็นกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหลายคนร่วมกันช่วยเหลือเรือลำเดียวกันในเหตุการณ์เดียวกันจะต้องใช้หลัก Pari Passu

ตามกฎหมายอังกฤษตาม Merchant Shipping Act 1894, 5.544 (2) กำหนดให้การช่วยเหลือชีวิต มีลำดับการได้รับรางวัลเหนือสิทธิเรียกร้องในการช่วยเหลือกู้ภัยอื่น

6.2.3 Bottomry

Bottomry จะมีหลักเกณฑ์เหมือนกับการช่วยเหลือกู้ภัย กล่าวคือ การกู้เงินหลายครั้ง การกู้เงินครั้งหลังสุดก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อนครั้งก่อนนั้น แต่หากเป็นการใช้เงินกู้หลายครั้งแต่เกิดจากนิติกรรมครั้งเดียวโดยมีเจ้าหนี้หลายรายร่วมกันให้กู้ ก็ใช้หลัก Pari Passu

6.2.4 ค่าจ้างของคนประจำเรือ (Seamens' Wages)

ตามหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ทำให้คนประจำเรือที่มีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลหลายราย มีสิทธิได้รับชำระหนี้ตามหลัก Pari Passu รวมทั้งกรณีที่เป็นค่าจ้างในการเดินทางครั้งก่อนด้วย อย่างไรก็ตามลำดับของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างของคนประจำเรือ อาจไม่เป็นไปตามหลักดังกล่าว หากมีสิทธิเรียกร้องประเภทอื่นเกิดขึ้นระหว่างมูลค่าจ้างที่เกิดขึ้นก่อน และมูลค่าจ้างที่เกิดภายหลัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือสิทธิยึดหน่วง (Possessory Liens) แต่ไม่รวมถึงกรณีของ Bottomry ซึ่งมีลำดับการได้รับชำระหนี้ต่อจากบุริมสิทธิในค่าจ้างของคนประจำเรือ

6.2.5 ค่าจ้างและเงินตรองจ่ายของนายเรือ (Master's Wages and Disbursements)

ในเรื่องบุริมสิทธิของนายเรื่อนั้นมี 2 ประการ คือ ประการแรก เกี่ยวกับเรื่องค่าจ้าง (Wages) และอีกประการหนึ่งคือ ค่าใช้จ่ายที่นายเรือจ่ายแทนเจ้าของเรือไป (Disbursements) แม้ว่าทั้งสองอย่างจะมีหลักการที่แตกต่างกัน แต่ถ้าหากมีบุริมสิทธิทั้งสองอย่างเกิดขึ้น จะถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องที่อยู่ในลำดับเดียวกัน โดยจะใช้หลัก Pari Passu สำหรับการได้รับชำระหนี้และในกรณีที่สิทธิเรียกร้องในค่าจ้าง (Wages) และค่าใช้จ่ายที่นายเรือจ่ายแทนเจ้าของเรือ (Disbursements) เกิดขึ้นเหนือเรือลำเดียวกัน ก็ถือว่าอยู่ในลำดับเดียว



6.3 ลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลในชั้นที่ต่างกัน

6.3.1 ความเสียหาย (Damage)

บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย เกิดจากหลักนโยบาย สาธารณะ (Public Policy) โดยเหตุผลเพื่อป้องกันการเดินเรือโดยขาดความระมัดระวัง และเพื่อการชดเชยค่าความเสียหายสำหรับการกระทำความผิดโดยประมาทเลินเล่อ ลำดับของ บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหายจะเลื่อนชั้นลงแล้วแต่เหตุการณ์เป็นกรณีไป แต่โดยปกติ แล้วบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหายจะอยู่ในลำดับที่เหนือกว่าบุริมสิทธิอื่นที่เกิดขึ้นโดยความ สัมครใจ (Voluntary Liens) ที่เกิดก่อนความเสียหาย อย่างไรก็ตาม สำหรับบุริมสิทธิโดย สัมครใจอันเกิดขึ้นหลังความเสียหายยังไม่มี ความชัดเจนนัก หากเป็นกรณีที่บุริมสิทธิที่เกิดขึ้นนั้น เป็นการดูแลรักษาทรัพย์ อันได้แก่ บุริมสิทธิการสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จะมีลำดับที่ เหนือกว่าบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย

ลำดับของบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย ในการได้รับ ชำระหนี้ อาจพอสรุปได้ดังนี้

ก) บุริมสิทธิสำหรับความเสียหายจะอยู่ในลำดับที่เหนือกว่า บุริมสิทธิที่เกิดขึ้นโดยความสัมครใจที่เกิดขึ้นก่อนทั้งหมด ได้แก่ ค่าจ้าง (Wages) และค่าใช้จ่าย ที่นายเรือจ่ายไปแทนนายจ้าง (Disbursement), Bottomry และการช่วยเหลือกู้ภัย

ข) บุริมสิทธิสำหรับความเสียหาย จะอยู่ในลำดับเหนือกว่า บุริมสิทธิที่เกิดขึ้นโดยความสัมครใจที่เกิดขึ้นในภายหลังทั้งหมด ยกเว้น

1) บุริมสิทธิสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

2) บุริมสิทธิสำหรับ Bottomry Liens เฉพาะแต่กรณีที่

Bottomry Bond ที่ทำขึ้นมีผลไปเพิ่มมูลค่าของทรัพย์

3) บุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างในบางกรณี ได้แก่กรณีที่มีบุริมสิทธิสำหรับความเสียหายสามารถใช้วิธีการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ในขณะที่สิทธิเรียกร้องในค่าจ้างสามารถใช้วิธีการฟ้องคดีต่อตัวบุคคล (Remedy in Personam) ต่อเจ้าของเรือได้ ดังนั้นในกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหายและค่าจ้างที่เกิดในเวลาต่อมาเหนือเรือจดทะเบียนต่างชาติ (สำหรับกฎหมายอังกฤษ) และเจ้าของเรือกลายเป็นบุคคลหรือบริษัทที่ล้มละลาย บุริมสิทธิในความเสียหายจะอยู่ในลำดับที่เหนือกว่าบุริมสิทธิในค่าจ้าง แต่ถ้าหากเรืออยู่ในความดูแลของศาลเป็นเรือที่จดทะเบียนในอังกฤษ หรือเจ้าของเรือไม่ได้ล้มละลาย ค่าจ้างจะถือว่า เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีสาระสำคัญมากกว่า และอาจมีลำดับชั้นเหนือกว่าบุริมสิทธิในความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนก็ได้

