ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ที่ สว(สนช) ๐๐๐๗/๒๖๗๗ ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๕๘

ตามที่ได้เสนอข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘

๑. รับทราบข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

๒. ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีนำเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติที่คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ แก้ไขเป็นเหตุผลของร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้ในการประกาศราชกิจจานุเบกษาต่อไป

๓. มอบให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ตามข้อ ๒ ไปพิจารณาว่าสมควรจะดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้หรือไม่ประการใดก่อนแล้วแจ้งผลการดำเนินการดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวสาวิตรี ชำนาญกิจ)
ผู้อำนวยการสำนักนิติธรรม ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานผู้ช่วยฯ
รับที่ ๑๙๐(ญ) ๒๕๕๘
วันที่ ๒๘ พ.ค. ๕๘
เวลา ๑๐.๑๓
สำนักการประชุม

สำนักนิติธรรม
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๕๖๒ (เศรษฐชัยฯ)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘
(O.2334/ส./D)www.cabinet.thaigov.go.th.

ที่ นร ๐๕๐๓/ ๓๙๐๓๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม.๑๐๓๐๐

๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ . .) พ.ศ. . . . .

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๒ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๔๑๔
ลงวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๘

ตามที่ได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรี (๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘) ให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ . .) พ.ศ. . . . . ไปพิจารณาว่าสมควรจะดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้หรือไม่ประการใดก่อนแล้วแจ้งผลการดำเนินการดังกล่าวให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป นั้น

กระทรวงคมนาคมได้เสนอรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ . .) พ.ศ. . . . . มาเพื่อดำเนินการความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ รับทราบรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงคมนาคมส่งรายงานในเรื่องนี้ จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายอำพน กิตติอำพน)
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักนิติธรรม
โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๐๙ (ธนิตา)
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ www.cabinet.thaigov.go.th

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๕๑๕ กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๓ ตุลาคม ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘
๒ หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๓๖ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๘
๓. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๙๕ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๙๐๗๕ ลงวันที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือกรมเจ้าท่า ที่ คค ๐๓๐๙.๔/๙๓๐ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๘
๓. ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
๔. สรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปอยู่ระหว่างการต่อสามารถจำนองได้

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ตามมาตรา ๔ (๑๓) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๘ รับทราบข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... และให้กระทรวงคมนาคมรับข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ตามข้อ ๒ ไปพิจารณาว่าสมควรจะดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้หรือไม่ประการใด รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑

/๑.๒ ...

๑.๒ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือเสนอเรื่องข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบผลการดำเนินการและพิจารณาดำเนินการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๒-๓

๑.๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือแจ้งว่า เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รัฐมนตรีพ้นจากความเป็นรัฐมนตรี และแต่งตั้งรัฐมนตรี ประกาศ ณ วันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๘ จึงขอส่งเรื่องที่อยู่ระหว่างการดำเนินการคืนมา หากประสงค์จะนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีให้นำเรื่องเสนอขอความเห็นชอบจากรองนายกรัฐมนตรีที่กำกับการบริหารราชการก่อนส่งเรื่องไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อที่จะได้ดำเนินการต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๔

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ดังกล่าวเป็นเรื่องที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ ตามมาตรา ๔ (๑๓)

๓. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

กรมเจ้าท่าได้มีหนังสือรายงานมายังกระทรวงคมนาคมว่า ได้พิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้ว จึงได้ยกร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อแก้ไขให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถนำมาจำนองได้ และได้รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันการเงิน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแล้ว สรุปได้ว่าไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถนำมาจำนองแต่ด้วยลักษณะทางกายภาพระหว่างแม่น้ำ ซึ่งตื้นและแคบกว่าทะเล และเพื่อให้กฎหมายมีสภาพที่ใช้บังคับได้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงเห็นควรลดขนาดจาก ๖๐ ตันกรอสส์ เหลือ ๒๐ ตันกรอสส์ ซึ่งจะสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อ และสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สำหรับความเห็นในการแก้ไขในรายละเอียดอื่นๆ ได้รวบรวมไว้ในเอกสารสรุปการรับฟังความคิดเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... แล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒-๔

/๔. ...

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรรายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ตามข้อ ๓ ดังกล่าวข้างต้น เพื่อนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
สำนักกฎหมาย
โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๓
โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๘๙

ที่ นร ๐๔๐๕ (ลร.๕)/ ๒๓๗ **วันที่** ๖ ตุลาคม ๒๕๕๘

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)
รองนายกรัฐมนตรี

สำนักกฎหมาย

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กรมเจ้าท่า สำนักกฎหมาย โทร. /โทรสาร ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐

ที่ คค ๐๓๐๙.๔/ 930 **วันที่** ๑๐ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

สำนักกฎหมาย
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
เลขที่รับ 2601 คค 0288 กพ
วันที่ 14 กย ๕๘
เวลา 14.21 น.

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตามสั่งการรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง) ท้ายหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘ มอบให้กรมเจ้าท่าพิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่ผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ว่าสมควรจะดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้หรือไม่ แล้วแจ้งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบภายในกำหนด ๓๐ วันนับแต่ได้รับแจ้งคำสั่ง โดยกรมจ้าท่าได้เคยรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบ และกระทรวงคมนาคมได้รายงานให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบแล้วว่า อยู่ระหว่างการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียกับร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อแก้ไขให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้ ตามหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๓๖ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๘ และที่ คค (ปคร) ๐๒๐๕/๒๙๕ ลงวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กรมเจ้าท่าได้รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ สถาบันการเงิน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแล้ว สรุปได้ว่าไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนอง แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพระหว่างแม่น้ำ ซึ่งตื้นและแคบกว่าทะเล และเพื่อให้กฎหมายมีสภาพที่ใช้บังคับได้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงเห็นควรลดขนาดจาก ๖๐ ตันกรอสส์ เหลือ ๒๐ ตันกรอสส์ ซึ่งจะสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อ และสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สำหรับความเห็นในการแก้ไขรายละเอียดอื่นๆ เห็นควรรวบรวมไว้ในสรุปการรับฟังความเห็นฯ และใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงในรายละเอียดก่อนนำเสนอต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ก่อนแจ้งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไป

(นายสุรชา ลุ่มเกษม)
ผู้อำนวยการกองกฎหมายเจ้าท่า

บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

หลักการ

ให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑

เหตุผล

พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำนองเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว โดยการจำนองจะบังคับใช้เฉพาะเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้นที่จะนำมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ได้ ซึ่งไม่เหมาะสมกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้เจ้าของเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียนได้ตามกฎหมาย ดังนั้นเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ สมควรกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้แก่ผู้ให้สินเชื่อได้ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ กรุณาส่งความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ไปยังสำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า เลขที่ ๑๒๗๘ ถนนโยธา แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐ หรือโทรสารหมายเลข ๐ ๒๒๓๕ ๗๖๓๐ ภายในวันพุธที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๘ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วกรมเจ้าท่าจะได้ดำเนินการนำเสนอร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ตามขั้นตอนการตรากฎหมายต่อไป

ร่าง

พระราชบัญญัติ

เรือไทย (ฉบับที่ ..)

