

บุริมสิทธิทางทะเล: การทำความเข้าใจในประเด็นเฉพาะบางประการ (Maritime Liens: Comprehension on certain specific issues)

ว่าที่ร้อยตรี มัธยะ ยูวมิตร*

บทนำ

บทความฉบับนี้ผู้เขียนได้เรียบเรียงขึ้นโดยอาศัยประสบการณ์ในการจัดการเรียนการสอนรายวิชากฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law) ในการนี้ผู้เขียนมุ่งนำเสนอวิธีการในการทำความเข้าใจในหัวข้อเฉพาะซึ่งว่าด้วย “บุริมสิทธิทางทะเล” (Maritime Liens) โดยบทความจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) การทำความเข้าใจในความสัมพันธ์ระหว่างสิทธิเรียกร้องทางทะเลและบุริมสิทธิทางทะเล และ (2) เคล็ดลับในการเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การทำความเข้าใจในความสัมพันธ์ระหว่างสิทธิเรียกร้องทางทะเลและบุริมสิทธิทางทะเล

ในการทำความเข้าใจเรื่องการเกิดขึ้นของบุริมสิทธิทางทะเลนั้น ในเบื้องต้นจะต้องเข้าใจเสียก่อนว่าการจะเกิดบุริมสิทธิทางทะเลได้จะต้องมีสิทธิเรียกร้องทางทะเลเกิดขึ้นก่อน สิทธิเรียกร้องทางทะเลนี้อาจจะเกิดขึ้นจากสัญญา เช่น สัญญาจ้างแรงงาน สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล อาจเกิดจากละเมิด เช่น เรือโดนกัน อุบัติเหตุในการเดินเรือ หรืออาจเกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย เช่น ค่าภาระหรือค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่ต้องจ่ายให้แก่รัฐ แล้วกฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายภายในของประเทศใดประเทศหนึ่งหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลที่ใช้บังคับแก่สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ กำหนดให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ให้เจ้าหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องเหล่านี้มีสิทธิได้รับชำระหนี้เอาจากเรือก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ ที่ไม่มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่ถ้าไม่มีกฎหมายใดกำหนดให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวมีบุริมสิทธิทางทะเล สิทธิเรียกร้องนั้นก็จะเป็นเพียงสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ธรรมดาเหมือนสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ของเจ้าหนี้ธรรมดารายอื่น ๆ¹ ดังนั้น ในการทำความเข้าใจในประเด็นดังกล่าวนอกจากการแยกแยะข้อแตกต่างระหว่าง “สิทธิเรียกร้องธรรมดา” กับ “สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิ” ด้วยวิธีการทั่วไปแล้ว ผู้เขียนยังมีวิธีการนำเสนอโดยใช้วิธีการอุปมาอุปไมยเพื่อให้เห็นภาพอันนำไปสู่ความเข้าใจที่ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยรายละเอียดมีดังต่อไปนี้

1.1 การแยกแยะข้อแตกต่างระหว่าง “สิทธิเรียกร้องธรรมดา” กับ “สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิ” โดยวิธีการทั่วไป

ในการทำความเข้าใจด้วยวิธีทั่วไปนั้นอาจเริ่มต้นด้วยการศึกษาลักษณะของสิทธิเรียกร้อง โดยในการจัดการเรียนการสอนนั้นผู้เขียนมักจะอธิบายถึงบุคคลซึ่งเป็นเจ้าหนี้ที่อาจมีสิทธิเรียกร้องได้ใน 2 ลักษณะ ได้แก่ “สิทธิ

* น.บ. (ธรรมศาสตร์), น.ม. (กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ) (ธรรมศาสตร์), อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

¹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2553), น. 194.