6.3.2 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)

บุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีลำดับในการได้รับชำระหนี้เหนือบุริมสิทธิทั้งหลายที่เกิดขึ้นก่อน ทั้งบุริมสิทธิที่เกิดจากละเมิด เกิดจากสัญญาหรือกึ่งสัญญา แต่อย่างไรก็ตามบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าบุริมสิทธิในความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลัง ลำดับการได้รับชำระหนี้ในกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยจะนำหลัก Inverse Priority Rule มาใช้

ลำดับการได้รับชำระหนี้ของบุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย พอสรุปได้ดังนี้

ก) บุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะอยู่ในลำดับที่เหนือกว่าบุริมสิทธิในความเสียหาย, ค่าจ้าง, Bottomry และค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นก่อน

ข) บุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะอยู่ในลำดับรองจากบุริมสิทธิในความเสียหายและค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ค) บุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะอยู่ในลำดับรองจากบุริมสิทธิในค่าจ้างที่เกิดขึ้นในภายหลัง แต่เฉพาะกรณีที่เป็นค่าจ้างนั้นเป็นค่าจ้างในการที่คู่แลรักษาทรัพย์ ซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นบุริมสิทธิกึ่งการช่วยเหลือกู้ภัย(Quasi Salvage Liens)

ง) บุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย จะอยู่ในลำดับรองจากบุริมสิทธิสำหรับ bottomry ที่เกิดขึ้นภายหลัง ซึ่งความสัมพันธ์ดังกล่าวเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างบุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและบุริมสิทธิในค่าจ้างที่เกิดขึ้นในภายหลังตามข้อ ค) ข้างต้น

จ) บุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย มีลำดับเหนือกว่าสิทธิในการริบทรัพย์ของแผ่นดิน (Crown's Right to Forfeiture)

6.3.3 Bottomry

ลำดับการได้รับชำระหนี้ของ Bottomry Liens นั้น พอสรุปได้ดังนี้

ก) Bottomry Liens อยู่ในลำดับรองจากบุริมสิทธิในค่าจ้าง ทั้งที่เกิดขึ้นก่อนและหลังก็ตาม เว้นแต่กรณีเป็นค่าจ้างสำหรับการเดินทางในครั้งก่อน

ข) Bottomry Liens จะอยู่ในลำดับรองจากบุริมสิทธิสำหรับความเสียหายเว้นแต่เป็นกรณีที่ Bottomry Bond มีผลเป็นการเพิ่มมูลค่าในทรัพย์

ค) Bottomry Liens จะอยู่ในลำดับรองจากบุริมสิทธิทางทะเลในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นในภายหลัง แต่อย่างไรก็ตามภายใต้หลัก Inverse Priority Rule นั้น Bottomry อาจจะมีลำดับเหนือกว่าบุริมสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เกิดขึ้นก่อนก็ได้

6.3.4 ค่าจ้าง (Wages) และเงินคกรองจ่ายของนายเรือ

(Disbursements)

ลำดับการได้รับชำระหนี้สำหรับบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้าง (Seaman's Wage Lien) อาจะพอสรุปได้ดังนี้

ก) บุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างของคนประจำเรืออยู่ในลำดับที่มาก่อนในค่าจ้างของนายเรือ และค่าใช้จ่ายที่นายเรือจ่ายแทนเจ้าของเรือ (Disbursements)

ข) บุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างอยู่ในลำดับก่อน Bottomry Liens ทั้งที่เกิดก่อนและหลังบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างก็ตาม เว้นแต่

1) ค่าจ้างที่เกิดขึ้นสำหรับการเดินทางครั้งก่อน

2) บุริมสิทธิของนายเรือ (Master's Liens) ในกรณีที่นายเรือจะต้องรับผิดชอบต่อการกู้ยืมเงิน

ค) ลำดับบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้าง ถูกเลื่อนออกไป หากมีบุริมสิทธิสำหรับความเสียหาย ในกรณีที่เป็นบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างที่เกิดขึ้นภายหลังบุริมสิทธิสำหรับค่าเสียหาย

ง) บุริมสิทธิสำหรับค่าจ้างจะถูกเลื่อนไป หากมีบุริมสิทธิในค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งที่เกิดขึ้นก่อนและหลังบุริมสิทธิสำหรับค่าจ้าง แต่อย่างไรก็ตามกรณีช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดขึ้นก่อนบุริมสิทธิในค่าจ้างที่เกิดขึ้นภายหลังนั้น บุริมสิทธิในค่าจ้างอาจมีลำดับก่อนก็ได้ถ้าพิสูจน์ได้ว่า ค่าจ้างนั้นเกิดขึ้นเพื่อรักษาทรัพย์สิน

6.4 ลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล, เจ้าหนี้จำนองและเจ้าหนี้อื่น

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วบุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องพิเศษ (Privileged Claims) ดังนั้นเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลจึงเป็นเจ้าหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้

ก่อนเจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องอื่น โดยลำดับการรับชำระหนี้ จะเรียงลำดับดังนี้

- 1) เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens Holders)
- 2) เจ้าหนี้จำนอง (Mortgages)
- 3) เจ้าหนี้บุริมสิทธิอื่น

บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens)

ลำดับของบุริมสิทธิทางทะเล จะมาก่อนการจำนอง (Mortgages) ไม่ว่าบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นก่อนหรือหลังจากวันที่เกิดการจำนอง โอกาสที่ไม่เป็นไปตามกรณีข้างต้นได้ ในกรณีที่เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลจะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวอยู่แล้ว ดังในกรณีนายเรือที่เป็นหุ้นส่วนในการเป็นเจ้าของเรือ เพราะการจำนองเรือก็เป็นประโยชน์แก่นายเรือโดยตรง ดังนั้น บุริมสิทธิของนายเรือก็เลื่อนลำดับในการได้รับชำระหนี้หลังจากการจำนองเรือ

บุริมสิทธิทางทะเลมีลำดับการได้รับชำระหนี้เหนือบุริมสิทธิธรรมดา (Statutory Liens) เว้นแต่กรณีนายเรือมีการผูกพันเป็นการส่วนตัว

การจำนองเรือ (Mortgages)

การจำนองเรือ ผู้รับจำนองเรือจะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ภายหลังจากเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่ในกรณีบุริมสิทธิอื่น (Statutory Liens) ผู้รับจำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิอื่น (Statutory Liens) การจำนองเรือจะใช้ยับยั้งบุคคลที่สามได้โดยการจดทะเบียน

Statutory liens

Statutory liens เป็นบุริมสิทธิที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาล

หรือกฎหมายหลายลักษณะอักษรของประเทศอังกฤษซึ่งการบังคับใช้โดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ซึ่ง Statutory Liens นี้จะมีลำดับในการได้รับชำระหนี้หลังจากบุริมสิทธิทางทะเล และการจำนองเรือ

7. ความระงับซึ่งบุริมสิทธิทางทะเล

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่ติดตามเรือไปทุกหนแห่งไม่ว่าเรือจะเปลี่ยนเจ้าของไปอย่างไรก็ตาม อีกทั้งเป็นสิทธิที่จะลบไปไม่ได้ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องคุณสมบัติของบุริมสิทธิทางทะเล

ส่วนที่เรือก่อนนั้นไม่ว่าจะเป็นทางด้านหนี้สัญญาหรือหนี้ละเมิดก็ตาม เจ้าหนี้สามารถฟ้องตัวเรือเป็นคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem) เรื่องบุริมสิทธินี้ขัดกับความรู้สึกและหลักทั่วไปในข้อที่ว่าบุริมสิทธิเป็นสิทธิเหนือทรัพย์สินในลักษณะที่ไม่มีการประกาศให้รู้ทั่วไป ผู้ทรงบุริมสิทธิสามารถใช้บุริมสิทธินั้นอันกับเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือ สิ่งที่จะช่วยผ่อนคลายความยุ่งยากนี้ คือ การสิ้นสุดของบุริมสิทธิ ดังต่อไปนี้

7.1 Doctrine of Laches

บุริมสิทธิทางทะเลลักษณะใดหรือประเภทใด หากไม่ใช้สิทธิตามบุริมสิทธิทางทะเลภายในกำหนดเวลาที่สมควร บุริมสิทธิทางทะเลจะระงับสิ้นไปไม่มีผลบังคับ ตามหลักกฎหมายอังกฤษ บุริมสิทธิทางทะเลย่อมระงับสิ้นไป หากไม่ใช้สิทธิตามบุริมสิทธิทางทะเลนั้นภายในระยะเวลาที่สมควร โดยหลักการดั้งเดิมและตามประเพณีปฏิบัติ ถ้าผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลไม่ดำเนินการเพื่อใช้สิทธิตามบุริมสิทธิทางทะเลภายในเวลาอันควร ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลก็จะเสียไปซึ่งสิทธินั้น แต่หลักการดังกล่าวต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการปล่อยเวลาให้ล่วงเลยไป ต้องทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อจำเลยที่จะต้องรับผิดชอบหนี้ แต่การปล่อยให้เวลา

ล่วงหน้าไปมีระยะเวลาานเท่าใดที่ศาลจะสั่งให้บุริมสิทธิทางทะเลระงับลงตามกฎหมายอังกฤษถือ
ว่าเป็นดุลยพินิจของศาล

ตามกฎหมายประเพณีของประเทศอังกฤษ กรณีการไม่ใช้สิทธิตามบุริมสิทธิ
ทางทะเลภายในระยะเวลาอันควร ไม่มีกฎหมายประเพณีกำหนดอายุความฟ้องคดีไว้ แต่ศาล
จะรับฟ้องหรือไม่อยู่ในดุลยพินิจของศาล ในทางปฏิบัติสำหรับกรณีการใช้บังคับซึ่งการไม่ใช้สิทธิ
ภายในเวลาอันสมควรที่จำเลยพึงจะใช้เป็นข้อต่อสู้คดีเมื่อตกเป็นจำเลยในคดีที่ข้อเท็จจริง โจทก์
มิได้ใช้สิทธิตามบุริมสิทธิทางทะเลภายในเวลาอันสมควรในศาลแห่งประเทศอังกฤษ ปัจจุบันไม่
เคยปรากฏแม้แต่คดีเดียว กรณีดังกล่าวจึงน่าจะเป็นเรื่องทางวิชาการที่นักกฎหมายพาณิชย์นาวี
จะต้องพิจารณาเพื่อประโยชน์ในทางวิชาการต่อไป และในปัจจุบันได้มีการตรากฎหมายมาใช้บังคับ
แทนกฎหมายประเพณีดั้งเดิมเกี่ยวกับกำหนดเวลาการฟ้องคดีหรืออายุความการฟ้องคดี แต่ใน
กรณีของการไม่ใช้สิทธิตามบุริมสิทธิก็ไม่เคยมีการตรากฎหมายขึ้นมาใช้บังคับแต่อย่างใด ในสหรัฐ
อเมริกาได้มีการฟ้องคดีที่มีข้อเท็จจริงว่า ไม่ได้ใช้สิทธิตามบุริมสิทธิภายในเวลาอันสมควรบ่อย
ครั้ง แต่คำวินิจฉัยชี้ขาดของศาลสหรัฐก็ยังไม่มีข้อยุติ อันพึงจะใช้เป็นบรรทัดฐานทางปฏิบัติ