พ.ศ. ....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยเรือไทย

.....

.....

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ความต่อไปนี้เป็น ๑๕. ของมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑

“ ๑๕ “เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ” หมายความว่า เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๑ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ มาตรา ๓๗/๑ มาตรา ๓๗/๒ มาตรา ๓๗/๓ และมาตรา ๓๗/๔ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุธศักราช ๒๔๘๑

“หมวด ๔/๑

การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

มาตรา ๓๗/๑ เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนองได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเรือไทยตามหมวด ๔ ได้

มาตรา ๓๗/๒ สัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

สัญญาจำนองตามวรรคหนึ่ง ให้มีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จแล้วด้วย

มาตรา ๓๗/๓ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย

มาตรา ๓๗/๔ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจำนองเรือและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วในหมวด ๔ และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำนองเรือมาใช้กับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม"

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

สรุปการรับฟังความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....
เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้

๑. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญของร่างพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ที่ผ่านความเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) ว่าสมควรจะดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ สามารถมาจำนองได้หรือไม่ ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๑๐๓ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๘

กรมเจ้าท่าจึงได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ สามารถมาจำนองได้ ดังนั้น เพื่อเป็นการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยอนุโลม กรมเจ้าท่าจึงได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๓๐๕.๔/ว๒๕๓๔ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ขอความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการให้ความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... พร้อมทั้งลงในเว็ปไซต์กรมเจ้าท่า www.md.go.th ในหัวข้อ “ร่วมแสดงความคิดเห็น”

๒. กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วย

๒.๑ หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่

กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กรมศุลกากร กรมสรรพากร กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม การท่าเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กรมบังคับคดี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ชมรมผู้พิพากษาสมทบ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย รวมทั้งสำนักมาตรฐานทะเบียนเรือและสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า

๒.๒ สถาบันการเงิน ได้แก่

ธนาคารแห่งประเทศไทย และธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

๒.๓ หน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าไทย สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมเจ้าของเรือและตัวแทนเรือกรุงเทพ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน สมาคมธนาคารไทย สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และสมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย

๓. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้

ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีหลักการสำคัญคือ เป็นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการจดทะเบียนเรือไทย การถือกรรมสิทธิ์เรือไทย รวมถึงการจำนองเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว โดยการจำนองจะบังคับใช้เฉพาะเรือที่ต่อสร้างเสร็จแล้วเท่านั้นที่จะนำมาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ได้ ซึ่งไม่เหมาะกับสภาวการณ์ในปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้เจ้าของไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ สร้างสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียนได้ตามกฎหมายอันเป็นอุปสรรคต่อเจ้าของเรือในการจัดหาเรือใหม่และการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ จึงได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ ดังต่อไปนี้

๓.๑ เพิ่มเติมบทนิยาม ๑๕ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" หมายความว่า เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้ (เพิ่มคำนิยามในมาตรา ๕)

๓.๒ กำหนดเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ เป็นหมวด ๔/๑ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ

๓.๓ กำหนดให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนองได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหกสิบตันกรอสส์ขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเรือได้ตามพระราชบัญญัตินี้ (เพิ่มมาตรา ๓๗/๑)

๓.๔ กำหนดให้สัญญาจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง และให้สัญญาจำนองมีผลต่อไปเมื่อเรือได้ต่อเสร็จแล้วด้วย (เพิ่มมาตรา ๓๗/๒)

๓.๕ กำหนดให้การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย (เพิ่มมาตรา ๓๗/๓)

๓.๖ กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการจำนองเรือและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้วในหมวด ๔ และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนจำนองเรือมาใช้กับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม (เพิ่มมาตรา ๓๗/๔)

๔. ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๔.๑ <u>หน่วยงานภาครัฐ</u> ได้แก่

๑) กระทรวงพาณิชย์ เห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... เนื่องจากเป็นการแก้ไขในลักษณะเดียวกับเรือเดินทะเลที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว ประกอบกับเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนาการเดินเรือของตัวเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศต่อไป

๒) สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีสาระสำคัญคือการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ เพื่อให้เจ้าของเรือไทยสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองได้เช่นเดียวกับเรือทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับเจ้าของเรือไทยที่อยู่ระหว่างการต่อ ให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาวางเป็นหลักประกันให้สินเชื่อหรือผู้รับจำนองอันจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือไทยในการจัดหาเรือ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมกิจการการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศต่อไป

๓) กรมศุลกากร กรณีที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการยกร่างกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อ มาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนอันเป็นการส่งเสริมการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ นั้น กรมศุลกากรไม่ขัดข้องต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ที่กรมเจ้าท่าได้นำเสนอแต่อย่างใด

๔) กรมสรรพากร เห็นด้วยในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ

๕) กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ไม่มีข้อขัดข้องในหลักการต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... หากกรมเจ้าท่าเห็นว่าสามารถปฏิบัติได้ ทั้งนี้ การเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ไปใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อได้นั้น จะช่วยส่งเสริมสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชยนาวีของไทยต่อไปในระยะยาว

๖) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีความเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปจดทะเบียนจำนองเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้ เช่นเดียวกับเรือเดินทะเล ซึ่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการเดินเรือในน้ำ ตลอดจนส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศต่อไป

๗) การท่าเรือแห่งประเทศไทย เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ

๘) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ข้อเสนอกรมเจ้าท่าในการเพิ่มเติมหมวด ๔/๑ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (ร่างมาตรา ๓๗/๑ ถึงมาตรา ๓๗/๔) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้สามารถนำเรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป ซึ่งใช้ในแม่น้ำ และอยู่ระหว่างการต่อมาจำนองได้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้กระทำได้ ดังนั้น การเสนอร่างพระราชบัญญัติเพื่อเพิ่มเติมหลักการในเรื่องนี้จึงสมควรที่กรมเจ้าท่าจะต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหลักเกณฑ์และแนวทางของต่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเพื่อใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาความจำเป็นและเหมาะสมในการตรากฎหมายด้วย