เรียกเรือธรรมดา” ซึ่งเป็นสิทธิที่ทำให้เจ้าหนี้สามารถเรียกให้ลูกหนี้ชำระหนี้ให้แก่ตนได้ แต่จะเรียกให้ตนเองต้องได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหน้าคนอื่น ๆ ไม่ได้ ในขณะที่ “สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิ” นั้น นอกจากจะเป็นสิทธิที่ทำให้เจ้าหนี้สามารถเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระหนี้ให้แก่ตนได้แล้ว ยังสามารถเรียกร้องให้ตนต้องได้รับการชำระหนี้ก่อนเจ้าหน้าคนอื่น ๆ ได้ ในขณะเดียวกัน การศึกษาถ้อยคำสำนวนที่ใช้ในแต่ละระบบกฎหมายก็อาจจะเป็นสิ่งที่ช่วยให้เกิดความเข้าใจในบริบทของหลักการได้ด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ในประเทศที่ใช้ระบบ Common law เช่น อังกฤษ จะสื่อถึงบุริมสิทธิทางทะเลโดยใช้คำว่า “Maritime liens” แต่ในประเทศกลุ่ม Civil law ก็จะใช้ถ้อยคำภาษาของตน เช่น ฝรั่งเศสใช้คำว่า “Privilège maritime”² ซึ่งคำว่า “Privilège” ในภาษาฝรั่งเศสนั้นหมายความว่า สิทธิหรือข้อได้เปรียบที่มีอยู่เป็นการเฉพาะในตัวบุคคลใดบุคคลหนึ่งในขณะที่คนอื่น ๆ ไม่มีสิทธิหรือข้อได้เปรียบเช่นนั้น (Droit, avantage particulier attaché à quelqu'un ou possédé par quelqu'un et que les autres n'ont pas.)³ ดังนั้น คำว่า “Privilège” จึงอาจแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า “สิทธิพิเศษ” ของเจ้าหนี้ในการที่จะเรียกร้องให้ตนต้องได้รับชำระหนี้จากลูกหนี้ก่อนบรรดาเจ้าหน้าคนอื่น ๆ ซึ่งเมื่อมีคำว่า “maritime”⁴ มาเป็นคำคุณศัพท์ที่ขยายคำนามดังกล่าวแล้ว ก็ย่อมหมายถึงว่าสิทธิพิเศษเช่นนั้นจะต้องเป็นสิทธิพิเศษที่มีอยู่เหนือสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันมีทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งสิทธิดังกล่าวซึ่งก็คือเรือเดินทะเล รวมทั้งสิ่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรือ

1.2 การแยกแยะข้อแตกต่างระหว่าง “สิทธิเรียกร้องธรรมดา” กับ “สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิ” โดยวิธีการอุปมาอุปไมย

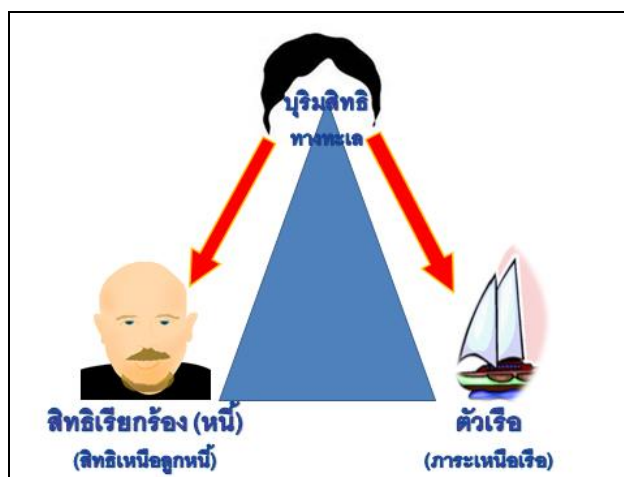
ในส่วนของการอธิบายในเชิงอุปมาอุปไมยนั้น ผู้เขียนมักจะเปรียบเทียบสิทธิเรียกร้องทางทะเลว่าเป็นเสมือนดัง “ศรีษะของมนุษย์” และในขณะเดียวกันก็จะเปรียบเทียบบุริมสิทธิทางทะเลว่าเป็นเสมือน “เส้นผม” ซึ่งยึดติดอยู่บนศรีษะของมนุษย์ กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ บุริมสิทธิทางทะเลจะดำรงอยู่ได้ก็ต่อเมื่อมีสิทธิเรียกร้องทางทะเลอยู่เท่านั้น ถ้าหากว่าไม่มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลก็จะไม่สามารถมีบุริมสิทธิทางทะเลได้ เพราะฉะนั้น ศรีษะที่มีเส้นผมจึงเปรียบเสมือนกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่มีบุริมสิทธิทางทะเลอยู่ ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ศรีษะของมนุษย์อาจจะไม่จำเป็นต้องมีเส้นผมอยู่เสมอไปได้ เช่น ในกรณีที่ถูกโกนหัวหรือกรณีที่เป็นคนหัวโล้น ซึ่งศรีษะที่ไม่มีเส้นผมอยู่นั้นย่อมเปรียบเสมือนดังสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่ไม่มีบุริมสิทธิทางทะเล ในทางตรงกันข้าม ถ้าสมมุติว่าเป็นกรณีของศพมนุษย์ที่ไม่มีหัว กรณีเช่นนี้ย่อมเปรียบได้ดังกรณีของการไม่มีสิทธิเรียกร้องทางทะเล ซึ่งเมื่อไม่มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลก็ย่อมไม่อาจมีบุริมสิทธิทางทะเลได้ เปรียบเสมือนกับศรีษะของมนุษย์ถ้าหากว่าไม่มีอยู่อีกต่อไปแล้ว แล้วจะให้เส้นผมเหล่านั้นยึดเกาะอยู่ได้อย่างไร ฉะนั้นฉันนั้นนั่นเอง

