

การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อตามร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ.

ประภาพรณ จินตามัย*

บทคัดย่อ

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำนองเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว กฎหมายฉบับนี้ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมมาเป็นเวลาหลายครั้ง แต่ก็ยังขาดความครบถ้วนสมบูรณ์ในการบังคับใช้อยู่บางประเด็นตามแต่สภาวการณ์ หลักการของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. นี้ จึงมีขึ้นเพื่อให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติ เรือไทย พุทธศักราช 2481 ให้มีความชัดเจนและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น สาเหตุสำคัญของการแก้ไขครั้งนี้ คือ ประเด็นเรื่องการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนอง หากพิจารณาเรื่องการจำนองตามหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 703 วัตถุอันเป็นทรัพย์สินที่สามารถนำมาจำนองได้ ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์และสังหาริมทรัพย์ที่มีการจดทะเบียนบางประเภท เช่น เรือที่มีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป แพ สัตว์พาหนะ และสังหาริมทรัพย์ที่มีกฎหมายบัญญัติให้จดทะเบียนจำนองได้เป็นการเฉพาะ ฉะนั้นโดยสภาพแห่งทรัพย์สินที่อาจเป็นวัตถุแห่งการจำนองได้นั้น จึงต้องเป็นทรัพย์สินในลักษณะที่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง หากเป็นกรณีการจำนองเรือ เรือลำนั้นก็ต้องอยู่ในสภาพเป็นเรือที่สร้างเสร็จสมบูรณ์แล้ว มิใช่เรือที่กำลังดำเนินการต่อหรืออยู่ระหว่างการต่อแต่อย่างใด

อย่างไรก็ตาม การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. มิใช่เป็นเรื่องแปลกใหม่สำหรับกฎหมายไทย หากแต่ได้มีพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่2 พ.ศ.2558)¹ ได้บัญญัติเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไว้อยู่ก่อนแล้ว การแก้ไขเพิ่มเติมรายละเอียดบทบัญญัติของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในครั้งนี้จึงเป็นการเหมาะสม เพื่อให้รายละเอียดในเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ มีความสอดคล้องและเหมือนกันกับรายละเอียดที่ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่2 พ.ศ.2558) ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ก่อนแล้ว

* นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

¹ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป

Abstract

Even though the Thai Vessels Act B.E. 2481, Thai law on vessels registration, has been amended or added numerous times, this law still has been incomplete. The principle of Draft Thai Vessels Act B.E. ... is to develop its law concerning the mortgage on vessels under construction by amending the Thai Vessels Act B.E. 2481 to be more complete and explicit. According to The Civil and Commercial Code of Thailand section 703, the Immovables of any kind can be mortgaged and the following movables can also be mortgaged provided they are registered according to law: Ships of five tons and over; Floating houses; Beast of burden and any other movables with regard to which the law may provide registration for that purpose. Therefore, the mortgage on vessels registration system in Thailand applies only to completed vessels and not to vessels under construction.

However, it is already possible to grant a legal mortgage on such vessels under Ship Mortgages and Maritime Liens Act of B.E. 2537 and its amendment. Furthermore it's actually soon to be for the Thai Vessels Act. Thus, it is substantially suitable for Thailand to improve any additive correction or adaptation to the completeness of the Thai Vessels Act B.E. 2481.

ที่มาของการจ้างเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

ในการทำธุรกรรมทางการค้าระหว่างประเทศหรือภายในประเทศ การขนส่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่จะทำให้การค้าดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยทั่วไปจะเป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง หรืออาจเป็นการขนส่งสินค้าจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งภายในประเทศเดียวกัน โดยจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือ ทางอากาศก็ได้ หากแต่การขนส่งทางทะเลจัดว่าเป็นระบบการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญและได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่อหน่วยโดยเฉลี่ยต่ำที่สุด ประกอบกับมีความสามารถในการรับขนส่งสินค้าได้ครั้งละเป็นจำนวนมากๆ และถึงแม้ว่าการขนส่งโดยวิธีนี้จะมีข้อเสียอยู่บ้าง ด้วยเหตุที่จะต้องใช้เวลาค่อนข้างนานในการขนส่ง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ แล้วนั้น การขนส่งในรูปแบบนี้ช่วยสร้างกำไรให้แก่ผู้ประกอบการได้มากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ

อนึ่ง หากพิจารณาไม่ว่าจะในด้านการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าที่ต้องใช้บริการขนส่ง จะพบว่าสินค้าเป็นจำนวนมากกว่าร้อยละ 90 ใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่ปรากฏว่าสัดส่วนของเรือพาณิชย์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเลมีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้า ส่งผลให้การขนส่งสินค้าในบางเส้นทาง ประเทศไทยจะต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ เพื่อจ่ายให้แก่เรือต่างชาติในรูปของค่าระวางขนส่งเป็นจำนวนมาก ในแต่ละปี ประกอบกับ เรือพาณิชย์ไทยที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันมีอายุการใช้งานมาเป็นระยะเวลาดูค่อนข้างนาน อาจเพราะด้วยหลายปัจจัย เช่น การกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับคุณสมบัติของบุคคลที่จะมาถือกรรมสิทธิ์เรือไทยไว้ค่อนข้างเข้มงวด ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 มาตรา 7 ที่ให้ผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งทำการค้าในน่านน้ำไทย จะต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยเท่านั้น หรือ ในกรณีเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดจะต้องเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยเท่านั้น การกำหนดคุณสมบัติของบุคคลผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยไว้เช่นนี้อาจเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ในปัจจุบันมีเจ้าของเรือนำเรือมาจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทย

ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นในการพัฒนาและ ขยายเส้นทางกองเรือพาณิชย์ ตลอดจนขนาดของกองเรือพาณิชย์ให้มีความสามารถในการรองรับต่ออัตราการเจริญเติบโตของการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ จากการศึกษา พบว่า การจัดตั้งกองเรือแห่งชาติในอดีตที่ผ่านมาประสบปัญหาและอุปสรรค ซึ่งมีสาเหตุมาจากการจัดหาเรือต้องใช้เงินลงทุนสูง และใช้ระยะเวลาดำเนินการมากกว่าธุรกิจสาขาอื่นๆ

ประกอบกับบริษัทเรือไทยมีข้อจำกัดในเรื่องเงินทุน และแหล่งเงินให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำและคืนในระยะยาว ทำให้การขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ไทยที่ผ่านมามีความก้าวหน้าไม่มากนัก นอกจากนี้ ขั้นตอน ระเบียบพิธีการกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งสิทธิประโยชน์ในด้านภาษี²

ดังนั้น การที่ประเทศไทยไม่สามารถต่อเรือขนาดใหญ่ได้นั้น เนื่องมาจากการต่อเรือลำหนึ่งๆ จำเป็นต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก ผู้ประกอบการมีความจำเป็นต้องกู้ยืม หรือ ขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน ซึ่งเป็นที่แน่นอนว่าสถาบันการเงินต่างๆนั้น จะต้องให้ผู้ประกอบการหา

² สุภา โกมลกุล, ยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย, วารสารสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี.