๙) สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เห็นด้วยกับการให้นำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้

๑๐) กรมบังคับคดี มีข้อสังเกตในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... มาตรา ๓๗/๓ บัญญัติว่า "การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย" เห็นว่ามาตรา ๓๗/๓ มิได้กล่าวถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ยังมิได้นำมาประกอบหรือติดตั้งกับเรือในขณะที่ทำการจำนองจึงมีปัญหาว่าการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่จะนำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือต่อไปเช่นเดียวกับมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗ หรือไม่อย่างไร ส่วนร่างมาตรา ๓๗/๑ ๓๗/๒ และ ๓๗/๔ กรมบังคับคดีไม่มีข้อสังเกตแต่ประการใด

๑๑) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... มีข้อสังเกต ดังนี้

๑. บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) เหตุผลบรรทัดที่ ๕...ที่อยู่ระหว่างการต่อ สามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียน ให้เติมคำว่า จำนองได้ตามกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องชัดเจนตรงตามเจตนารมณ์ กรณีให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักทรัพย์ประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดจำนองต่อนายทะเบียนได้

๒. ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปเป็น ๑๕ ของมาตรา ๔ แห่ง...

"๑๕ เติม "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" หมายความว่าเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ เติมข้อความว่า ไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้" เนื่องจากการต่อเรือ เจ้าของ/ผู้ว่าจ้าง สามารถกระทำได้ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เท่านั้น

มาตรา ๔ ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๑ การจำนองเรือ...

หมวด ๔/๑

การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือ

มาตรา ๓๗/๒ สัญญาจำนองเรือ...

สัญญาจำนองเรือ เติมคำว่า และการจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง...เนื่องจากตามวรรคหนึ่ง ได้กล่าวถึงการจำนองเรือระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ในวรรคสองจึงควรบัญญัติคำว่า และการจดทะเบียนไว้ในวรรคสองด้วย เพื่อให้สอดคล้องตรงกัน

มาตรา ๓๗/๓ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบ เติมคำว่า คลุม ไปถึงสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เติมคำว่า กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ ด้วยเนื่องจากตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ คำว่า "ครอบ" หมายถึง การเอาของที่มีลักษณะคลุมๆ คล้ายขันคว่ำเป็นต้น ปิดงำไว้...หรือหมายถึงการประสิทธิ์ประสาทวิชาให้, การถ่ายทอดความรู้ให้...ส่วนคำว่า "ครอบคลุม" ตามพจนานุกรมฯ หมายถึง รวมถึงสิ่งนั้นๆ เข้าไว้ด้วย ส่วนการเติมคำว่า กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ เพื่อแสดงให้เห็นชัดเจนว่า เจตนาของกฎหมายการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมถึงสัมภาระ, เครื่องยนต์, อุปกรณ์ส่วนควบประจำเรือ ที่ติดตั้งระหว่างการต่อเรือเป็นทรัพย์ที่ใช้เป็นหลักประกันการจำนองแก่ผู้รับจำนอง และเมื่อเรือต่อแล้วเสร็จ เรือพร้อมเครื่องยนต์, สัมภาระ, อุปกรณ์ส่วนควบที่อยู่กับเรือ ย่อมถือเป็นทรัพย์ที่ใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้รับจำนอง เจ้าของเรือจะถอดเอาออกไปขณะที่เรือต่อแล้วเสร็จไม่ได้

มาตรา ๓๗/๔ ให้นำ... และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนการจำนองเรือมาใช้ เติมคำว่า บังคับกับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม เนื่องจากให้มีความหมายชัดเจนในการบังคับใช้ต่อไป

๑๒) สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม เห็นชอบด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ

๑๓) ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง มีความเห็น ดังนี้

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๑๒ มาตรา ๗๑๔ บัญญัติให้สัญญาจำนองต้องเป็นหนังสือและ "จดทะเบียน" ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ อีกทั้งมาตรา ๗๐๓ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า อันอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใดๆ ส่วนมาตรา ๗๐๓ วรรคสอง บัญญัติว่า สังหาริมทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ดุจกัน "หากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมาย" คือ (๑) เรือมีระวาง

ตั้งแต่ ๕ ขึ้นต้นไป (๒) แพ (๓) สัตว์พาหนะ (๔) สังหาริมทรัพย์อื่นซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้ให้ "จดทะเบียน" เฉพาะการ ดังนี้ทรัพย์สินโดยเฉพาะอย่างยิ่งสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้จะต้องเป็นทรัพย์สินที่มี "ทะเบียน" แล้วเท่านั้น

โดยเรือไทยที่ใช้แม่น้ำขนาด ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป เป็นหนึ่งในอสังหาริมทรัพย์อื่นๆ ที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนและสามารถนำไปจำนองได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. ๒๔๘๑ อยู่แล้ว อย่างไรก็ดี เรือดังกล่าวจะต้องเป็นเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้น ดังนี้หากผู้ประกอบการประสงค์จะต่อเรือใหม่จะต้องมีเงินลงทุนมาริเริ่มการต่อเรือเองให้แล้วเสร็จเสียก่อนจึงจะนำเรือดังกล่าวไปเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้ แต่เมื่อเงินลงทุนในการริเริ่มต่อเรือมีมูลค่าสูงอาจทำให้ผู้ประกอบการติดขัดไม่สามารถหาหลักประกันอื่นใดมาขอสินเชื่อกับสถาบันการเงินได้ ดังนี้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..)พ.ศ. .... ที่ขอให้แจ้งความเห็นนี้จึงเป็นร่างกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดช่องให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะต่อเรือแต่ไม่มีเงินทุนสามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้โดย การนำเรือที่มีอยู่ในระหว่างการต่อนั้นมาเป็นหลักประกันจำนอง เนื่องจากทุนและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการต่อเรือนั้นมีมูลค่าค่อนข้างสูง อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ขอให้แสดงความเห็นแล้วมีข้อสังเกตหลายประการ ดังนี้