² Francesco Berlingieri, (1990), *An outline of law on law on maritime liens and mortgages, arrest and forced sale*, in Report on the Regional Seminar on Maritime Legislation, ESCAP, p. 109. อ้างถึงใน ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *แพ่งอ่าว*, น. 189.

³ LAROUSSE, (1993), *Le Petit Larousse Dictionnaire Encyclopédique*, (Belgium: Casterman - Tournai), p. 824.

⁴ คำนี้ในภาษาฝรั่งเศสอ่านว่า “มาริติม” [maritime] มีความหมายว่า ที่เกี่ยวข้องกับทะเลหรือการเดินทะเล (Relatif à la mer ou à la navigation sur mer), LAROUSSE, *Ibid*, p. 633.

นอกจากนี้ โดยลักษณะเฉพาะของบุริมสิทธิทางทะเลซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเรือที่พิพาทโดยอาจถูกบังคับได้ด้วยการกักเรือ⁵ ดังนั้น การมีอยู่ของเรือที่พิพาทจึงมีความสำคัญต่อการมีอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเล เพราะถ้าหากว่าเรือเดินทะเลนั้นไม่คงอยู่อีกต่อไปแล้ว เช่น เรือเกิดความสูญหายหรือเสียหายอย่างสิ้นเชิง บุริมสิทธิทางทะเลที่มีอยู่เหนือเรือนั้นก็ย่อมสูญสลายหายไปด้วยพร้อมกันกับตัวเรือ แต่ทั้งนี้ถึงแม้ว่าบุริมสิทธิทางทะเลจะได้สูญสลายหายไปกับตัวเรือก็ตาม ก็หาได้ส่งผลให้สิทธิเรียกร้องทางทะเลนั้นสูญสลายหายไปด้วยแต่อย่างใดไม่ เพราะสิทธิเรียกร้องทางทะเลและบุริมสิทธิทางทะเลนั้นเป็นคนละสิ่งอย่างที่แยกต่างหากจากกัน ดังนั้น ในการอธิบายให้เกิดความเข้าใจถึงประเด็นดังกล่าวนี้ ผู้เขียนก็มักจะอุปมาอุปไมยในลักษณะที่ว่า “เส้นผม” ซึ่งเปรียบได้กับบุริมสิทธิทางทะเลนั้น จะดำรงอยู่ได้ก็ต่อเมื่อมี “ศีรษะ” (ที่เปรียบได้กับสิทธิเรียกร้องทางทะเล) และ “เรือ” (ที่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเล) เท่านั้น (ดูภาพที่ 1 ประกอบ) ถ้าหากว่าเกิดกรณีที่ทำให้ขาดอย่างใดอย่างหนึ่งไป ไม่ว่าจะเป็น “ศีรษะ” หรือ “เรือ” ก็ย่อมส่งผลทำให้ “เส้นผม” นั้นร่วงสลายหายไปด้วย (ดูภาพที่ 2 และ 3 ประกอบ) อย่างไรก็ตาม “เส้นผม” ซึ่งเป็นตัวแทนของบุริมสิทธิทางทะเลนั้นอาจจะระงับหรือสูญสลายไปได้ทั้ง ๆ ที่ยังคงมี “ศีรษะ” และ “เรือ” อยู่ เช่น ในกรณีที่ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ในเรือได้แจ้งให้เจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลยื่นข้อเรียกร้องของตนมาภายในเวลาไม่น้อยกว่า 60 วัน แต่เจ้าหน้าที่ไม่ทำตาม⁶ หรือกรณีพ้นกำหนดเวลา 1 ปีนับแต่วันที่บุริมสิทธิทางทะเลได้เกิดขึ้น⁷ (ดูภาพที่ 4 ประกอบ) ซึ่งในกรณีเช่นว่านี้ก็เหมือนเครื่องบ่งชี้ว่าสิทธิเรียกร้องและตัวเรือนั้นล้วนเป็นสิ่งที่สามารถดำรงอยู่ได้เพียงลำพังโดยไม่จำเป็นต้องมีบุริมสิทธิทางทะเล ในขณะที่บุริมสิทธิทางทะเลนั้นจะมีลักษณะในทางตรงกันข้าม กล่าวคือ บุริมสิทธิทางทะเลจะไม่สามารถคงอยู่ได้เลยถ้าหากว่าไม่มีสิทธิเรียกร้องหรือตัวเรืออยู่อีกต่อไป ทั้งนี้ โดยใช้ภาพนำเสนอข้างล่างนี้ประกอบคำอธิบาย