หลักประกันมาเพื่อประกันการชำระหนี้ ไม่ว่าจะเป็นการค้ำประกัน การจำนำ หรือ การจำนอง เป็นต้น ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ผู้ประกอบการไม่มีหลักประกันที่มีมูลค่ามากพอที่จะนำมาเป็นหลักประกัน เนื่องจากมีประเด็นปัญหาว่า เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (vessels under construction) สามารถนำมาใช้เป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้หรือไม่³

การที่มีกฎหมายกำหนดรายละเอียดเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไว้เป็นการเฉพาะ นับว่าเป็นการดีที่จะมีการบังคับใช้กฎหมายให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของเรื่องนั้นๆ มิต้องอาศัยเทียบเคียงจากบทบัญญัติกฎหมายอื่นๆ การจะนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องการจำนองมาบังคับใช้กับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความและปรับใช้ เนื่องจากโดยสภาพของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ยังไม่มีสภาพสมบูรณ์เป็นเรือตามความหมายของบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือแม้กระทั่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการจำนองเรือและกำหนดบุริมสิทธิทางทะเลสำหรับเรือเดินทะเล ยังกำหนดให้แต่เพียงเฉพาะเรือลำที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้น ที่จะสามารถนำมาจดทะเบียนเป็นวัตถุแห่งการจำนองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้ จึงทำให้อาจเป็นปัญหาในด้านของการพิจารณาในทางปฏิบัติว่า หากเป็นกรณีที่มีการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปเป็นวัตถุแห่งการจำนอง จะต้องมีการจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เช่นเดียวกับหลักการจำนองเรือตามปกติทั่วไปหรือไม่ นอกจากนี้ ยังอาจเป็นปัญหาในด้านความเชื่อมั่นของสถาบันการเงินในกรณีที่จะมีการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนอง เพื่อเป็นวัตถุอันเป็นหลักประกันแห่งการชำระหนี้

อย่างไรก็ตาม ในเวลาต่อมา ได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายฉบับดังกล่าวเป็นฉบับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2558) บัญญัติให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้แก่ผู้ให้สินเชื่อได้ตามกฎหมาย เพื่อเป็นการเปิด โอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนาธุรกิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการ ต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ

ในต่างประเทศก็มีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการจดทะเบียนซึ่งสิทธิบางประการของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ค.ศ. 1967 (Convention Relating to the Registration of Rights in respect of Vessels Under Construction: Brussels, 27 May 1967) อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายบทบัญญัติที่ว่าด้วยการจดทะเบียนสิทธิบางประการเช่นจำนองให้แก่เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ รวมถึงการสร้างความเป็นสากล และความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ มาเป็นหลักประกันการชำระหนี้

³ พันณิน กิจพิทยากุทธิ์, การนำเรือระหว่างการต่อสร้างมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ 2) พ.ศ., วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555, น.2.

สาธารณรัฐฝรั่งเศส⁴ ได้บัญญัติเรื่องการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (Les navires en construction) มาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ โดยกฎหมายบัญญัติไว้ว่า การจำนองสิ่งปลูกสร้างทางทะเลที่อยู่ในระหว่างการต่อ นั้น สามารถกระทำได้ คำว่า สิ่งปลูกสร้างนี้ จึงหมายถึง คำที่ใช้เรียกเรือเดินทะเลที่มีระวางเรือใหญ่ๆ ซึ่งการจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อนี้ ก็ได้รับความนิยมนเป็นอย่างมาก

บทบัญญัติแห่งกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศสบัญญัติให้บุคคลที่ต่อเรือขึ้นมา ไม่ว่าจะได้กระทำขึ้นเพื่อใช้ในกิจการของตนเองหรือผู้อื่น ก็จะต้องดำเนินการจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงานทางปกครองที่มีอำนาจ (นายทะเบียนจำนองทางทะเล) ณ สถานที่ที่มีการต่อเรือ โดยการจำนองจะต้องระบุถึงส่วนประกอบเบื้องต้นของเรือที่ต่อแล้ว เช่น ความยาวของตัวกระดูกงูของเรือ หรือ ส่วนอื่นๆ ที่ได้มีการเริ่มต่อไปบ้างแล้ว รวมทั้งขนาดระวางเรือที่คาดหมายได้

บุคคลผู้ที่มีสิทธิจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อนี้ กฎหมายบัญญัติว่า ถ้าหากมิได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับจ้างต่อเรือจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ จนกว่าจะได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ไปยังผู้ซื้อ คำว่า “การโอนกรรมสิทธิ์” ในที่นี้ หมายถึง เมื่อผู้ว่าจ้างได้ทำการทดลองเรือลำดังกล่าว และชำระราคาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ฉะนั้น หากไม่มีการตกลงกันไว้ระหว่างคู่สัญญาว่าใครเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ โดยหลักบุคคลผู้ที่มีกรรมสิทธิ์และเป็นผู้มีความสามารถในการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปจำนอง คือ ผู้รับจ้างต่อเรือ จนกว่าจะได้มีการโอนกรรมสิทธิ์

หากพิจารณาบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศในแถบเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ประเทศนี้จัดว่าเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีกองเรือขนาดใหญ่เป็นลำดับที่ 30 ของโลก มีการจัดตั้งมหาวิทยาลัยที่ศึกษาด้านการพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะ และมีการบัญญัติประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีแล้วถึง 2 ฉบับด้วยกัน ถือได้ว่ากิจการด้านพาณิชย์นาวีในสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามนั้นมีความเจริญเติบโตมากกว่าประเทศไทย ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้นิยามความหมายของคำว่า จำนองเรือเดินทะเลเวียดนาม ไว้ว่า การที่เจ้าของนำเรือเดินทะเลของตน トラไว้ กับเจ้าหนี้ เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของลูกหนี้ โดยไม่ได้มีการส่งมอบเรือเดินทะเลให้แก่ผู้รับจำนอง⁵ กฎหมายยังบัญญัติให้ใช้บทบัญญัติในเรื่องนี้กับเรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย⁶ จะเห็นได้ว่า บุคคลผู้ที่มีคุณสมบัติในการนำเรือไปจำนอง เพื่อวางเป็นหลักประกันการชำระหนี้ จะต้องเป็นเจ้าของเรือ เดินทะเลเท่านั้น วัตถุประสงค์อันเป็นทรัพย์สินแห่งการจำนอง คือ เรือเดินทะเลหรือเรือเดินทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อ ทั้งนี้ ไม่จำเป็นต้องมีการส่งมอบเรือลำนั้นๆ ให้แก่ผู้รับจำนองซึ่งเป็นเจ้าหนี้แต่อย่างใด ผู้รับจำนองจะเก็บรักษา แต่เพียงสำเนาเอกสารรับรองการจดทะเบียนเรือเดินทะเลเท่านั้น⁷ มูลเหตุตามสัญญาจำนองนี้อาจเป็นหน้าที่ เจ้าของเรือก่อขึ้นเอง หรือจะเป็นหนี้ของบุคคลอื่นก็ได้ และเรือเดินทะเลที่จะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามนี้ หมายถึง ยานพาหนะหรือวัตถุลอยน้ำใดๆ ที่สามารถเคลื่อนที่ได้และใช้เพื่อ

⁴ กฎหมายฝ่ายนิติบัญญัติหมายเลข 67-5 ลงวันที่ 3 มกราคม ค.ศ.1967 (Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer) และ กฎหมายฝ่ายบริหารหมายเลข 67-967 ลงวันที่ 27 ตุลาคม ค.ศ.1967 (Statut des navires Décret n°67-967 du 27 octobre 1967)

⁵ VIETNAM MARITIME CODE, Article 33 (1)

⁶ VIETNAM MARITIME CODE, Article 33 (4)

⁷ VIETNAM MARITIME CODE, Article 34 (7)

การเดินทางในทะเล ทั้งนี้ ไม่รวมถึงเรือของทหาร เรือที่ใช้เพื่อประโยชน์สาธารณะและไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้า และเรือประมง⁸

สำหรับกฎหมายไทย พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำนองเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว โดยการจำนองจะบังคับใช้เฉพาะเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้นที่จะนำมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้เจ้าของเรือไทย ที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียนได้ตามกฎหมาย ดังนั้นเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ จึงสมควรกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนอง เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้แก่ผู้ให้สินเชื่อได้ด้วย⁹

เมื่อพิจารณาถึงความหมายของการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ อาจพิจารณาเทียบเคียงจากบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 702 ได้ดังนี้ อันว่าจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้จำนอง เอาเรือที่อยู่ระหว่างการต่อตราไว้แก่บุคคลอีกบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับจำนอง เป็นประกันการชำระหนี้ โดยไม่ส่งมอบเรือที่อยู่ระหว่างการต่อนั้นให้แก่ผู้รับจำนอง ซึ่งเรือที่จะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย จะต้องเป็นเรือที่มีขนาดหนักเกิน 60 ตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม

การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เป็นลักษณะของการนำเรือมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ซึ่งเรือที่นำมาจำนองนี้ แม้ว่าจะเป็นสิ่งหาหมิทรัพย์ แต่ก็มีใช้สิ่งหาหมิทรัพย์อันสามารถจำนองได้ตามหลักในบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 703 (1)¹⁰ เนื่องจากเรือที่อยู่ระหว่างการต่อยังไม่มีสภาพเสร็จสมบูรณ์ของความเป็นเรือ

ด้วยเหตุนี้ เมื่อพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2558) บัญญัติให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนองได้ จึงนับว่าเป็นการส่งเสริมให้ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือได้รับความสนับสนุนและความช่วยเหลือทางการเงิน เนื่องจากการต่อเรือลำหนึ่งขึ้นนั้น มีราคาค่าใช้จ่ายสูงมาก ในบางครั้ง ผู้เป็นเจ้าของเรือจึงไม่สามารถต่อเรือ โดยใช้ทุนทรัพย์ของตนเองได้เพียงลำพัง แต่จะต้องอาศัยการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินต่างๆ เมื่อพิจารณาขั้นตอนกระบวนการเพื่อขออนุมัติการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน สถาบันการเงินก็จะพิจารณาโดยคำนึงถึงความสามารถในการชำระหนี้กู้ยืมเงินของลูกหนี้ตามสัญญาเป็นสำคัญ กล่าวคือ หลักประกันที่ลูกหนี้นำมาวาง เพื่อใช้เป็นประกันในการชำระหนี้

⁸ วาสนา แสงคำ, “การจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”, วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, ปีที่ 10 ฉบับที่ 10.

⁹ บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ.

¹⁰ มาตรา 703 อันว่าสิ่งหาหมิทรัพย์นั้นอาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใด ๆ

สิ่งหาหมิทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ดุจกัน หากว่า ได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมายคือ

(1) เรือกำปั่น หรือ เรือมีระวางตั้งแต่หกตันขึ้นไป เรือกลไฟ หรือ เรือยนต์มีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป

ให้แก่สถาบันการเงินนั้น สร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้หรือสถาบันการเงินได้มากน้อยเพียงใด ว่าวัตถุดิบเป็นทรัพย์สินแห่งการจำนอง มีมูลค่าที่มากพอหรือค้ำค่าแก่การนำมาวางเป็นหลักประกันตามสัญญากู้ยืมเงิน

จากลักษณะดังกล่าวของการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ จึงพออนุมานได้ว่า มีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญาจำนองตามหลักในบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ สัญญาจำนองจะต้องมีหนี้ประธานเกิดขึ้นระหว่างเจ้าหนี้กับลูกหนี้เสียก่อน ซึ่งก็คือมูลหนี้ตามสัญญากู้ยืมเงิน ในขณะที่สัญญาจำนองระหว่างเจ้าหนี้กับลูกหนี้เป็นหนี้อุปกรณ์ ฉะนั้น สัญญากู้ยืมเงินจึงเป็นหนี้ประธานและสัญญาจำนองเรืออยู่ระหว่างการต่อจึงเป็นหนี้อุปกรณ์นั่นเอง

ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. มีการเพิ่มบทนิยามของคำว่า “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” บัญญัติไว้ในข้อที่ 15. ของมาตรา 5 ดังนี้ “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ หมายความว่า เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้”

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2558) ได้มีการเพิ่มบทนิยามของคำว่า “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” ไว้เช่นเดียวกันอยู่ในมาตรา 4 โดยให้ความหมายไว้ว่า “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ หมายความว่า เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นิยามความหมายของ “เรือ” หมายความว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