๑ กรณี "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำที่มีขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่างการต่อ" โดยร่างพระราชบัญญัติของกรมเจ้าท่ากำหนดให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" หมายความว่า "เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้" ย่อมแสดงว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" เป็นทรัพย์สินที่ยังไม่ทราบขนาด "ขนาด" ทั้งยังไม่มี "ทะเบียน" อีกด้วย เพราะยังไม่มีสภาพเป็นเรือ ไม่อาจจดทะเบียนได้ รวมถึงยังไม่แน่นอนว่าจะ "ต่อเสร็จแล้วมีสภาพเป็นเรือ" จริงหรือไม่ และเมื่อต่อเสร็จแล้วจะได้ "ขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป" จริงหรือไม่ กล่าวคือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อยังไม่เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน ซึ่งข้อนี้อาจจะขัดหรือแย้งกับหลักกฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ ที่วางหลักไว้ว่าทรัพย์สินโดยเฉพาะสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้ต้องมีทะเบียนแล้วเท่านั้น

ทั้งนี้ การแก้ประการหนึ่งคือต้องมีบทบัญญัติเพิ่มเติมว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" ให้จดทะเบียนได้หรือจดทะเบียนได้ตามหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ วรรคสอง (๔) เสียก่อน ทั้งการกำหนดให้เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องจดทะเบียนนั้นจะทำให้เจ้าหนี้จำนองสามารถทราบถึงลำดับบุริมสิทธิในหนี้จำนองนั้นได้ชัดเจนขึ้นอีกด้วย

ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมมาตรา ๘/๑ "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่างการต่อนั้นเป็นทรัพย์ที่จดทะเบียนได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง"

๒ เมื่อผู้ประกอบการได้รับสินเชื่อและจดทะเบียนจำนองไว้กับสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้แล้ว หากต่อมามีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เช่น ต้นทุนราคาอะไหล่มีมูลค่าสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหรือผู้ประกอบการซึ่งลูกหนี้จำนองเกิดล้มละลาย หรือเกิดภัยธรรมชาติ ทำให้การต่อเรือไม่แล้วเสร็จ ย่อมเป็นการพ้นวิสัยจนสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้จำนองไม่อาจบังคับจำนองจากตัวเรือได้ ทำให้กลายเป็นหลักประกันที่ไม่อาจบังคับชำระหนี้ได้จริง เจ้าหนี้จึงอาจความมั่นใจในการรับจำนองเรือที่อยู่ในการต่อได้

ทางแก้ประการหนึ่งคือ การมีข้อกำหนดให้จัดทำสัญญาประกันภัยการต่อเรือกับบริษัทประกันภัย เพื่อกระจายความเสี่ยงโดยให้บริษัทประกันภัยเข้ามาร่วมรับผิดชอบชำระหนี้แทนผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ต่อเรือ และเป็นลูกหนี้นั้นในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งจนการต่อเรือไม่สามารถเสร็จสมบูรณ์ได้ หรือกลายเป็นอันพ้นวิสัย

ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๓๗/๒ สัญญาจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง "พร้อมทั้งสัญญาประกันภัยให้แล้วเสร็จด้วย"

๓. แม้ร่างพระราชบัญญัติฯ ที่ขอให้แสดงความเห็นกับระบุในมาตรา ๓๗/๓ ว่า สัมภาระ เครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือให้ตกอยู่ภายใต้การจำนองด้วย เพื่อเป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ แต่ก็อาจจะยังไม่เพียงพอ เนื่องจากสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ต่างๆ นั้นสามารถขนย้ายหรือถูกแยกชิ้นส่วนได้โดยง่าย เพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับจำนอง ทางแก้ประการหนึ่งคือการเพิ่มเติมถ้อยคำให้ชัดเจนและสมบูรณ์ขึ้นในร่างกฎหมาย โดยให้รวมถึงส่วนควบอื่นๆด้วย

ตัวอย่างเช่น ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา ๓๗/๓ เป็น "การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ ส่วนควบ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้มาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ในระหว่างในการต่อด้วย ไม่ว่าสิ่งดังกล่าวจะได้มีอยู่ในเวลาที่จดทะเบียน จำนองหรือมีขึ้นในภายหลังก็ตาม ทั้งนี้ เว้นแต่ผู้จำนองกับผู้รับจำนองจะเป็นอย่างอื่น โดยระบุข้อตกลงนั้นไว้ในสัญญาจำนอง" ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และใช้ข้อความเช่นเดียวพระราชบัญญัติการจำนองเรือฯ มาตรา ๙ อีกด้วย

๑๔) สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ หากเจ้าท่ามีนโยบายที่จะส่งเสริมเรือที่กำลังต่อควรจะขยายให้ครอบคลุมถึงเรือที่ใช้ลำเลียงสินค้าที่มิใช่เครื่องจักรกล หรือเรือลำเลียงด้วย

๑๕) สำนักมาตรฐานเรือ ไม่ขัดข้องในทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ สมร. ดังนั้น จึงไม่ขัดข้องที่จะให้ครอบคลุมการบังคับใช้ถึงเรือลำน้ำด้วย

๔.๒ สถาบันการเงิน ได้แก่

๑) ธนาคารแห่งประเทศไทย ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เนื่องจากเป็นการส่งเสริมการให้สินเชื่อเพิ่มเติมแก่ภาคธุรกิจและการเติบโตของธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างต่อเรือ ซึ่งผู้จ้างต่อเรือหรืออู่ต่อเรือ อาจเป็นเจ้าของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อก็ได้ ดังนั้น การจดทะเบียนจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่ออาจต้องพิจารณาถึงข้อเท็จจริงและเอกสารหลักฐานประกอบด้วย

๒) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย เห็นว่าการแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทยฉบับดังกล่าว ควรกำหนดขนาดของเรือระหว่างต่อที่สามารถจำนองได้ให้ครอบคลุมเรือไทย ตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ หรืออย่างน้อยควรหมายถึงเรือทะเลที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป และควรพิจารณาถึงความเหมาะสมทางธุรกิจ เช่น สิทธิของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิของผู้รับจ้างต่อ สำหรับเงินค่าจ้างที่ค้างชำระเป็นต้น

๔.๓ <u>หน่วยงานภาคเอกชน</u> ได้แก่

๑) สภาหอการค้าไทย หากพิจารณาแล้วว่าการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนองจะไม่เกิดความยุ่งยากซับซ้อน ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมแล้วก็ไม่มีข้อโต้แย้งในเรื่องนี้

๒) สมาคมเจ้าของเรือไทย ไม่มีสมาชิกที่ประกอบธุรกิจเรือใช้ในแม่น้ำ จึงขอสงวนสิทธิ์ที่จะออกความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

๓) สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ได้พิจารณาแล้วเห็นด้วยในประเด็นที่จะให้สามารถนำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อเรือสามารถนำมาจดจำนองได้