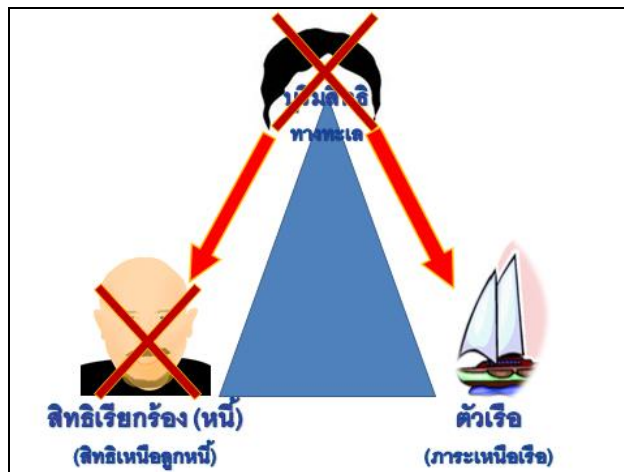


ภาพที่ 1

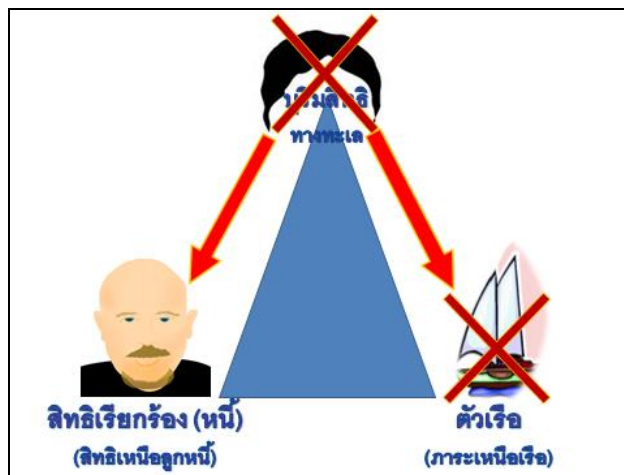
⁵ N.J.J. Gaskell, C. Debattista and Richard J. Swatton, (1987), *Chorley & Giles: Shipping Law*, 8th ed. (London: Financial Times/Pitman Publishing), p. 70.

⁶ พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 27

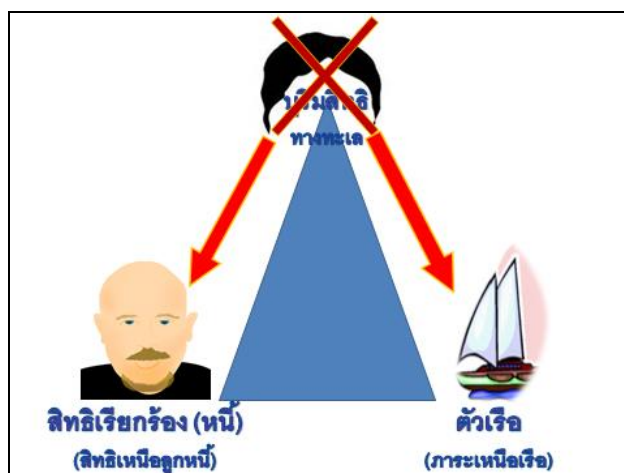
⁷ พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 28 (1)