เมื่อพิจารณาจากคำนิยามข้างต้นในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ อันจะเป็นวัตถุแห่งการจำนองได้นั้น เมื่อต่อเสร็จแล้ว เรือจะต้องมีลักษณะ 3 ประการ ดังนี้

1. เป็นเรือที่มีขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอส¹¹ ขึ้นไป หากเป็นเรือที่มีขนาดต่ำกว่านี้ ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

¹¹ การวัดขนาดเรือ (Tonnage Measurement)

การวัดขนาดเรืออาจวัดได้หลายแบบ ดังนี้

Light Displacement คือน้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของเรือเปล่าคือไม่มีระวางบรรทุก (Empty) เป็นหน่วยที่นิยมใช้โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องการคำนวณน้ำหนักของเรือสำหรับการกำหนดราคาซาก (Scrapping Price)

Load Displacement คือน้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของเรือเมื่อมีน้ำมัน เสีียง และสินค้าบรรทุกในระดับสูงสุด ณ เส้น Summer Loadline หรืออีกชื่อหนึ่งคือ ระวางขับน้ำ มักนิยมใช้ในกรณีของเรือรบเป็นหลัก

Deadweight คือน้ำหนัก (หน่วยเป็นตัน) ของ Load Displacement ลบด้วย Light Displacement หรือ เท่ากับ น้ำหนักของสินค้า น้ำมัน น้ำ และเสียงเมื่อเรือลอยอยู่ในระดับของเส้น Summer Loadline เป็นหน่วยที่นิยมใช้มากที่สุด ในกรณีของเรือสินค้า

Grain Space เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ของระวาง (Holds) และพื้นที่บรรทุกสินค้า (Cargo Spaces) ของเรือวัดถึงผิวเรือ

Bale Space เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ของระวาง (Holds) และพื้นที่บรรทุกสินค้า (Cargo Spaces) ของเรือวัดเป็นปริมาตรภายในคือวัดถึงกรอบ (Frames) เพดาน (Ceiling)

2. เป็นเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล หมายความว่า เรือที่มีเครื่องยนต์ เครื่องจักรที่ขับเคลื่อนได้ด้วยแรงกล มิใช่ขับเคลื่อนด้วยใบหรือด้วยกำลังของคนที่แจวหรือพาย ซึ่งเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลนี้อาจจะใช้เชื้อเพลิงเป็นถ่านหิน ฟืน น้ำมัน หรือด้วยเชื้อเพลิงอย่างอื่นก็ตามก็อยู่ในความหมายนี้ทั้งสิ้น ซึ่งการขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรกลนี้จะต้องเป็นตัวหลักหรือเป็นตัวสำคัญ แม้ว่าจะมีการใช้กำลังอื่นประกอบหรือเพิ่มเติมด้วย เช่น แรงลม แรงพาย จากคน แต่ตรงกันข้ามหากเรือนั้นมิใช่เรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกล แต่เดินด้วยกำลังอื่นเพียงอย่างเดียว เป็นหลัก เรือระหว่างการต่อลำนั้นก็จะไม่สามารถนำมาจำหน่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้
3. เป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย¹²

ในขณะที่ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้ให้นิยามของคำว่า “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด และในหมวด 4 เรื่องการจำหน่ายและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว พระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ได้จำกัดเงื่อนไขเรื่องขนาดของเรือที่จะสามารถนำมาเป็นวัตถุแห่งการจำหน่าย เพื่อเป็นประกันในการชำระหนี้ แตกต่างจากพระราชบัญญัติการจำหน่ายเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ที่ระบุว่า จะต้องเป็น เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปเท่านั้น ที่จะสามารถเป็นวัตถุแห่งการจำหน่ายได้

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. มาตรา 37/1 บัญญัติว่า “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำหน่ายได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่ายเรือไทยตามหมวด 4¹³ ได้” อาจกล่าวได้ว่า การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในครั้งนี้ ได้นำพระราชบัญญัติการจำหน่ายเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาปรับใช้เป็นแม่แบบในการแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการจำหน่ายเรือที่อยู่ระหว่างการต่อแทบจะทุกเรื่องก็ว่าได้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ใช้บังคับกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำหน่ายเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว สำหรับการทำการค้าในน่านน้ำไทยและการประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

ในส่วนของการประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จำเป็นต้องใช้เรือพาณิชย์ที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ในการขนส่งสินค้า การกำหนดเงื่อนไขเรื่องขนาดขั้นต่ำของเรือที่จะสามารถนำมาจำหน่ายได้ ต้องเป็นเรือขนาดตั้งแต่ 60 ตันกรอสขึ้นไปนั้น จึงมีความสมเหตุสมผล แต่หากเป็นกรณีการทำการค้าในน่านน้ำไทย ผู้เขียนเห็นว่า เรือพาณิชย์ส่วนใหญ่ที่ใช้ในการขนส่งจะเป็นเรือที่มีขนาดไม่ใหญ่มาก การกำหนดขนาด

Gross Tonnage เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ภายในของเรือคูณด้วยค่าคงที่เฉลี่ยของ เรือ เป็นหน่วยที่นิยมใช้ในการพิจารณาระดับกำลังคนประจำเรือ

Net Tonnage เป็นปริมาตร (หน่วยเป็นลูกบาศก์ฟุตหรือลูกบาศก์เมตร) ที่ก่อให้เกิดรายได้ของเรือคูณด้วยค่าคงที่ เป็นหน่วยที่นิยมใช้ในการคำนวณค่าภาระท่าเรือ ค่าภาระเรือผ่านร่องน้ำและอื่น ๆ

¹² พณณิณ กิจพิทยาฤทธิ, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 3, น. 74-75.