7.2 อายุความ

การใช้สิทธิเรียกร้องทางการค้าทางทะเล ในประเทศอังกฤษได้มีการ
ตรากฎหมายกำหนดเวลาการฟ้องคดีหรืออายุความการฟ้องคดีไว้เพียง 2 กรณี ดังนี้

- 1) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) กำหนดเวลาการฟ้องคดี
ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติอนุสัญญาทางทะเล ค.ศ.1911 (Maritime
Convention Act, 1911) โดยที่สหราชอาณาจักรฯ ได้ยอมรับอนุสัญญาว่าด้วยเรือโดนกัน
และการช่วยเหลือกู้ภัย 1910 (Collision and Salvage Convention 1910) โดย
อนุสัญญานี้ได้กำหนดอายุความการเรียกร้องสิทธิในการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ 2 ปี นับแต่วันที่

ได้เข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัย ประเทศอังกฤษจึงได้ตรากฎหมายภายในเพื่ออนุรักษ์การให้เป็นไปตามอนุสัญญา แต่กฎหมายฉบับดังกล่าวได้มีบทบัญญัติเพิ่มเติมจากความในอนุสัญญาให้ศาลมีอำนาจชดเชยอายุความตามที่ศาลเห็นสมควรและให้ศาลมีอำนาจไม่สั่งกักเรือได้หากมีเหตุผลโดยชอบอีกด้วย

2) สิทธิเรียกร้องจากกรณีเรือชนกัน (Collision Claims) กำหนดเวลาหรืออายุความฟ้องคดีไว้ 2 ปีตามกฎหมายฉบับที่กล่าวมาใน 1) ข้างต้นและศาลก็มีอำนาจที่จะชดเชยอายุความฟ้องคดีได้ ตามที่ศาลเห็นสมควร กำหนดอายุความดังกล่าวไม่ได้ใช้บังคับเฉพาะการเรียกร้องกรณีทรัพย์สินหรือสินค้าสูญหายหรือบุบสลายเท่านั้น ยังใช้บังคับไปถึงกรณีการเรียกร้องเพราะการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บด้วย และกฎหมาย ฉบับดังกล่าวยังได้กำหนดอายุความเรียกร้อง 2 ปี สำหรับกรณีเรือลำหนึ่งเรียกร้องให้เรืออีกลำหนึ่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและบุคคลที่สามเรียกร้องให้เรืออีกลำหนึ่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย เช่น ผู้โดยสารของเรือ ก. ชนกับเรือ ข. โดยเรือ ข. อย่างน้อยต้องรับผิดชอบการชนกันระหว่าง เรือ ก. และ ข. ทำให้ผู้โดยสารของเรือ ก. บาดเจ็บ ผู้โดยสารเรือ ก. ที่บาดเจ็บต้องใช้สิทธิเรียกร้องเรือ ข. ภายในกำหนดเวลา 2 ปีนับแต่วันที่เรือชนกัน แต่ถ้าผู้โดยสารที่บาดเจ็บเพราะเรือชนกันฟ้องเรือ ก. ที่ตนโดยสาร โดยเห็นว่า เรือ ก. กระทำละเมิดทำให้ตนบาดเจ็บ โดยใช้อายุความ 2 ปี ตามกฎหมายดังกล่าว ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่าจะขาดอายุความฟ้องคดีหรือไม่ เพราะอายุความละเมิดตามสัญญาขนส่งผู้โดยสาร, กฎหมายที่ควบคุมการขนส่งผู้โดยสารและเงื่อนไขในสัญญาขนส่งผู้โดยสารได้กำหนดอายุความเรียกร้องสิทธิไว้เพียง 1 ปี (อนุสัญญากรุงเฮกส์ ได้กำหนดไว้เช่นนั้น และประเทศอังกฤษก็ได้ยอมรับอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย)

สำหรับบุคคลอื่นที่ไม่มีนิคมสัมพันธ์กับเรือที่ชนกัน ผู้บาดเจ็บหรือตายเพราะกรณีเรือชนกัน ต้องใช้สิทธิเรียกร้องผู้กระทำความผิดภายในกำหนด 3 ปี นับแต่วันที่ถูกละเมิด ตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความฉบับปี ค.ศ.1980 (Limitation Act. 1980) แต่ถ้าบุคคลดังกล่าวใช้สิทธิเรียกร้องตามบทบัญญัติของอนุสัญญาทางทะเลดังกล่าวไว้ข้างต้น การใช้สิทธิเรียกร้องก็ต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้

ดังนั้น หากไม่มีการฟ้องคดีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลภายในอายุของสิทธิเรียกร้องนั้น บุริมสิทธิทางทะเลจะระงับสิ้นไปด้วย นอกจากนี้มีข้อสังเกตว่า อายุความจะสาวคาบเกี่ยวกับ Doctrine of Laches แต่อย่างไรก็ตามอายุความย่อมมีความแน่นอนชัดเจนกว่า Doctrine of Laches

7.3 การขายเรือ

บุริมสิทธิทางทะเลสิ้นสุดลงเมื่อมีการขายเรือ Brussels Convention ค.ศ. 1926 ตกลงให้ประเทศต่าง ๆ วางเงื่อนไขภายในไว้ให้มีการสิ้นสุดบุริมสิทธิทางทะเลที่ติดตามเรือในฐานะเป็นคดีต่อตัวทรัพย์สิน (in rem) เมื่อมีการขายเรือโดยเจตนา ทั้งนี้ภายใต้เงื่อนไขว่า การขายนั้นจะต้องมีการประกาศแจ้งความอย่างเพียงพอ ถ้าเจ้าหนี้ไม่คัดค้านภายใน 2 เดือนภายหลังจากการประกาศเป็นทางการแล้ว ให้ถือว่าบุริมสิทธิสิ้นสุดลง