ภาพที่ 2



ภาพที่ 3



ภาพที่ 4

2. เคล็ดลับในการเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

ในการเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นั้น ในลำดับแรกจะต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเสียก่อน เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจว่ามีสิทธิเรียกร้องประการใดบ้างที่กฎหมายกำหนดให้เป็นสิทธิเรียกร้องอันมีบุริมสิทธิทางทะเล ทั้งนี้บทบัญญัติหลักที่เกี่ยวข้องคือ มาตรา 22 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดมีสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับเรือลำหนึ่งลำใด และมูลแห่งสิทธิเรียกร้องนั้นมีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ผู้นั้นย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น

- (1) สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือหรือคนประจำเรือของเรือลำนั้น
- (2) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น
- (3) สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น
- (4) สิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า และสิ่งของของผู้โดยสารที่อยู่ในเรือลำนั้น”

บทบัญญัติมาตรา 22 ข้างต้นนี้ ผู้เขียนมักจะอธิบายควบคู่กันไปกับบทบัญญัติในมาตรา 24 ทั้งนี้ ด้วยความมุ่งหมายที่จะให้นักศึกษาได้เข้าใจในสาระสำคัญว่า โดยหลักแล้วในการเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังให้เรียงตามอนุมาตรา (1) (2) (3) และ (4) เว้นแต่ว่าเป็นกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยและเหตุการณ์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้เกิดขึ้นภายหลังจากเหตุการณ์อันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลอื่น ๆ ซึ่งในกรณีเช่นว่านี้การเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังก็ต้องเป็นไปตามมาตรา 24 วรรคสอง ซึ่งบัญญัติว่า “...บุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้ได้ผลก่อนบุริมสิทธิทางทะเลอื่น ๆ เหนือเรือที่มีอยู่แล้วก่อนเริ่มปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น” กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลเพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่อยู่ในลำดับที่ 3 แต่จะวิ่งแซงหน้าขึ้นไปอยู่ในลำดับก่อนเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ที่จริง ๆ แล้วเป็นบุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นก่อนหน้าเหตุการณ์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัย

เหตุผลที่มาตรา 24 วรรคสอง ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในลักษณะเช่นนี้ก็เนื่องจากว่าการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้เกิดขึ้นเป็นเหตุการณ์ในลำดับหลังนั้นได้ก่อประโยชน์ให้กับสิทธิเรียกร้องอันมีบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ที่ได้มีอยู่ก่อนหน้า กล่าวคือ หากเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) หรือ (2) นั้นเกิดอุบัติเหตุในทะเลและไม่มีเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลเพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามอนุมาตรา (3) ที่เข้ามาช่วยเหลือเรือเอาไว้ เรือลำดังกล่าวก็อาจจะต้องอับปางลงกลางทะเลจนไม่มีเรือเหลืออยู่ให้เป็นประกันการชำระหนี้ผลที่ตามมาคือเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) หรือ (2) นั้นก็จะสูญเสียสิทธิพิเศษที่จะเรียกร้องให้ตนได้รับชำระหนี้จากเรือที่พิพาทก่อนเจ้าหนี้รายอื่น ๆ ไปในทันที คงเหลือแต่เพียงสิทธิเรียกร้องในลักษณะธรรมดาอย่างเจ้าหนี้สามัญเท่านั้น เพราะฉะนั้น การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยของเจ้าหนี้ตามอนุมาตรา (3) จึงเป็นตัวแปรสำคัญของความคงอยู่ซึ่งบุริมสิทธิทางทะเล กฎหมายจึงบัญญัติในทำนองที่ให้ทดแทนบุญคุณแก่เจ้าหนี้ตามอนุมาตรา (3) ด้วยการให้แซงมาอยู่ก่อนหน้าเจ้าหนี้ตามอนุมาตรา (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการคงอยู่ของเรือได้

ด้วยเหตุที่กฎหมายมีหลักเกณฑ์ที่จะต้องพิจารณาตามที่ได้กล่าวมาในข้างต้นนี้ผู้เขียนจึงได้คิดค้น “สูตรในการวิเคราะห์” ที่อาจนำมาใช้ได้ทั้งในทางวิชาการและทางปฏิบัติ โดยสูตรที่ผู้เขียนจะนำเสนอนี้จะใช้สำหรับการเรียงลำดับสิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 อันเป็นสูตรที่เกิดขึ้นจากการไตร่ตรองและตกผลึกของผู้เขียนในระหว่างการจัดการเรียนการสอนที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในลักษณะที่เป็น “ทางลัด” ในการพิจารณา ทั้งนี้โดยอาจสรุปวิธีการประยุกต์สูตรเพื่อใช้กับข้อเท็จจริงได้เป็นลำดับขั้นตอน 3 ประการ ดังนี้