¹³ หมวด 4

การจำหน่ายและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว

ขั้นต่ำของเรือที่จะสามารถนำมาจำหน่ายได้ถึง 60 ตันกรอส จะเป็นการกำหนดเงื่อนไขในการนำทรัพย์สินมาจำหน่ายไว้เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้สูงเกินไป เนื่องจากผู้ทำการค้าในน่านน้ำไทยส่วนใหญ่ จะเป็นผู้ประกอบการรายย่อย กลุ่มบุคคลเหล่านี้ มิได้มีต้นทุนทางการเงินที่สูงมากนัก ประกอบกับเรือพาณิชย์ที่ใช้ในการขนส่งส่วนใหญ่ ก็จะมีขนาดไม่เกินห้าสิบตันกรอส ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศอย่างแท้จริง สมควรกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่าย เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้แก่สถาบันการเงินหรือผู้ให้สินเชื่อได้ โดยกำหนดขนาดขั้นต่ำของเรือไว้ไม่สูงมาก เช่น ตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป หรือ ตั้งแต่ยี่สิบตันกรอสขึ้นไป แต่หากมีข้อสังเกตว่า จะเป็นการเปิดโอกาสหรือสนับสนุนให้มีการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำหน่ายโดยไม่จำกัดมากเกินไปหรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่า หากเป็นกรณีที่เรือที่อยู่ระหว่างการต่อลำนั้น เข้าเงื่อนไขตามกฎหมายที่สามารถนำมาจำหน่ายได้ กล่าวคือ ถ้าเป็นเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ซึ่งเดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำหน่ายเรือไทยตามหมวด 4 ก็น่าจะถือได้ว่าเป็นวัตถุแห่งการจำหน่ายได้ ทั้งนี้ จะต้องพิจารณามาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ประกอบด้วย เช่นในกรณีการทำการค้าในน่านน้ำไทย จะต้องเป็นเรือกลที่มีขนาดตั้งแต่สิบตันกรอสขึ้นไป หรือ เรือลำนํ้าที่มีใช้เรือกล จะต้องเป็นเรือที่มีขนาดตั้งแต่ห้าสิบตันกรอสขึ้นไป ที่จะสามารถนำเรือมาจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ ฉะนั้นหากเป็นเรือที่มีขนาดเล็ก เช่น เรือแจว หรือ เรือหางยาว จะไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากเรือประเภทเหล่านี้มีขนาดเล็กและราคาไม่สูงมาก จึงเป็นเรือที่ไม่มีหลักฐานทางทะเบียน และจะไม่สามารถนำมาเป็นวัตถุแห่งการจำหน่ายได้

แต่หากเป็นเรือที่อยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขข้างต้นนี้แล้ว ในส่วนของดุลยพินิจในการรับจำหน่าย เป็นการพิจารณาส่วนบุคคลของผู้รับจำหน่ายหรือสถาบันการเงินต่างๆ ว่าพึงพอใจมากแค่ไหนกับมูลค่าของทรัพย์สินที่ผู้จำหน่ายจะนำมาวางเป็นหลักประกันในการชำระหนี้

ตารางแสดงจำนวนเรือ จำแนกตามการใช้และขนาดตันกรอส

ประเภทการใช้	0.01-10.00	10.01-30.00	30.01-60.00	60.01-150.00	150.01-500.00	500.01-1,000.00	1,000.01-1,500.00	1,500.01-2,000.00	รวม
1.บรรทุกสินค้า	4,352	525	183	154	93	33	21	13	5,374
2.บรรทุกสินค้าและยานพาหนะ	8	2	3	13	12	1	0	0	39
3.บรรทุกสินค้าประมงหรือเลี้ยง	388	228	91	130	85	1	2	3	928

4.บรรทุก สินค้าห้องเย็น	77	43	25	22	15	0	4	0	186
5.บรรทุก น้ำมันดิบ	0	1	0	1	0	1	0	3	6
6.บรรทุกคน โดยสาร	4,867	1,820	806	250	101	7	3	0	7,854
7.บรรทุกคน โดยสารและ สินค้า	1,294	244	68	15	8	0	0	0	1,629
8.สำราญกีฬา (เจ็ตสกี)	1,710	0	1	0	0	0	0	0	1,711
9.สำราญกีฬา (ยอร์ช)	70	113	43	17	4	0	0	0	247
10.ตรวจ การณ์ทาง ทะเล	196	40	21	32	4	0	0	0	293
11.ตรวจ การณ์ลำน้ำ	280	13	7	1	0	0	0	0	301
12.ทำการ ประมง	29,296	9,734	5,156	3,533	549	26	1	0	48,295
13.งานวิจัย ทางทะเล	13	3	3	1	1	0	0	0	21
14.นำร่อง	1	6	3	0	0	0	0	0	10
15.ต้น-ลาก จูง	1,057	476	336	216	125	2	0	0	2,212
16.กู้ภัย	14	1	0	0	0	0	0	0	15
17.ผจญเพลิง	15	4	0	0	0	0	0	0	19
18.อุลลอย	0	0	0	0	0	1	2	2	5
19.ปั่นจั่น	0	4	2	16	22	7	5	1	57
20.ตอก เสาเข็ม	0	3	1	5	2	0	0	0	11
21.สายพาน ลำเลียง	0	1	5	2	0	0	1	3	12
22.ลำเลียง สินค้า	130	643	755	940	2,195	1,236	259	5	6,163

ที่มา : สถิติทะเบียนเรือ กรมเจ้าท่า. ข้อมูล ณ วันที่ 31/12/2556

ผู้ที่มีสิทธิในการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ คือ บุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้แก่

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) ห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (3) รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ
- (4) นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ดังต่อไปนี้

(ก) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดที่ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว

(ค) บริษัทจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าวและไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(ง) บริษัทมหาชนจำกัดที่กรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทยและหุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว¹⁴

นอกจากนี้ ยังมีบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยได้ด้วยเช่นกัน ได้แก่ บุคคลที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย ซึ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และ ไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทยตามมาตรา 47 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ซึ่งกรรมการ ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งมีสัญชาติไทย และมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นบริษัทจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว และไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้ออกใบหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ

(๒) เป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่หุ้นอันเป็นทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดเป็นของบุคคลซึ่งมิใช่คนต่างด้าว¹⁵

อนึ่ง ตามหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 705 ได้บัญญัติว่า “การจำนองทรัพย์สินนั้น นอกจากผู้เป็นเจ้าของในขณะนั้นแล้ว ท่านว่าใครอื่นจะจำนองหาได้ไม่” ฉะนั้น บุคคลผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่จำนองในขณะนั้นเท่านั้น ที่จะสามารถนำทรัพย์สินมาจำนองได้ จึงเกิดเป็นประเด็นคำถามว่า การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ บุคคลใดเป็นเจ้าของผู้ที่มีสิทธินำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนองได้ ในเบื้องต้นเราจึงต้องมาพิจารณาก่อนว่า การว่าจ้างต่อเรือ เป็นสัญญาจ้างทำของ หรือ สัญญาซื้อขาย เพื่อกำหนดตัวบุคคลผู้มีคุณสมบัติในการเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