๔) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้ประชุมคณะกรรมการแล้ว มีความเห็นสนับสนุนกรมเจ้าท่าที่จะเสนอแก้ไขกฎหมายร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ให้เรือไทยที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำที่อยู่ในระหว่างต่อสามารถจำนองได้ แต่มีความเห็นว่าถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย ที่ให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนองได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป <u>ที่เดินด้วยเครื่องจักรกล</u> ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่น<u>ด้วย</u>หรือไม่ก็ตาม" นั้น จะทำให้ตีความได้ว่า เรือที่จะจำนองได้นั้นต้องเดินด้วยเครื่องจักรกลของเรือเป็นหลักและอาจจะมีกำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ได้ แต่เรือที่ใช้ในแม่น้ำประเภทเรือโป๊ะนั้นไม่ได้เดินด้วยเครื่องจักรกลของเรือเอง แต่เดินด้วยเรือยนต์ลากจูง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความกฎหมาย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่าน่าจะแก้เป็น "ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือกำลังอื่น" และเนื่องจากสมาชิกสมาคมฯ มีผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงอยู่ด้วย ในปัจจุบันนี้สมาชิกสมาคมฯ ที่มีเรือยนต์ลากจูงขนาด ๕๗ ตันกรอสส์ ก็ไม่สามารถนำมาใช้ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว เนื่องจากจะติดสะพานต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ จะกำหนดให้เรือขนาดหกสิบตันกรอสส์เท่านั้นที่จะจำนองได้ตามพระราชบัญญัตินี้ จะทำให้เรือยนต์ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีจำนวนมากกว่าในแม่น้ำอื่น จะไม่ได้รับประโยชน์จากร่างพระราชบัญญัตินี้เลย ในปัจจุบันนี้เรือยนต์ลากจูงที่มีขนาด ๒๐ ตันกรอสส์ จะมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาทขึ้นไป ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงเพียงอย่างเดียวส่วนมากจะมีทุนในการดำเนินการน้อย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่า ควรจะให้เรือที่มีขนาดยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไปจำนองในระหว่างการต่อได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงได้มีโอกาสในการเพิ่มจำนวนเรือลากจูง ดังนั้น สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีความเห็นแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ดังนี้

"มาตรา ๓๗/๑ เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนองได้ต้องเป็นเรือไทยขนาด~~หก~~<u>ยี่</u>สิบตันกรอสส์ขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล~~ไม่ว่าจะใช้~~<u>หรือ</u>กำลังอื่น~~ด้วยหรือไม่ก็ตาม~~ และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเรือไทยตามมาตรา ๔ ได้"

๕. สรุปการรับฟังความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปอยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้

โดยสรุป กรมเจ้าท่า ได้รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานทั้งภาครัฐ สถาบันการเงินและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องแล้ว สรุปได้ว่าไม่มีข้อขัดข้องในการดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนอง แต่ด้วยลักษณะทางกายภาพระหว่างแม่น้ำ ซึ่งตื้นและแคบกว่าทะเล เพื่อให้กฎหมายมีสภาพที่ใช้บังคับได้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จึงเห็นควรลดขนาดจาก ๖๐ ตันกรอสส์ เหลือ ๒๐ ตันกรอสส์ ซึ่งจะสอดคล้องกับความเห็นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นสถาบันการเงินที่ปล่อยสินเชื่อและสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ สำหรับความเห็นในการแก้ไขรายละเอียดอื่นๆ เห็นควรรวบรวมไว้ในสรุปการรับฟังความเห็นฯ และใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาปรับปรุงในรายละเอียดก่อนนำเสนอต่อไป รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ

อย่างไรก็ดี กรมเจ้าท่าได้ทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือไทยและกฎหมายว่าด้วยเรือไทย สัญญาเลขที่ ๖๖/๒๕๕๗/สกม. ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๕๗ ระหว่างกรมเจ้าท่ากับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ อยู่ระหว่างการตรวจรับงานงวดที่ ๔ งวดสุดท้าย ซึ่งที่ปรึกษาได้บรรจุข้อมูลการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองไว้แล้ว

ตารางความเห็นร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ....

เพื่อให้เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปอยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
๑	กระทรวงการคลัง	ตอบรวมกับสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง
๒	กระทรวงพาณิชย์	เห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เนื่องจากเป็นการแก้ไขในลักษณะเดียวกับเรือเดินทะเลที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบแล้ว ประกอบกับเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนาการเดินเรือของตัวเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศต่อไป
๓	กระทรวงอุตสาหกรรม	-
๔	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวมีสาระสำคัญคือการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ เพื่อให้เจ้าของเรือไทยสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองได้เช่นเดียวกับเรือทะเลที่อยู่ระหว่างการต่อตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสำหรับเจ้าของเรือไทยที่อยู่ระหว่างการต่อให้สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาวางเป็นหลักประกันให้สินเชื่อหรือผู้รับจำนองอันจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือไทยในการจัดหาเรือ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมกิจการการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศต่อไป
๕	กรมศุลกากร	กรณีที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการยกร่างกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อมาทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนอันเป็นการส่งเสริมการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ นั้น กรมศุลกากรไม่ขัดข้องต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ที่กรมเจ้าท่าได้นำเสนอแต่อย่างใด
๖	กรมสรรพากร	เห็นด้วยในหลักการร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ
๗	กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ	ไม่มีข้อขัดข้องในหลักการต่อร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... หากกรมเจ้าท่าเห็นว่าสามารถปฏิบัติได้ ทั้งนี้ การเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ไปใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อได้นั้น จะช่วยส่งเสริมสภาพคล่องแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชยนาวีของไทยต่อไปในระยะยาว
๘	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	มีความเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่....) พ.ศ. ... จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของเรือที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ สามารถนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อไปจดทะเบียนจำนองเป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้เช่นเดียวกับเรือเดินทะเล ซึ่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการเดินเรือในน้ำ ตลอดจนส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศต่อไป
๙	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	-
๑๐	สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม	-
๑๑	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	เห็นด้วยกับการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวเพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถจัดหาเรือและพัฒนากิจการเดินเรือของตนเองได้ อันเป็นการส่งเสริมกิจการต่อเรือและธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
๑๒	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	-
๑๓	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	ข้อเสนอกรมเจ้าท่าในการเพิ่มเติมหมวด ๔/๑ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (ร่างมาตรา ๓๗/๑ ถึงมาตรา ๓๗/๔) แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้สามารถนำเรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสส์ขึ้นไปซึ่งใช้ในแม่น้ำ และอยู่ระหว่างการต่อมาจำนองได้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายกำหนดให้กระทำได้ ดังนั้น การเสนอร่างพระราชบัญญัติเพื่อเพิ่มเติมหลักการในเรื่องนี้ จึงสมควรที่กรมเจ้าท่าจะต้องศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหลักเกณฑ์และแนวทางของต่างประเทศที่เกี่ยวกับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเพื่อใช้ในการเดินเรือในแม่น้ำเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาความจำเป็นและเหมาะสมในการตรากฎหมายด้วย
๑๔	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	เห็นด้วยกับการให้นำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถมาจำนองได้
๑๕	สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	-
๑๖	กรมบังคับคดี	มีข้อสังเกตในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... มาตรา ๓๗/๓ บัญญัติว่า "การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อด้วย" เห็นว่ามาตรา ๓๗/๓ มิได้กล่าวถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่ยังมิได้นำมาประกอบหรือติดตั้งกับเรือในขณะที่ทำการจำนองจึงมีปัญหาว่าการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือที่จะนำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือต่อไปเช่นเดียวกับมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗ หรือไม่อย่างไร ส่วนร่างมาตรา ๓๗/๑ ๓๗/๒ และ ๓๗/๔ กรมบังคับคดีไม่มีข้อสังเกตแต่ประการใด
๑๗	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ข้อสังเกตของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ๑. บันทึกหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ เหตุผลบรรทัดที่ ๕...ที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดทะเบียน ให้เติมคำว่า จำนองได้ตามกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องชัดเจนตรงตามเจตนารมณ์ กรณีให้เรือที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถใช้เป็นหลักทรัพย์ประกันแก่ผู้ให้สินเชื่อในการจดจำนองต่อนายทะเบียนได้ ๒. ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..)พ.ศ. .... มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปเป็น ๑๕ ของมาตรา ๔ แห่ง... "๑๕ <u>เติม</u> "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ"หมายความว่าเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อ เติมข้อความว่า <u>ไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักร</u> ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้" เนื่องจากการต่อเรือเจ้าของ/ผู้ว่าจ้าง สามารถกระทำได้ทั้งในและนอกราชอาณาจักร เท่านั้น มาตรา ๔ ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้เป็นหมวด ๔/๑ การจำนองเรือ... หมวด ๔/๑ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือ มาตรา ๓๗/๒ สัญญาจำนองเรือ... สัญญาจำนองเรือ เติมคำว่า <u>และการจดทะเบียน</u>ตามวรรคหนึ่ง...เนื่องจากตามวรรคหนึ่ง ได้กล่าวถึง