7.4 สาเหตุอื่นที่ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลระงับสิ้นไป

บุริมสิทธิทางทะเลจะสิ้นสุดลงด้วยเหตุดังต่อไปนี้ คือ

- ก) เรือถูกริบโดยอำนาจของรัฐเนื่องจากการกระทำผิดต่อกฎหมายศุลกากรต่อความปลอดภัย หรือความมั่นคงของประเทศ
- ข) การจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือด้วยการกำหนดค่าชดเชยจำนวนสูงสุดไว้ในกฎหมาย
- ค) การวางหลักประกันแก่ศาล (Bail or Security)



การบังคับใช้สิทธิเรียกร้องที่มีทรัพย์สินทางทะเล

1. วิธีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้อง

สำหรับประเทศอังกฤษ ตาม The Supreme Court Act 1981 ได้กำหนดวิธีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องอยู่ 2 วิธีการด้วยกัน ได้แก่

- 1) โดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem)
- 2) โดยการฟ้องคดีต่อตัวบุคคล (Action in Personam)

โดยส่วนมากแล้วการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องมักจะกระทำโดยทั้ง 2 วิธี

1.1 การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action In Rem)

การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน คือ รูปแบบของการดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน หมายถึง ศาลและบรรดาคำพิพากษา คำสั่ง ของศาลจะมีผลต่อตัวทรัพย์สินโดยตรง ไม่เกี่ยวข้องกับเจ้าของทรัพย์สิน เจ้าของทรัพย์สินอาจจะไม่มาโต้แย้งสิทธิของตนที่มีต่อตัวทรัพย์สินดังกล่าวต่อศาลก็ได้ คำพิพากษาพิพากษาของศาลย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบแก่ผู้พันให้เจ้าของทรัพย์สินต้องรับผิดชอบ แม้ว่ามูลคำทรัพย์สินที่ถูกดำเนินคดีจะไม่เพียงพอชำระหนี้ก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า จำเลยที่แพ้คดีในคดี Action in Rem คือ ตัวทรัพย์สิน นั้นเอง อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์ของการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) นั้น คือเพื่อบังคับให้เจ้าของทรัพย์สินมาปรากฏตัวต่อผู้คดีในศาล และวางหลักประกันทดแทนตัวทรัพย์สินนั้น ซึ่งโจทก์ก็จะสามารถดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องนั้นเหนือหลักประกัน การฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem) จึงเป็นกระบวนการทางศาลที่ใช้สำหรับพิพากษาพิพากษาที่ทรงประสิทธิภาพรูปแบบหนึ่งที่ใช้กับเรือโดยจะมีการฟ้องดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ก่อนจะมีการกักเรือไว้เพื่อให้เรืออยู่ในเขตอำนาจศาล อันจะทำให้ศาล

มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีได้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ของประเทศอังกฤษ คือ The Supreme Court Act 1981 กฎหมายดังกล่าวได้ให้อำนาจศาลที่จะดำเนินคดี Action in Rem กับเรือที่เป็นต้นเหตุข้อพิพาทหรือเรือลำอื่น ๆ ที่เป็นเจ้าของเดียวกับเรือลำที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง 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 เรือดังกล่าวแล่นเข้ามาอยู่ภายในน่านน้ำซึ่งอยู่ภายในเขตอำนาจของศาลที่สามารถสั่งกักเรือดังกล่าวและทำการพิจารณาพิพากษาคดีในลักษณะ Action in Rem ได้ เมื่อใดก็ตามที่เจ้าของเรือที่ถูกกักหลังจากมี Action in Rem ได้เข้ามาปรากฏตัวในคดีเพื่อโต้แย้งสิทธิของตนในเรือดังกล่าวต่อศาล คดี Action in Rem ก็จะมีบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นคู่ความด้วย นอกเหนือจากตัวเรือก็จะเกิด Action in Personam โดยจะมีการดำเนินการควบคู่กันไปกับ Action in Rem ซึ่งการคงอยู่ภายในเขตอำนาจศาลของเรือจะหมดความสำคัญ กระบวนพิจารณาทางกฎหมายย่อมสามารถดำเนินไปได้ แม้ว่าเรือจะอยู่นอกเขตอำนาจศาลก็ตาม³⁵

การดำเนินคดีต่อตัวเรื่อนั้น สามารถดำเนินไปได้แม้จะไม่ปรากฏตัวเจ้าของเรือเข้ามาให้คดี และถ้าหากผู้เป็นเจ้าของเรือได้พิจารณาถึงความรับผิดชอบของตนแล้ว เห็นว่ามูลค่ามากกว่ามูลค่าเรือ ก็อาจปล่อยให้ศาลพิจารณาดำเนินคดีถึงที่สุดต่อตัวเรือไปโดยตนไม่เข้าไปในคดีโต้แย้งสิทธิ เพราะการดำเนินคดีต่อตัวเรื่อนี้เมื่อถึงที่สุดแล้วจะไม่ก่อให้เกิดความรับผิดแก่บุคคล แต่จะเป็นความผิดของตัวเรือโดยลำพัง³⁶ ถ้าหากผู้เป็นเจ้าของ

³⁵ Ibid., p. 58.