¹⁴ มาตรา 7 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

¹⁵ มาตรา 7 ทวิ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาซื้อขาย บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 บัญญัติว่า “กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ขายนั้น ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อ ตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกัน” การชำระราคาหรือการส่งมอบทรัพย์สินจึงมิใช่สาระสำคัญในการพิจารณาถึงการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน อย่างไรก็ตาม การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทันทีตั้งแต่ขณะที่ได้มีการทำสัญญาซื้อขายกันนั้น โดยหลักจะเป็นไปตามที่บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้ (อาจเรียกว่าเป็นสัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาด) แต่หากเป็นกรณีสัญญาซื้อขายที่มีการกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใดๆ อันเป็นข้อยกเว้นไว้ว่า กรรมสิทธิ์จะยังไม่โอนไปจนกว่าจะได้มีเหตุการณ์หรือการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นก่อน ผู้ซื้อก็ยังมิใช่ผู้ได้รับโอนไปซึ่งกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร เห็นว่า สัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาด หมายถึง สัญญาที่คู่สัญญาตกลงเรื่องต่างๆ ไว้เป็นการเรียบร้อยแล้ว โดยไม่ต้องไปทำอะไรกันอีก ส่วนเรื่องกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขาย ย่อมโอนไปเป็นของผู้ซื้อนั้นย่อมเป็นผลตามมา¹⁶

การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาจ้างทำของ บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 603 บัญญัติว่า “ถ้าผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาสัมภาระ และการที่จ้างทำนั้น พังทลายหรือบุบสลายลงก่อนได้ส่งมอบกันถูกต้องไซ้ ท่านว่าความวินาศตกเป็นพับแก่ผู้รับจ้าง หากความวินาศนั้นมิได้เป็นเพราะการกระทำของผู้ว่าจ้าง” แสดงให้เห็นว่า เมื่อกฎหมายกำหนดให้ความวินาศตกเป็นพับแก่ผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างจึงยังไม่ได้เป็นผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ในงานที่มีการว่าจ้าง แต่ผู้รับจ้างยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสัมภาระที่ตนเองเป็นผู้จัดหา มา แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดหาสัมภาระ บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 604 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดหาสัมภาระ และการที่จ้างทำนั้น พังทลายหรือบุบสลายลงก่อนได้ส่งมอบกันถูกต้องไซ้ ท่านว่าความวินาศนั้นตกเป็นพับแก่ผู้ว่าจ้าง หากความวินาศนั้นมิได้เป็นเพราะการกระทำของผู้รับจ้าง” ก็ย่อมแสดงว่า กรรมสิทธิ์ในสัมภาระที่ผู้ว่าจ้างจัดหามา นั้น ผู้ว่าจ้างยังคงมีความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสัมภาระนั้นอยู่นั่นเอง

ฉะนั้น การพิจารณาถึงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจึงเป็นเรื่องสำคัญ เพราะหมายถึงว่า บุคคลนั้นจะเป็นผู้มีสิทธิในการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปจำนอง เพื่อใช้เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ การพิเคราะห์ถึงแต่เพียงชื่อเรียกที่คู่สัญญาตกลงทำสัญญากัน อาจยังไม่เพียงพอ หากแต่จะต้องมุ่งเน้นไปถึงเจตนาอันแท้จริงของคู่สัญญาและเนื้อหาสาระสำคัญในสัญญา ว่าแท้จริงแล้วนั้น คู่สัญญาประสงค์จะทำสัญญากันออกมาในรูปแบบใด ดังนั้น ในทางปฏิบัติ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาข้อกฎหมาย รูปแบบของสัญญาต่อเรือมาตรฐานจึงได้ถูกนำมาใช้เป็นแบบของสัญญาว่าจ้างต่อเรือ

สัญญาต่อเรือมาตรฐาน (Standard Newbuilding Contract) ของ Baltic International Maritime Council- BIMCO เป็นสมาคมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เก่าแก่ที่สุด¹⁷ ข้อสัญญาที่ปรากฏอยู่ในสัญญา จะระบุไปในแนวทางที่ว่า การต่อเรือมีลักษณะคล้ายคลึงกับสัญญาจ้างทำของ ซึ่งกรรมสิทธิ์จะตกอยู่แก่ผู้รับจ้างจนกว่าจะได้มีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ว่าจ้าง ซึ่งสินค้าดังกล่าว ก็หมายถึงเรือนั่นเอง โดยสามารถ

¹⁶ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบาย ซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้, พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม, กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2556.

¹⁷ พัฒนฉัตร กิจพิทยาทฤธิ์, *อ่าวแล้วเชิงธรรมที่ 3*, น. 81-82.

พิจารณาสิทธิหน้าที่ของผู้ก่อสร้างและผู้ซื้อได้จากข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญา การที่ข้อสัญญาระบุเอาไว้เช่นนี้ ถือได้ว่าเป็นการตัดปัญหาที่จะมีการถกเถียงกันในประเด็นเรื่องผู้มีสิทธิเอาเรือที่กำลังต่อหรือจะต่อไปใช้เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ได้เป็นอย่างดี

แต่หากสัญญาต่อเรือปราศจากข้อสัญญาในลักษณะข้างต้นนี้แล้ว คู่สัญญาจะมาพิจารณาทกลงกันเองว่าสิทธิหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาจะเป็นไปในทิศทางใด ใครจะเป็นผู้มีหน้าที่ในการจัดหาสัมภาระ รวมทั้งใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นต่อทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งสัญญา ในกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้ทำการตกลงในเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะ ประเด็นปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องผู้ถือกรรมสิทธิ์และผู้ที่มีสิทธินำเรือไปเป็นประกันจึงอาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งต้องนำหลักของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับเป็นลำดับถัดไป

หลักเกณฑ์การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. มาตรา 37/2 บัญญัติว่า “สัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สัญญาจำนองตามวรรคหนึ่ง ให้มีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จแล้วด้วย”

การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะทำโดยการตกลงด้วยวาจาหรือเพียงทำเป็นหนังสือระหว่างคู่สัญญาเท่านั้น ย่อมไม่อาจทำได้ เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้ นอกจากการทำเป็นหนังสือระหว่างคู่สัญญาแล้ว จะต้องนำหนังสือฉบับดังกล่าวไปจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง แม้ว่าในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. จะมีได้พูดถึงผลอย่างชัดเจนของการไม่ปฏิบัติตาม ที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่หากพิจารณาเทียบเคียงจากบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 714 พอจะทราบได้ว่า การทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ถือเป็นแบบอย่างหนึ่งของการทำสัญญาจำนอง และหากการใดมิได้ทำให้ถูกต้องตามแบบที่กฎหมายบังคับไว้ การนั้นย่อมเป็นโมฆะ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 152 ดังนั้น หากสัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ มิได้ทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ย่อมตกเป็นโมฆะและไม่สามารถใช้บังคับได้

หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรับจดทะเบียนจำนองเรือ คือ นายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าขึ้นทะเบียน ของเรือนั้น ปรากฏตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481

เมื่อมีการตกลงทำสัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อแล้ว ประเด็นพิจารณาเป็นลำดับถัดไป คือ สัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ จะครอบคลุมไปถึงสิ่งใดบ้าง หากคู่สัญญา มีการตกลงกันถึงรายละเอียดจะให้การจำนองครอบคลุมไปถึงสิ่งใดบ้าง ก็ย่อมจะต้องเป็นไปตามหลักเสรีภาพแห่งการแสดงเจตนา (freedom of contract) แต่หากไม่ได้มีการระบุไว้ ก็คงจะต้องเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. มาตรา 37/3 บัญญัติให้ “การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย”

การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะครอบคลุมไปถึงสิ่งดังต่อไปนี้

1. ตัวเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ
2. สัมภาระ เครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย

การทำสัญญาจำนอง จะต้องมิตัววัตถุที่เป็นทรัพย์สินในขณะที่ทำสัญญาจำนอง แต่ในการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ กฎหมายกำหนดให้การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อครอบคลุมไปถึงสิ่งที่มีอยู่แล้วในขณะที่ทำสัญญาจำนองและสิ่งที่จะมีขึ้นในภายหลังจากการทำสัญญาจำนองด้วย นอกจากนี้ หากพิจารณาเรื่องการจดทะเบียนจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อในวรรคสองของ มาตรา 37/2 แห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. บัญญัติให้การจำนองมีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จแล้วด้วย นั้นแสดงให้เห็นว่า เมื่อมีการจดทะเบียนจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อกับพนักงานเจ้าหน้าที่อย่างถูกต้องตามกฎหมายแล้ว หากว่าภายหลัง เมื่อเรือนั้นได้สร้างเสร็จสมบูรณ์มีสภาพเป็นเรือแล้ว คู่สัญญาก็ต้องมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเรือต่อพนักงานเจ้าหน้าที่กันอีกครั้งหนึ่งแต่อย่างใด

ผลของการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

เมื่อการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อได้ทำตามหลักเกณฑ์ที่บทบัญญัติแห่งร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่...) พ.ศ. มาตรา 37/2 ได้กำหนดไว้แล้ว กล่าวคือ เมื่อสัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อได้ทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแล้วนั้น การจำนองก็ย่อมมีผลใช้บังคับได้ทันที และ ยังมีผลต่อไปในกรณีเมื่อเรือได้ต่อเสร็จสมบูรณ์มีสภาพเป็นเรือแล้วด้วย ทำให้เกิดความชัดเจนในทางปฏิบัติและไม่เป็นปัญหาในอนาคตว่า เมื่อเรือที่อยู่ระหว่างการต่อได้ต่อเสร็จสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว การจำนองจะไม่สิ้นผลลงไปเองโดยอัตโนมัติ คู่สัญญาจึงไม่ต้องมาทำสัญญาจำนองเรือที่ถูกสร้างเสร็จใหม่แล้วอีกครั้งหนึ่ง ทำให้ไม่เกิดช่องว่างในประเด็นเรื่องการนำเรือมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ เจ้าหนี้หรือสถาบันการเงินต่างๆ ก็จะมีเชื่อมั่นว่าเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ แม้ว่าเมื่อได้ต่อเสร็จแล้ว ก็ยังคงมีสถานะเป็นทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งการจำนองอยู่นั่นเอง อีกทั้งยังเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในเรื่องค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำนองอีกทางหนึ่งด้วย

จากการศึกษาในครั้งนี้ จึงทำให้ผู้เขียนเห็นว่า การแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2558) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2559 เป็นต้นไปนั้น มีความเหมาะสมดี เนื่องจากเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองได้ แต่เดิมกฎหมายอนุญาตให้นำเฉพาะเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้น จึงจะสามารถนำมาจดทะเบียนจำนองได้ การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในครั้งนี้ นับว่าเป็นการส่งเสริมให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือ และพัฒนาธุรกิจการเดินเรือของตนเอง ตลอดจนสนับสนุนกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์ของไทย

ในกฎหมายยังบัญญัติให้สัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง รวมทั้งให้การทำสัญญาจำนองมีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จ

แล้วด้วย อันเป็นการสร้างความชัดเจนในการทำนิติกรรมระหว่างคู่สัญญา ประกอบกับการจดทะเบียนต่อนายทะเบียนเพื่อรับทราบถึงการทำสัญญา นอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อคู่สัญญาแล้ว ในด้านที่มีการระบุรายละเอียดถึงสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบของคู่สัญญาที่พึงปฏิบัติระหว่างกัน แต่ยังเป็นการสะดวกต่อบุคคลภายนอกในการตรวจสอบถึงความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ของเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อได้ทางทะเบียน แม้ว่ากฎหมายจะมีได้กำหนดถึงผลของการไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่จะพอเทียบเคียงจากบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 714 ได้ว่า การจำนองจะต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งถือว่าเป็น แบบอย่างหนึ่งของการทำสัญญาจำนอง และหากการใดมิได้ทำให้ถูกต้องตามแบบที่กฎหมายบังคับไว้ การนั้นย่อมเป็นโมฆะ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 152 ดังนั้น หากสัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไม่ทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ย่อมตกเป็นโมฆะและไม่สามารถใช้บังคับได้

นอกจากนี้ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ จะครอบคลุมไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย โดยหลัก วัตถุอันเป็นทรัพย์สินแห่ง การจำนองจะหมายถึงทรัพย์สินที่มีอยู่ในขณะที่ทำสัญญาจำนอง แต่เนื่องจากการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เป็นการจำนองทรัพย์สินซึ่งในขณะนั้นยังมีสภาพที่ไม่บริบูรณ์เป็นเรือ ฉะนั้นการที่กฎหมายกำหนดให้การจำนองเรือครอบคลุมไปถึงสิ่งที่มีอยู่แล้วในขณะที่ทำสัญญาจำนอง และ สิ่งที่จะมีขึ้นภายหลังจากการทำสัญญาจำนอง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในการถกเถียงระหว่างกันว่าทรัพย์สินใดบ้างที่จำนองจะครอบคลุมไปถึง