1. นำบุริมสิทธิทางทะเลมาเรียงลำดับตามมาตรา 22
2. ใส่วันที่เข้าไป
3. ดูตามข้อเท็จจริงว่า ก่อนหน้าเหตุการณ์การช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเลรายใดยู่แล้วบ้าง ให้บุริมสิทธิทางทะเลใน “คำตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย” แขนงหน้าบุริมสิทธิทางทะเลเหล่านั้นไป

จากสูตรในการวิเคราะห์โจทย์ข้างต้น ผู้เขียนขอยกตัวอย่างการใช้ดังนี้

ตัวอย่าง สมมติว่ามีลำดับเหตุการณ์แห่งการเกิดหนี้มีดังนี้ เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2556 เรือ A เดินทางในทะเลแล้วปรากฏว่านายเรือควบคุมเรือด้วยความประมาทเลินเล่อทำให้ไปชนกับเรือ B จนได้รับความเสียหายความเสียหาย ซึ่งจากการโดนกันของเรือดังกล่าวได้ส่งผลให้เรือ B มีลูกเรือที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ต่อมาวันที่ 25 มิถุนายน 2556 เรือ A ประสบอุบัติเหตุในทะเลทำให้อยู่ในสภาพแห่งภัยพิบัติและเกือบอัปปางลง แต่โชคดีที่เรือ C ได้เดินเรือผ่านมาพบและได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ A ไปได้สำเร็จ หลังจากนั้นในวันที่ 30 มิถุนายน 2556 ก็เป็นวันสิ้นเดือนซึ่งเป็นกำหนดเวลาที่ลูกจ้างซึ่งเป็นคนประจำเรือของเรือ A จะต้องได้รับเงินเดือน เช่นนี้ถ้าหากว่าเจ้าของเรือ A ซึ่งเป็นลูกหนี้บุริมสิทธิทางทะเลเลยมิได้ปฏิบัติการชำระหนี้ใด ๆ เลย การเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นั้นถ้าหากว่าใช้สูตรในการวิเคราะห์ตามลำดับขั้นตอน 3 ประการข้างต้นก็จะได้ผลออกมาดังนี้

ลำดับที่ 1 ให้นำบุริมสิทธิทางทะเลมาเรียงลำดับตามมาตรา 22 เสียก่อน ซึ่งก็คือการเรียงลำดับตามอนุมาตรา (1) ถึง (4) ทั้งนี้ตามภาพประกอบที่ 5

วิเคราะห์ตามสูตร

- **วางลำดับตาม ม.22 + ใลวันที่ + แง่บุริมสิทธิที่มีอยู่ก่อนหน้า**
 - **อนุ (1) ค่าจ้างแรงงานบนเรือ**
 - **อนุ (2) บาดเจ็บหรือเสียชีวิต**
 - **อนุ (3) การช่วยเหลือกู้ภัย**
 - **อนุ (4) มุลละเมิด (ความเสียหายต่อตัวเรือ)**

ภาพที่ 5

ลำดับที่ 2 ใลวันที่เข้าไป ซึ่งอาจกระทำในรูปของวงเล็บเพื่อระบุวันที่ไว้ข้างท้ายของบุริมสิทธิทางทะเลในแต่ละรายการ ซึ่งก็จะเป็นไปตามภาพประกอบที่ 6