³⁶ Ibid., p. 60

เรือเข้ามาได้แจ้งสิทธิในคดี Action in Rem แล้ว ผลจะเท่ากับเจ้าของเรือนำทรัพย์สินทั้งหมดของตนเข้ามาอยู่ภายใต้บังคับการชำระหนี้ เสมือนว่าเจ้าหนี้เรียกร้องค่าเงินค้ำแบบ Action in Personam ตั้งแต่แรก เจ้าของเรือดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนแม้จะเกินมูลค่าราคาของเรือที่ถูกดำเนินคดีในตอนต้นแล้วก็ตาม ผลจะไม่แตกต่างจากการดำเนินคดีต่อตัวบุคคล (Action in Personam) ความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวจะครอบคลุมไม่เฉพาะตัวเรือซึ่งถูกดำเนินคดีไปในลักษณะ Action in Rem ในตอนต้น แต่จะครอบคลุมไปถึงบรรดาสินค้าและทรัพย์สินอื่น ๆ ของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในเขตอำนาจศาล ในขณะที่ความรับผิดชอบดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยลำพังนั้น จะจำกัดอยู่เฉพาะตัวเรือซึ่งถูกกักไว้เพื่อดำเนินคดีเท่านั้น³⁷

สิทธิเรียกร้องที่บังคับโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ซึ่งอยู่ในอำนาจการพิจารณาและวินิจฉัยทางศาลพาณิชย์นาวีแห่งประเทศอังกฤษ (Admiralty Court) ได้มีบัญญัติและมีค่าวิเคราะห์ ไว้ในกฎหมายที่ตราขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรตาม Supreme Court Act, 1981 ดังต่อไปนี้ (มาตรา 20 (2))

- 1) สิทธิเรียกร้อง หรือ ข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับการครอบครองหรือการเป็นเจ้าของเรือ หรือสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของ ซึ่งหุ้นส่วนในเรือ
- 2) ข้อพิพาทใด ๆ ระหว่างผู้เป็นเจ้าของร่วมของเรือที่เกี่ยวกับการครอบครองเรือ, การใช้เรือหรือรายได้ของเรือ
- 3) สิทธิเรียกร้องใด ๆ จากการจำนองเรือ หรือที่เรียกเอาจากเรือ หรือจากหุ้นของเรือ

³⁷ Ibid., p. 62.

- 4) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดจากความเสียหายที่พึงได้รับชดใช้จากเรือลำใดหนึ่ง
- 5) สิทธิเรียกร้องใด ๆ สำหรับความเสียหายที่กระทำโดยเรือ
- 6) สิทธิเรียกร้องใด ๆ สำหรับการเสียชีวิต ร่างกายบาดเจ็บ ที่ได้รับมาจากความไม่สมบูรณ์ของบกพร่องของเรือหรือจากส่วนควบหรือส่วนอุปกรณ์ของเรือหรือที่ได้รับจากการกระทำไม่ชอบ ละเว้นการกระทำหรือการกระทำที่เป็นความผิดของ
- ก) เจ้าของ, ผู้เช่าเหมาหรือบุคคลผู้ซึ่งครอบครองหรือควบคุมเรือลำใดลำหนึ่ง หรือ
- ข) นายเรือ, คนประจำเรือหรือบุคคลใด ผู้ซึ่งกระทำไม่ชอบละเว้นการกระทำที่เป็นความผิดที่เจ้าของผู้เช่าเหมา ผู้ครอบครองหรือควบคุมเรือ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการกระทำ ละเว้นการกระทำหรือกระทำที่เป็นความผิดซึ่งการเดินเรือ การจัดการการเรือในการขนส่งสินค้าลงบรรทุกเรือ การขนส่งหรือการขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือหรือการรับผู้โดยสารลงเรือ ขนส่งผู้โดยสารหรือส่งผู้โดยสารขึ้นหรือลงจากเรือ
- 7) สิทธิเรียกร้องใด ๆ สำหรับความชำรุดหรือบุบสลายของสินค้าที่บรรทุกในเรือ
- 8) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่เกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าในเรือหรือที่เกี่ยวกับการใช้เรือหรือการเช่าเรือ

- 9) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ในลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัย (รวมถึงสิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามบังคับโดยหรือภายใต้ มาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติการบินพลเรือน 1949 ตามบังคับของกฎหมายในการช่วยเหลือกู้ภัยเครื่องบินและส่วนควบของเครื่องบินและสินค้าที่บรรทุกมากับเครื่องบิน
- 10) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ในลักษณะของการลากจูงเรือหรือเครื่องบินลำใดลำหนึ่ง
- 11) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ในลักษณะการนำร่องเรือหรือเครื่องบินลำใดลำหนึ่ง
- 12) สิทธิเรียกร้องใด ๆ เกี่ยวกับสินค้าหรือวัสดุที่ได้ส่งกำลังบำรุงให้แก่เรือเพื่อการทำงานหรือซ่อมบำรุงเรือ
- 13) สิทธิเรียกร้องใด ๆ เกี่ยวกับการก่อสร้าง ซ่อมทำหรือติดตั้งอุปกรณ์ให้แก่เรือ หรือที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายหรือค่าภาระในการใช้ท่าเรือ
- 14) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เรียกร้องโดยนายเรือหรือคนประจำเรือลำใดลำหนึ่ง สำหรับค่าจ้างแรงงานรวมถึงเงินจำนวนใดจำนวนหนึ่งที่ต้องชำระให้ตามค่าจ้างแรงงาน หรือที่ได้กำหนดให้โดยผู้ตรวจการที่ถึงกำหนดชำระตามค่าจ้างแรงงาน
- 15) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เรียกร้องโดยนายเรือ ผู้รับจัดการขนส่งผู้เข้าเหมายหรือตัวแทน ที่ได้สำรองจ่ายเงินไปในบัญชีค่าใช้จ่ายของเรือ