อย่างไรก็ตาม ในประเด็นที่มีการกำหนดขนาดขั้นต่ำของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ที่จะสามารถนำมาจดทะเบียนจำนองตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้นั้น จะต้องเป็นเรือไทยขนาดหกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเรือไทยตามหมวด 4 เรื่องการจำนองและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว จากการศึกษากฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐฝรั่งเศสและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ล้วนแต่มีบทบัญญัติกำหนดไปถึงเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ แต่ไม่ได้มีการกำหนดเงื่อนไขเพื่อจำกัดขนาดของเรือที่จะสามารถนำมาเป็นวัตถุแห่งการจำนองไว้แต่อย่างใด ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการเปิดโอกาสให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจเรือ ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ หรือ ขนาดเล็กสามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนองได้ เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้หรือสถาบันการเงินต่างๆ แน่แน่นอนว่าผู้ประกอบการรายย่อยที่เพิ่งเริ่มต้นธุรกิจ ย่อมไม่มีทุนทรัพย์สูงเหมือนกับผู้ประกอบการรายใหญ่ การต่อเรือด้วยทุนทรัพย์ของตนเองเพียงลำพังอาจไม่เพียงพอ การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่ได้รับความสะดวก ฉะนั้น การจำกัดขนาดของเรือไว้สูงเกินไปจึงอาจเป็นอุปสรรคสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การพัฒนาธุรกิจการต่อเรือเป็นไปได้อย่างยากลำบาก

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งใช้บังคับแก่การทำการค้าในน่านน้ำไทย และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ การกำหนดขนาดของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไว้ตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่จะสามารถนำมาจำนองได้ ดูเหมือนว่าจะเป็นขนาดที่สูงเกินไป ด้วยเหตุว่าเรือพาณิชย์ส่วนใหญ่ที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยมีขนาดไม่เกินห้าสิบตันกรอส ตามตารางตัวอย่างที่ได้แสดงไปข้างต้น ฉะนั้น หากเป็นเรือไทยที่มี

ขนาดไม่ถึงหกสิบตันกรอส ก็ไม่อาจเป็นวัตถุแห่งการจำนองที่อยู่ระหว่างการต่อได้ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ ทำให้ผู้เขียนเกิดข้อสงสัยว่า เจตนารมณ์อันแท้จริงของการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เพราะมีความมุ่งหมายที่จะสนับสนุนกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทย ให้ไปได้ถึงระดับการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน แต่หากมีข้อจำกัดในเรื่องเพียงเล็กน้อยที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเช่นนี้ ก็เป็นเรื่องที่ น่าเสียดายต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยในด้านหนึ่ง

THE VIETNAM MARITIME CODE

Pursuant to the 1992 Constitution of the Socialist Republic of Vietnam, which was amended and supplemented under Resolution No. 51/2001/QH10 of December 25, 2001 of the 10th National Assembly, the 10th session;

This Code provides for maritime shipping activities.

Section 6

TRANSFER OF OWNERSHIP AND MORTGAGE OF SEAGOING VESSELS

Article 33. Mortgage of Vietnamese seagoing vessels

1. The mortgage of a seagoing vessel means an act whereby the shipowner secures with his/her seagoing vessel the performance of his/her obligation to the obligee but is not required to hand over the vessel to the mortgagee for custody.
2. Shipowners have the right to mortgage Vietnamese seagoing vessels under their ownership to mortgagees according to the provisions of this Code and other relevant provisions of law.
3. Contracts for mortgage of Vietnamese seagoing vessels must be made in writing. The mortgage of Vietnamese seagoing vessels shall comply with the provisions of Vietnamese law.
4. The provisions on mortgage of seagoing vessels shall also apply to the mortgage of seagoing vessels in course of building.

Article 34. Principles of mortgage of Vietnamese seagoing vessels

1. Mortgaged seagoing vessels must not change hands, unless it is consented by the mortgagees.
2. Mortgaged seagoing vessels must be covered with insurance by their owners, unless otherwise agreed upon in mortgage contracts.
3. Where the mortgagee has transferred the whole or part of his/her right to the debt secured with the mortgaged seagoing vessel to another person, the mortgage of such seagoing vessel shall be also transferred in the same way.
4. A seagoing vessel may be used to secure several obligations, provided that its value is bigger than the aggregate value of the secured obligations, unless otherwise agreed upon.

The priority order of mortgages is determined on the basis of the corresponding order of registered mortgages in the Vietnam National Register of Ships.

5. The mortgage of a seagoing vessel owned by two or more owners must be consented by all the owners, unless otherwise agreed upon.

6. Where a seagoing vessel suffers from total loss, the mortgage shall terminate; the mortgagee shall be prioritized to receive the indemnity paid by the insurer for the total loss of the seagoing vessel.

7. Mortgagees shall only keep copies of seagoing-vessel registration certificates of mortgaged seagoing vessels.

บรรณานุกรม

หนังสือ

ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน1, พิมพ์ที่ บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด: พิมพ์ครั้งที่6, ธันวาคม 2553.

_____, คำอธิบายพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537, พิมพ์ที่ บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด: พิมพ์ครั้งที่1, มีนาคม 2537.

_____, คำอธิบาย ซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้, พิมพ์ที่ บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด: พิมพ์ครั้งที่7, 2556.

_____, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ที่ บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด: พิมพ์ครั้งที่10, 2556.

_____, คู่มือศึกษาวิชากฎหมายพาณิชย์นาวี, พิมพ์ที่ บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด: พิมพ์ครั้งที่6, เมษายน 2551.

วิทยานิพนธ์

พัฒนฉิน กิจพิทยาฤทธิ. “การนำเรือระหว่างการต่อสร้างมาเป็นหลักประกันการชำระหนี้: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการจ้างเรือ และบริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่2) พ.ศ. ...”. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2555.

สุวรรณี ถาวรวิริยะนันท์. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการนำเรือระหว่างการต่อมาเป็นหลักประกันหนี้”. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2547.

อำนาจ วรณวิทยา. “ปัญหากฎหมายและแนวทางการพัฒนาระบบทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481”. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2553.

บทความ

ธีระรัตน์ จีระวัฒนา. “การสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย: ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในปัจจุบัน”, วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, ปีที่10 ฉบับที่10.

พรชัย วิวัฒน์ภทกุล. “ข้อจำกัดว่าด้วยการสร้างหลักประกันแห่งหนึ่งในกฎหมายไทย.” รวมบทความทางวิชาการ เนื่องในโอกาสครบรอบ 90 ปี ธรรมศาสตร์อาจารย์สัญญา ธรรมศักดิ์. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

วาสนา แสงคำ. “การจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม”, วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, ปีที่10 ฉบับที่10.

สุภา โกมุทกุล. “ยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย”, วารสารสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

The Baltic and International Maritime Council: Standard Newbuilding Contract Retrieved from: <http://www.bimco.org>