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		การจำนองเรือระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น ในวรรคสองจึงควรบัญญัติคำว่า <u>และการจดทะเบียน</u>ไว้ในวรรคสองด้วย เพื่อให้สอดคล้องตรงกัน มาตรา ๓๗/๓ การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบ เติมคำว่า <u>คลุม</u> ไปถึงสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้นำมาประกอบหรือติดตั้งในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ เติมคำว่า <u>กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ</u> ด้วยเนื่องจากตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๔๒ คำว่า "ครอบ" หมายถึงการเอาของที่มีลักษณะคลุ่มๆ คล้ายขันคว่ำเป็นต้น ปิดงำไว้...หรือหมายถึงการประสิทธิ์ประสาทวิชาให้, การถ่ายทอดความรู้ให้...ส่วนคำว่า "ครอบคลุม" ตามพจนานุกรมฯ หมายถึง รวมถึงสิ่งนั้นๆ เข้าไว้ด้วย ส่วนการเติมคำว่า กระทั่งการต่อเรือแล้วเสร็จ เพื่อแสดงให้เห็นชัดเจนว่า เจตนาของกฎหมายการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อให้ครอบคลุมถึงสัมภาระ, เครื่องยนต์, อุปกรณ์ส่วนควบประจำเรือ ที่ติดตั้งระหว่างการต่อเรือ เป็นทรัพย์ที่ใช้เป็นหลักประกันการจำนองแก่ผู้รับจำนอง และเมื่อเรือต่อแล้วเสร็จ เรือพร้อมเครื่องยนต์, สัมภาระ, อุปกรณ์ส่วนควบที่อยู่กับเรือ ย่อมถือเป็นทรัพย์ที่ใช้เป็นหลักประกันแก่ผู้รับจำนอง เจ้าของเรือจะถอดเอาออกไปขณะที่เรือต่อแล้วเสร็จไม่ได้ มาตรา ๓๗/๔ ให้นำ... และอัตราค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนการจำนองเรือมาใช้ เติมคำว่า <u>บังคับ</u>กับการจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อโดยอนุโลม เนื่องจากให้มีความหมายชัดเจนในการบังคับใช้ต่อไป
๑๘	คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา	-
๑๙	วิทยาลัยพาณิชยนาวีนานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา	-
๒๐	สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม	เห็นชอบด้วยกับหลักการของร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... ตามที่กรมเจ้าท่าเสนอ
๒๑	ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง	ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๑๒ มาตรา ๗๑๔ บัญญัติให้สัญญาจำนองต้องเป็นหนังสือและ "จดทะเบียน" ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ อีกทั้งมาตรา ๗๐๓ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า อันอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใดๆ ส่วนมาตรา ๗๐๓ วรรคสอง บัญญัติว่า สังหาริมทรัพย์อันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ดุจกัน "หากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้วตามกฎหมาย" คือ (๑) เรือมีระวางตั้งแต่ ๕ ขึ้นต้นไป (๒)แพ (๓) สัตว์พาหนะ (๔) สังหาริมทรัพย์อื่นซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้ให้ "จดทะเบียน"เฉพาะการ ดังนี้ทรัพย์สินโดยเฉพาะอย่างยิ่งสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้จะต้องเป็นทรัพย์สินที่มี "ทะเบียน"แล้วเท่านั้น โดยเรือไทยที่ใช้แม่น้ำขนาด ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปเป็นหนึ่งในอสังหาริมทรัพย์อื่นๆ ที่มีกฎหมายบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนและสามารถนำไปจำนองได้ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ ๒๔๘๑ อยู่แล้ว อย่างไรก็ดี เรือดังกล่าวจะต้องเป็นเรือที่ต่อเสร็จแล้วเท่านั้น ดังนี้หากผู้ประกอบการประสงค์จะต่อเรือใหม่จะต้องมีเงินลงทุนมาริเริ่มการต่อเรือเองให้แล้วเสร็จเสียก่อนจึงจะนำเรือดังกล่าวไปเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้ แต่เมื่อเงินลงทุนในการริเริ่มต่อเรือมีมูลค่าสูงอาจทำให้ผู้ประกอบการติดขัดไม่สามารถหาหลักประกันอื่นใดมาขอสินเชื่อกับสถาบันการเงินได้ ดังนี้ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. ... ที่ขอให้แจ้งความเห็นนี้จึงเป็นร่างกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดช่องให้ผู้ประกอบการที่ประสงค์จะต่อเรือแต่ไม่มีเงินทุนสามารถขอสินเชื่อจากสถาบันการเงินได้โดย การนำเรือที่มีอยู่ในระหว่าง