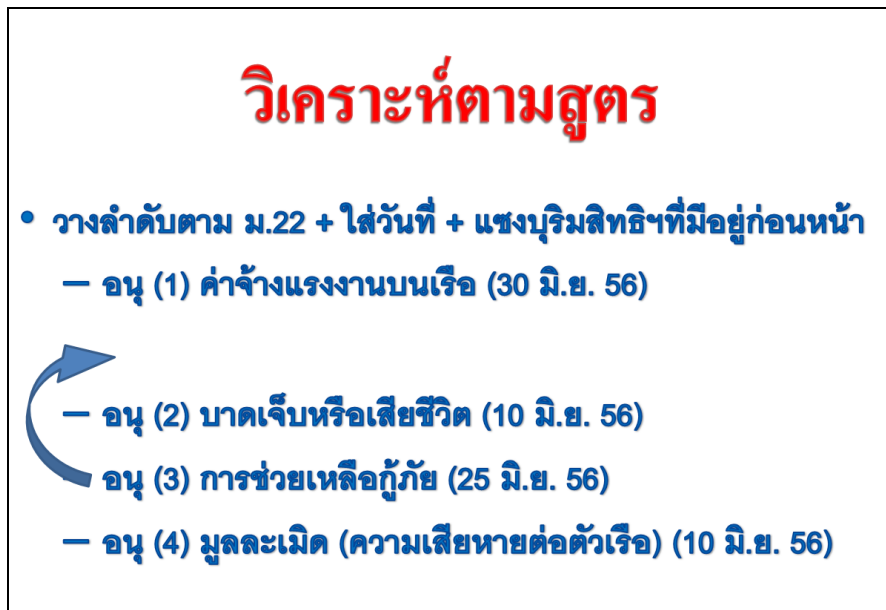
วิเคราะห์ตามสูตร

- **วางลำดับตาม ม.22 + ใลวันที่ + แง่บุริมสิทธิที่มีอยู่ก่อนหน้า**
 - **อนุ (1) ค่าจ้างแรงงานบนเรือ (30 มิ.ย. 56)**
 - **อนุ (2) บาดเจ็บหรือเสียชีวิต (10 มิ.ย. 56)**
 - **อนุ (3) การช่วยเหลือกู้ภัย (25 มิ.ย. 56)**
 - **อนุ (4) มุลละเมิด (ความเสียหายต่อตัวเรือ) (10 มิ.ย. 56)**

ภาพที่ 6

ลำดับที่ 3 พิจารณาตามข้อเท็จจริงว่า ก่อนหน้าเหตุการณ์การช่วยเหลือกู้ภัยได้มีบุริมสิทธิทางทะเลรายใดอยู่ก่อนหน้าบ้าง ซึ่งเมื่อพบแล้วก็ให้บุริมสิทธิทางทะเลใน “ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย” แง่หน้าบุริมสิทธิทางทะเลเหล่านั้นไป ซึ่งจากข้อเท็จจริงตามกรณีปัญหาจะพบว่า ก่อนหน้าเหตุการณ์ที่เรือ C ได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือ A เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 นั้นได้ปรากฏว่ามีบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (2) ที่เกิดขึ้นก่อน เพราะเหตุการณ์แห่งการบาดเจ็บและเสียชีวิตของลูกเรือที่อยู่ในเรือ B นั้น ได้เกิดขึ้น ณ วันที่ 10 มิถุนายน 2556 ดังนั้น สิทธิเรียกร้อง

อันมีบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (3) จึงให้วิ่งแซงขึ้นไปอยู่ก่อนหน้าบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (2) ทั้งนี้ ตามภาพประกอบที่ 7



ภาพที่ 7

อย่างไรก็ดี จากภาพประกอบดังกล่าวจะสังเกตว่าในเหตุการณ์ตามกรณีปัญหามีบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) อยู่ด้วย แต่เนื่องจากว่าบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) นั้นเกิดขึ้น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหลังเหตุการณ์การช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดขึ้นวันที่ 25 มิถุนายน 2556 ดังนั้น บุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (3) จึงไม่สามารถวิ่งแซงบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) ได้ เพราะบุริมสิทธิทางทะเลตามอนุมาตรา (1) มีได้เป็นบุริมสิทธิทางทะเลที่ได้รับประโยชน์จากการที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยแต่อย่างใด ดังนั้น โดยสรุปผลการเรียงลำดับของผู้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 จึงเรียงลำดับตามภาพประกอบที่ 8 ซึ่งได้แก่ อันดับหนึ่งคือสิทธิเรียกร้องในค่าจ้างแรงงานที่คนประจำเรือของเรือ A ควรได้รับตามมาตรา 22 (1) อันดับที่สองคือสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่เรือ C ควรได้รับตามมาตรา 22 (3) อันดับสามคือสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของลูกเรือในเรือ B ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ A ตามมาตรา 22 (2) และอันดับสุดท้ายคือสิทธิเรียกร้องในมุลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือ A ตามมาตรา 22 (4)