- 16) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการกระทำซึ่งต้อง หรือที่ต้องถูกเรียกร้องที่เป็นกรณีแห่งการกระทำแห่งการเฉลี่ยชำระทั่วไป (General average)
- 17) สิทธิเรียกร้องใด ๆ ที่เกิดขึ้นการฮิมเงินด้วยวิธีการ Bottomry
- 18) สิทธิเรียกร้องใด ๆ สำหรับกรณีที่เรือต้องค่าพิพากษาให้ถูกยึด หรือสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือแล้ว หรือที่พยายามจะขนขึ้นบรรทุกเรือต้องค่าพิพากษาให้ถูกยึด หรือสำหรับกรณีที่ต้องรักษาไว้ซึ่งเรือและสินค้าภายหลังการถูกกักยึด หรือ สำหรับกรณีการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายทะเล

1.2 การฟ้องคดีต่อตัวบุคคล (Action In Personam)

สำหรับประเทศอังกฤษ การฟ้องคดีต่อตัวบุคคล เป็นการฟ้องบังคับตามสิทธิเรียกร้องเอาจากตัวบุคคล ซึ่งเป็นวิธีการฟ้องคดีโดยผู้มีสิทธิเรียกร้องเหมือนกับผู้มีสิทธิเรียกร้องตาม Civil Claim โดยการฟ้องคดีต่อตัวบุคคลเป็นวิธีการบังคับสิทธิเรียกร้อง โดยการกล่าวหาว่าจำเลยได้กระทำหรือหยุดการกระทำใด อันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง กล่าวคือบุคคลผู้เป็นจำเลยได้ก่อให้เกิดผู้อื่นได้รับความเจ็บ เกิดความเสียหาย หรือสูญเสีย อันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องแก่ผู้ได้รับความเสียหาย เป็นต้น

การฟ้องคดีต่อตัวบุคคลแตกต่างจากการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน ดังนี้
ตามหลักการของกฎหมายอังกฤษมีสิ่งหนึ่งที่น่าจะถือได้ว่าเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่ง ที่จะต้องศึกษาและทำความเข้าใจให้ถ่องแท้ กรณีการฟ้องคดี in rem คดีในลักษณะนี้ จะเป็นคดีที่มีเอกเทศและไม่มีบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องกับคดี บุคคลไม่ว่าฝ่ายใดจะไม่

ถูกนำเข้ามาในคดีด้วย และเป็นคดีที่ฟ้องร้องต่อ "ตัวเรือ" ไม่ได้เป็นฟ้องคดีต่อบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือในคดี การบังคับคดีก็ต้องบังคับต่อตัวเรือ มิใช่บังคับเอาจากเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้นกระบวนการพิจารณาในชั้นศาลในคดี in rem ก็จะเป็นการดำเนินการกระบวนการพิจารณากับเรือ มิใช่เจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของเรือ และการดำเนินการพิจารณาจะดำเนินการลับหลังเจ้าของเรือ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับเรือได้โดยชอบ ส่วนการส่งหมายในคดี in rem ก็ต้องส่งกับตัวเรือมิใช่ส่งกับเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของเรือ คดี in rem ก็จะสิ้นสุดด้วยคำพิพากษา in rem และก็จะไม่ค่อขปรากฎบ่อขครั้งนั้กว่าศาลได้พิพากษา in rem และคำพิพากษา in rem สามารถบังคับคดีได้ทั่วสหราชอาณาจักรฯ แต่อย่างไรก็ตาม หากฝ่ายเจ้าของเรือเห็นสมควรเพื่อป้องกันทรัพย์สินของฝ่ายตนก็ชอบที่จะสอดเข้าร่วมในคดี in rem ได้ แต่การเข้าร่วมเป็นฝ่ายในคดีฝ่ายเจ้าของเรือมิได้เข้าไปเป็นฝ่ายในคดี in rem เพราะผู้เป็นฝ่ายในคดีคือเรือ มิใช่เจ้าของเรือ

ในการฟ้องคดี in rem ในศาลพาณิชย์นาวี เมื่อคดีถึงที่สุด กรณีจึงเป็นไปไม่ได้ที่จะมีคำพิพากษาวินิจฉัยชี้ขาดให้มีการชดใช้สินไหมทดแทนตามคำขอท้ายฟ้อง เพราะในการฟ้องคดี in rem ต้องมีสืบพยานบุคคลและพยานเอกสาร และกรณีก็จะไปไม่ได้อีกด้วยว่า จำเลยแม้จะเป็นทรัพย์สิน คือ เรือมิใช่บุคคลธรรมดาจะไม่ทำการต่อสู้คดี แก้อฟ้อง ด้วยการนำพยานบุคคลและพยานเอกสาร เข้านำสืบแก้ฟ้อง เพราะตามกฎหมายอังกฤษอนุญาตให้จำเลยต่อสู้ได้อย่างเต็มที่ โดยศาลจะไม่ดำเนินการพิจารณาโดยไม่มีฝ่ายจำเลยเข้าต่อสู้คดี ตามกฎหมายประเพณีของประเทศอังกฤษเมื่อใดก็ตามจำเลยได้ไปปรากฏตัวที่ศาลที่กำลังพิจารณาคดี และได้ยื่นคำขอเข้าร่วมเป็นจำเลยในคดีด้วย นับจากนั้นเป็นต้นไป จำเลยที่เป็นบุคคลธรรมดาและตัวเรือก็จะตกเป็นจำเลยทั้งในคดี in rem และคดี in personam ไปพร้อมกัน โดยที่การฟ้องคดี in rem และการฟ้องคดี in personam แตกต่างกันในการบวนการพิจารณาบทบังคับเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความค่อนข้างเข้มงวดที่ใช้บังคับคดี in rem จะนำมาใช้บังคับคดี in personam ไม่ได้ และต้องไม่เข้าใจสับสนระหว่างการกักยึดเรือที่ศาลได้สั่งตามคดี in personam ที่ศาลได้สั่งกักยึดเรือลำใดลำหนึ่งของจำเลย และในคดี in rem ศาลก็อาจจะ

สั่งกักเรือลำดังกล่าวด้วย แต่ตามกฎหมายอังกฤษ การกักยึดเรือในคดี in personam จะไม่เป็นการขัดขวางต่อการกักเรือในคดี in rem แต่อย่างใด