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		การต่อนั้นมาเป็นหลักประกันจำนอง เนื่องจากทุนและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการต่อเรือนั้นมีมูลค่าค่อนข้างสูง อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติที่ขอให้แสดงความเห็นแล้วมีข้อสังเกตหลายประการ ดังนี้ ๑ กรณี "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำที่มีขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่างการต่อ" โดยร่างพระราชบัญญัติของกรมเจ้าท่ากำหนดให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" หมายความว่า "เรือที่ อยู่ในระหว่างการต่อ ซึ่งเมื่อต่อเสร็จแล้วจะมีสภาพเป็นเรือตามพระราชบัญญัตินี้" ย่อมแสดงว่า"เรือที่ อยู่ระหว่างการต่อ" เป็นทรัพย์สินที่ยังไม่ทราบขนาด "ขนาด" ทั้งยังไม่มี "ทะเบียน" อีกด้วยเพราะยังไม่มี สภาพเป็นเรือ ไม่อาจจดทะเบียนได้ รวมถึงยังไม่แน่นอนว่าจะ "ต่อเสร็จแล้วมีสภาพเป็นเรือ" จริงหรือไม่ และเมื่อต่อเสร็จแล้วจะได้ "ขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป" จริงหรือไม่ กล่าวคือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ยังไม่เป็นอสังหาริมทรัพย์ที่ต้องจดทะเบียน ซึ่งข้อนี้อาจจะขัดหรือแย้งกับหลักกฎหมายทั่วไปตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ ที่วางหลักไว้ว่าทรัพย์สินโดยเฉพาะสังหาริมทรัพย์ที่อาจจำนองได้ ต้องมีทะเบียนแล้วเท่านั้น ทั้งนี้ การแก้ประการหนึ่งคือต้องมีบทบัญญัติเพิ่มเติมว่า "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ" ให้จดทะเบียนได้ หรือจดทะเบียนได้ตามหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๗๐๓ วรรคสอง (๔) เสียก่อน ทั้งการกำหนดให้เรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องจดทะเบียนนั้นจะทำให้เจ้าหนี้จำนองสามารถทราบถึง ลำดับบุริมสิทธิในหนี้จำนองนั้นได้ชัดเจนขึ้นอีกด้วย ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมมาตรา ๘/๑ "เรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ในระหว่าง การต่อนั้นเป็นทรัพย์ที่จดทะเบียนได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง" ๒ เมื่อผู้ประกอบการได้รับสินเชื่อและจดทะเบียนจำนองไว้กับสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้แล้ว หากต่อมามีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เช่น ต้นทุนราคาอะไหล่มีมูลค่าสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หรือผู้ประกอบการซึ่งลูกหนี้จำนองเกิดล้มละลาย หรือเกิดภัยธรรมชาติ ทำให้การต่อเรือไม่แล้วเสร็จ ย่อมเป็นการพ้นวิสัยจนสถาบันการเงินซึ่งเป็นเจ้าหนี้จำนองไม่อาจบังคับจำนองจากตัวเรือได้ ทำให้กลายเป็น หลักประกันที่ไม่อาจบังคับชำระหนี้ได้จริง เจ้าหนี้จึงอาจความมั่นใจในการรับจำนองเรือที่อยู่ในการต่อได้ ทางแก้ประการหนึ่งคือ การมีข้อกำหนดให้จักทำสัญญาประกันภัยการต่อเรือกับบริษัทประกันภัย เพื่อกระจายความเสี่ยงโดยให้บริษัทประกันภัยเข้ามาร่วมรับผิดชอบชำระหนี้แทนผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ต่อเรือ และเป็นลูกหนี้นั้นในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งจนการต่อเรือไม่สามารถเสร็จสมบูรณ์ได้ หรือกลายเป็นอันพ้นวิสัย ตัวอย่างเช่น เพิ่มเติมข้อความในมาตรา ๓๗/๒ สัญญาจำนองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อต้องทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง "<u>พร้อมทั้งสัญญาประกันภัยให้แล้วเสร็จด้วย</u>" ๓ แม้ร่างพระราชบัญญัติที่ขอให้แสดงความเห็นกับระบุในมาตรา ๓๗/๓ ว่าสัมภาระ เครื่องยนต์ และอุปกรณ์ประจำเรือให้ตกอยู่ภายใต้การจำนองด้วย เพื่อเป็นหลักประกันแก่เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือ ที่อยู่ในระหว่างการต่อ แต่ก็อาจจะยังไม่เพียงพอ เนื่องจากสัมภาระเครื่องยนต์และอุปกรณ์ต่างๆ นั้น สามารถขนย้ายหรือถูกแยกขึ้นส่วนได้โดยง่าย เพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับจำนอง ทางแก้ประการหนึ่งคือ การเพิ่มเติมถ้อยคำให้ชัดเจนและสมบูรณ์ขึ้นในร่างกฎหมาย โดยให้รวมถึงส่วนควบอื่นๆ ด้วย ตัวอย่างเช่น ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา ๓๗/๓ เป็น "การจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ ให้ครอบไปถึงสัมภาระ เครื่องยนต์ <u>ส่วนควบ</u> และอุปกรณ์ประจำเรือที่ได้มาประกอบหรือติดตั้งในเรือ ที่อยู่ในระหว่างในการต่อด้วย <u>ไม่ว่าสิ่งดังกล่าวจะได้มีอยู่ในเวลาที่จดทะเบียน จำนองหรือมีขึ้นในภายหลังก็ตาม</u>