วิเคราะห์ตามสูตร

- **วางลำดับตาม ม.22 + ใส่วันที่ + แง่บุริมสิทธิที่มีอยู่ก่อนหน้า**
 - **อนุ (1) ค่าจ้างแรงงานบนเรือ (30 มิ.ย. 56)**
 - **อนุ (3) การช่วยเหลือกู้ภัย (25 มิ.ย. 56)**
 - **อนุ (2) บาดเจ็บหรือเสียชีวิต (10 มิ.ย. 56)**
 - **อนุ (4) มุลละเมิด (ความเสียหายต่อตัวเรือ) (10 มิ.ย. 56)**

ภาพที่ 8

จากการสาธิตวิธีการวิเคราะห์ตามสูตรข้างต้น จะมีข้อสังเกตประการหนึ่งว่าในกรณีของสิทธิเรียกร้องในมุลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือตามมาตรา 22 (4) นั้น ไม่ว่าเหตุการณ์แห่งการเกิดสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะได้เกิดขึ้นก่อนหรือหลังเหตุการณ์อันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ก็ย่อมไม่ส่งผลต่อสิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อน-หลังตามกฎหมายแต่ประการใด เพราะว่าสิทธิเรียกร้องตามมาตรา 22 (4) นั้นอยู่ในอนุมาตราสุดท้ายของมาตรา 22 ซึ่งก็เป็นสิทธิเรียกร้องที่กฎหมายได้จัดลำดับให้อยู่หลังสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 22 (3) อยู่แล้ว สิทธิเรียกร้องในมุลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือตามมาตรา 22 (4) จึงย่อมต้องอยู่ในลำดับท้ายสุดเมื่อเทียบกับสิทธิเรียกร้องอันมีบุริมสิทธิทางทะเลอื่น ๆ ในทุกกรณี

บทส่งท้าย

ผู้เขียนได้เรียบเรียงบทความฉบับนี้ขึ้นเพื่อการแบ่งปันประสบการณ์การจัดการเรียนการสอนในระดับปริญญาตรี โดยหนึ่งในรายวิชาที่ผู้เขียนได้รับผิดชอบนั้นก็คือวิชากฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law) และจากแนวความคิดว่าด้วยการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) ซึ่งเป็นกระบวนการหนึ่งของการประกันคุณภาพการศึกษาตามที่ได้มีการกำหนดเกณฑ์มาตรฐานไว้โดยสำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.) กระทรวงศึกษาธิการ ผู้เขียนในฐานะที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการจัดการเรียนการสอนจึงมีความคิดเห็นว่าองค์ความรู้ใด ๆ ที่น่าจะเป็นประโยชน์ก็น่าจะได้มีการนำมาแบ่งปันหรือแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างผู้มีวิชาชีพเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในทางการศึกษาที่อาจส่งผลต่อไปถึงระดับประเทศ ดังนั้น เพื่อการบรรลุเป้าหมายแห่งการพัฒนาคลังความรู้ทางวิชาการที่มีประสิทธิภาพ ผู้เขียนจึงคาดหวังว่าผู้มีวิชาชีพอาจารย์ นักวิจัย หรือนักวิชาการในสาขาต่าง ๆ ที่มีแนวปฏิบัติหรือเทคนิคการถ่ายทอดที่น่าเป็นประโยชน์ต่อการจัดการเรียนการสอนหรือวงวิชาการในด้านอื่น ๆ ก็ น่าจะได้เผยแพร่องค์ความรู้เฉพาะทางในแง่มุมและรูปแบบที่หลากหลายและแตกต่างกันไป ในการนี้ผู้เขียนจึงขอ

สนับสนุนและให้กำลังใจแก่นักวิชาการทุกท่านในการสร้างสรรค์ผลงานที่เป็นประโยชน์ และสำหรับการนำเสนอเทคนิคการถ่ายทอดตามที่ปรากฏอยู่ในบทความฉบับนี้ผู้เขียนยินดีน้อมรับคำติชมและข้อคิดเห็นทุกประการ

บรรณานุกรม

ไพฑูริย์ เอกจริยกร, 2553, *กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1*, พิมพ์ครั้งที่ 6, วิญญูชน, กรุงเทพมหานคร.

Berlingieri, F., 1990, *An outline of law on law on maritime liens and mortgages, arrest and forced sale*, in Report on the Regional Seminar on Maritime Legislation, ESCAP, Bangkok.

Gaskell, N.J.J. et al., 1987, *Chorley & Giles: Shipping Law*. 8th ed. Financial Times/Pitman Publishing, London.

LAROUSSE, 1993, *Le Petit Larousse Dictionnaire Encyclopédique*, Casterman – Tournai, Belgium.