สิทธิ in rem ตามกฎหมายอังกฤษ มีสาระสำคัญประการหนึ่งที่ว่า จะได้ศึกษาและรับรู้ว่า ผู้ทรงสิทธิ in rem ชอบที่จะเลือกใช้สิทธิลักษณะนี้ได้ และสิทธิลักษณะนี้มิใช่เป็นสิทธิที่เกิดขึ้นจากสิทธิส่วนบุคคลและได้ถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลายของผู้มีสิทธิ เรียกร้องทางทะเลเพราะมีความสะดวก และได้ผลทางปฏิบัติมากกว่าการใช้สิทธิของบุคคลธรรมดา เช่น ศาลจะไม่ยินยอมออกหมายเรียกและส่งหมายให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งที่อยู่นอกเขตอำนาจศาล แต่ในกรณีที่ศาลได้ออกกฎหมาย in rem แล้วรอนกว่าทรัพย์สินในคดีหรือเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิดังกล่าวหรือเรือลำอื่นที่เจ้าของเรือหรือจำเลยมีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาในเขตอำนาจศาล ก็จะทำให้การส่งหมาย in rem นั้นให้แก่เรือเรือที่ได้รับหมาย in rem ก็จะถูกศาลสั่งกักเรือ เจ้าของเรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือตัวแทนก็จะมาปรากฏตัวต่อศาล และเพื่อขจัดความเสียหายจากกรณีที่เรือถูกศาลสั่งกักเรือไว้ บุคคลดังกล่าวก็จะยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ศาลสั่งปล่อยเรือ ด้วยการวางหลักประกันต่อศาลตามที่ศาลเห็นสมควรหรือตามที่กฎหมายกำหนด และการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีก็จะดำเนินต่อไปตามที่กฎหมายบัญญัติ แต่ก็ใคร่ขอตั้งข้อสังเกต เพื่อการศึกษาว่าหมาย in rem ไม่อาจส่งหมายนอกเขตอำนาจศาลที่ออกหมายได้

2. บริมสิทธิทางทะเลและการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน

สำหรับประเทศอังกฤษ การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินเป็นหัวใจของศาลพาณิชย์นาวี (Admiralty Court) ซึ่งเป็นวิธีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเล โดยมีลักษณะที่เห็นได้ชัดเจน คือ

ก) เป็นวิธีการที่จะกระทำไปพร้อมกันกับการฟ้องคดีต่อตัวบุคคล (Action in Personam)

ข) จะต้องมีกักทรัพย์ที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินหรือมีกองทุนเป็นหลักประกัน

ค) การแสดงเขตอำนาจศาล โดยการออกหมาย เพื่อกักทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง

ง) การขายโดยคำสั่งศาล และการโอนหลักประกัน เจ้าของกระบวนการขายทรัพย์สินนั้น

ดังนั้นการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) เป็นกลไกตามกฎหมายที่จะใช้ยื่นกับตัวเรือ และเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในรูปลักษณะบางประการ

3. ผลของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในแง่การบังคับใช้สิทธิ

ผลที่ชัดเจนสำหรับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ในแง่การบังคับใช้สิทธิพอสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก) บุริมสิทธินำมาซึ่งสิทธิ และทางเสี้ยวชาติที่มีต่อตัวจำเลยให้รับผิดชอบเป็นการส่วนตัว

ข) บุริมสิทธิสามารถบังคับใช้ผ่านวิธีการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) และการฟ้องคดีดังกล่าวจะต้องมีลักษณะ

1) มีเรือ, สินค้า หรือค่าระวางเรือ อยู่ภายใต้การการกักยึด (Arrest) ได้ก่อนดำเนินการฟ้องคดี

2) โดยเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดี จะใช้หมายฟ้องคดี in rem (Writ in Rem)

3) บุริมสิทธิเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิ (ตัวอย่างเช่น เรือชนกัน)

4) เรือ, สินค้าหรือค่าระวางเรือ เป็นวัตถุในการฟ้องบังคับคดีต่อตัวทรัพย์สินและนำมาซึ่งสิทธิในการยึดหน่วง และมีลำดับการได้รับชำระหนี้

เหนือเจ้าหนี้ทั้งหลาย ไม่ว่าจะเป็นที่เกิดขึ้นก่อนหรือหลังก็ตาม

- 5) สามารถบังคับได้กับเรือแม้ว่าเรือจะถูกขายไปไม่ว่าผู้ซื้อจะทราบการมีอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่
- 6) ถ้าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตัวเป็นผู้เช่าเหมาเรือลำซึ่งมีบุริมสิทธิ บุริมสิทธิอาจถูกบังคับใช้ได้
- 7) ไม่แน่นอนว่าจะบังคับตามสิทธิโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินได้ เช่น
 - 7.1 กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นเกินกว่ามูลค่าของเรือหรือกองทุน
 - 7.2 กรณีมีทางเสียหายในการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินที่ใช้ได้
(ตัวอย่างเช่น Injunction)
- 8) บุริมสิทธิทางทะเลไม่สามารถโอนไปได้ ยกเว้น Bottomry Bonds
- 9) การกักเรือเป็นส่วนหนึ่งของการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินที่จะทำให้บังคับตามบุริมสิทธิได้โดยการขายเรือตามคำสั่งศาล
- 10) การขายโดยคำสั่งศาลเป็นขั้นตอนของการบังคับใช้บุริมสิทธิ ซึ่งทำให้บุริมสิทธิทางทะเลระงับไป
- 11) บุริมสิทธิทางทะเลระงับโดยการปล่อยเวลาให้หมดไป (Laches), การสละ หรือการได้รับชำระหนี้จนเป็นที่พอใจ, โดยการวางหลักประกัน, การประกัน ตามหลักของการหมดไปของเงื่อนไขเวลา