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		ทั้งนี้ เว้นแต่ผู้จำนองกับผู้รับจำนองจะเป็นอย่างอื่น โดยระบุข้อตกลงนั้นไว้ในสัญญาจำนอง" ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความชัดเจน และใช้ข้อความเช่นเดียวพระราชบัญญัติการจำนองเรือฯมาตรา ๙ อีกด้วย
๒๒	ชมรมผู้พิพากษาสมทบศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง	-
๒๓	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-
๒๔	ศ. ไผทชิต เอกจริยกร	-
๒๕	กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย	-
๒๖	ธนาคารแห่งประเทศไทย	ไม่ขัดข้องในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว เนื่องจากเป็นการส่งเสริมการให้สินเชื่อเพิ่มเติมแก่ภาคธุรกิจและการเติบโตของธุรกิจพาณิชยนาวีของประเทศ อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติกรรมสิทธิ์ในเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างต่อเรือ ซึ่งผู้จ้างต่อเรือหรืออู่ต่อเรือ อาจเป็นเจ้าของเรือที่อยู่ระหว่างการต่อก็ได้ ดังนั้น การจดทะเบียนจำนองเรือที่อยู่ระหว่างการต่ออาจต้องพิจารณาถึงข้อเท็จจริงและเอกสารหลักฐานประกอบด้วย
๒๗	สภาอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย	-
๒๘	สภาหอการค้าไทย	หากพิจารณาแล้วว่าการนำเรือที่อยู่ระหว่างการต่อมาจำนอง จะไม่เกิดความยุ่งยากซับซ้อน ผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมแล้วก็ไม่มีข้อโต้แย้งในเรื่องนี้
๒๙	สมาคมเจ้าของเรือไทย	ไม่มีสมาชิกที่ประกอบธุรกิจเรือใช้ในแม่น้ำ จึงขอสงวนสิทธิ์ที่จะออกความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว
๓๐	สมาคมเจ้าของเรือ และตัวแทนเรือกรุงเทพ	-
๓๑	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย	-
๓๒	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	-
๓๓	สมาคมผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าและคอนเทนเนอร์	-
๓๔	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำได้ประชุมคณะกรรมการแล้ว มีความเห็นสนับสนุนกรมเจ้าท่าที่จะเสนอแก้ไขกฎหมายร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ ให้เรือไทยที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำที่อยู่ในระหว่างต่อสามารถจำนองได้ แต่มีความเห็นว่าถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติเรือไทย ที่ให้ "เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนองได้ต้องเป็นเรือไทยขนาดหกสิบตันกรอสส์ขึ้นไป ที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม" นั้น จะทำให้ตีความได้ว่า เรือที่จะจำนองได้นั้นต้องเดินด้วยเครื่องจักรกลของเรือเป็นหลัก และอาจจะมีกำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ได้ แต่เรือที่ใช้ในแม่น้ำประเภทเรือโป๊ะนั้นไม่ได้เดินด้วย

ที่	หน่วยงาน	ความเห็น
		เครื่องจักรกลของเรือเอง แต่เดินด้วยเรือยนต์ลากจูง เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความกฎหมาย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่าน่าจะแก้เป็น "ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลหรือกำลังอื่น" และเนื่องจากสมาชิกสมาคมฯ มีผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงอยู่ด้วย ในปัจจุบันนี้สมาชิกสมาคมฯ ที่มีเรือยนต์ลากจูงขนาด ๕๗ ตันกรอสส์ ก็ไม่สามารถนำมาใช้ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาได้แล้ว เนื่องจากจะติดสะพานต่างๆ ในแม่น้ำเจ้าพระยา ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติเรือไทยฯ จะกำหนดให้เรือขนาดหกสิบตันกรอสส์เท่านั้นที่จะจำนองได้ตามพระราชบัญญัตินี้ จะทำให้เรือยนต์ลากจูงในแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งมีจำนวนมากกว่าในแม่น้ำอื่นจะไม่ได้รับประโยชน์จากร่างพระราชบัญญัตินี้เลย ในปัจจุบันนี้เรือยนต์ลากจูงที่มีขนาด ๒๐ ตันกรอสส์จะมีราคาอยู่ที่ประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาทขึ้นไป ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงเพียงอย่างเดียวส่วนมากจะมีทุนในการดำเนินการน้อย คณะกรรมการสมาคมฯ จึงมีความเห็นว่า ควรจะให้เรือที่มีขนาดยี่สิบตันกรอสส์ขึ้นไปจำนองในระหว่างการต่อได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเรือยนต์ลากจูงได้มีโอกาสในการเพิ่มจำนวนเรือลากจูง ดังนั้น สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีความเห็นแก้ไขร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่..) พ.ศ. .... ดังนี้ "มาตรา ๓๗/๑ เรือที่อยู่ระหว่างการต่อที่จะจำนองได้ต้องเป็นเรือไทยขนาด~~หกยี่สิบ~~ตันกรอสส์ขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล~~ไม่ว่าจะใช้~~หรือกำลังอื่น~~ด้วยหรือไม่ก็ตาม~~ และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในแม่น้ำ ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย ที่เมื่อต่อเสร็จแล้วสามารถทำสัญญาและจดทะเบียนจำนองเรือไทยตามมาตรา ๔ ได้"
๓๕	สมาคมประกันวินาศภัยไทย	สมาคมประกันวินาศภัยไทย โดยคณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ ได้พิจารณาแล้ว เห็นด้วยในประเด็นที่จะให้สามารถนำเรือไทยที่ใช้ในแม่น้ำขนาดตั้งแต่ ๖๐ ตันกรอสส์ขึ้นไปที่อยู่ระหว่างการต่อเรือสามารถนำมาจดจำนองได้
๓๖	ชมรมผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน	-
๓๗	สมาคมธนาคารไทย	-
๓๘	สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย	-
๓๙	สมาคมต่อเรือและซ่อมเรือไทย	-
๔๐	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	การแก้ไขพระราชบัญญัติเรือไทยฉบับดังกล่าว ควรกำหนดขนาดของเรือระหว่างต่อที่สามารถจำนองได้ให้ครอบคลุมเรือไทย ตามมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑ หรืออย่างน้อยควรหมายถึงเรือทะเลที่มิใช่เรือกล ขนาดตั้งแต่ ๒๐ ตันกรอสส์ขึ้นไป และควรพิจารณาถึงความเหมาะสมทางธุรกิจ เช่น สิทธิของเจ้าหนี้ผู้รับจำนองเมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิของผู้รับจ้างต่อ สำหรับเงินค่าจ้างที่ค้างชำระเป็นต้น
๔๑	สทบ.	หากเจ้าท่ามีนโยบายที่จะส่งเสริมเรือที่กำลังต่อควรจะขยายให้ครอบคลุมถึงเรือที่ใช้ลำเลียงสินค้าที่มิใช่เครื่องจักรกล หรือเรือลำเลียงด้วย
๔๒	สมร.	ไม่ขัดข้องในทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ สมร. ดังนั้น จึงไม่ขัดข้องที่จะให้ครอบคลุมการบังคับใช้ถึงเรือลำน้ำด้วย