

บทที่ 4

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 บทสรุป

จากการศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบันพบว่า Ship Financing เป็นสิ่งที่จำเป็นต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือของประเทศไทย และจะต้องมีการเติบโตไปพร้อม ๆ กับการพัฒนาของเรือของไทย ทั้งนี้เพราะปัจจัยเรื่องการเงินเป็นปัจจัยที่คอยส่งเสริมสนับสนุนโดยตรง ส่วนการบัญญัติกฎหมายโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายเรื่องการจำนองเรือ และกฎหมายว่าด้วยการกักเรืออันเป็นเครื่องมือในการแก้ไขเยียวยาข้อพิพาทที่อาจจะเกิดขึ้นนั้นถือได้ว่าเป็นปัจจัยทางอ้อมที่ช่วยให้ผู้ให้กู้เงินมีความมั่นใจมากขึ้นในเรื่องของหลักประกันการชำระหนี้ที่จะได้จากเจ้าของเรือไทย อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้เงินกู้ซึ่งเป็นชาวต่างประเทศและมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยนั้น ปัจจุบันไม่สามารถที่จะขอกักเรือได้ในประเทศไทย ดังนั้นเพื่อความเป็นธรรมแก่เจ้าหนี้เงินกู้ซึ่งเป็นผู้รับจำนองเรือของคนไทย กฎหมายไทยก็ควรจะให้หลักประกันแก่เจ้าหนี้ดังกล่าวเหล่านี้ด้วย แม้เจ้าหนี้เหล่านี้จะมิได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทยก็ตาม¹

กฎหมายพาณิชย์นาวีโดยส่วนใหญ่เป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องมีความเป็นสากล (Universal) โดยคำนึงถึงความเป็นเอกรูป (Uniformity) กับกฎหมายที่ใช้ในต่างประเทศ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการยกร่างกฎหมายจึงควรเน้นให้ความสำคัญกับความเป็นสากลมากกว่าความสอดคล้องกับหลักทั่วไปในกฎหมายภายใน ความเป็นเอกรูปกับกฎหมายสากลจะเป็นตัวจักรในการป้องกันปัญหาการขัดกันของกฎหมาย และกรณีการเลือกหาศาลที่จะพิจารณาพิพากษาคดี (Forum Shopping) และจะช่วยให้ผู้ประกอบการธุรกิจตลอดจนผู้อื่นที่เกี่ยวข้องสามารถมั่นใจได้ว่าการฟ้องร้องหรือการต่อสู้คดีใน

¹ Paiboon Sutuntivorakoon, "Ship Financing in Thailand" in *Thailand Law Yearbook 1995*, (Hong Kong : Asia Law & Practice, 1995), p.137.

ประเทศไทยภายใต้บทกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยจะได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกับการใช้กฎหมายต่างประเทศ²

กฎหมายกักเรือในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวี จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความคิด และหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องไปกับหลักสากล (Universal) ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการกำหนดสิทธิเรียกร้องอันเป็นมูลเหตุในการขอให้กักเรือได้ก็ดี รวมถึงการกำหนดว่าเรือเดินทะเลที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายกักเรือในอันที่อาจจะถูกร้องขอให้กักได้ก็ดี ควรที่จะมีการพิจารณาถึงความเป็นเอกรูป (Uniformity) กับกฎหมายที่ใช้ในต่างประเทศด้วย

จากการศึกษาพบว่าปัจจุบันหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นตามกฎหมายกักเรือของไทย ยังไม่มีความสอดคล้องกับหลักสากลเท่าที่ควร ซึ่งในอนาคตอันใกล้ที่น่าจะได้มีการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงกฎหมายกักเรือให้มีหลักเกณฑ์ไปในแนวทางเดียวกันกับหลักสากล เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการและผู้เกี่ยวข้องมีความมั่นใจในระบบการคุ้มครองตามกฎหมายไทยมากยิ่งขึ้น

4.2 ข้อเสนอแนะ

4.2.1 ภูมิอำนาจของบุคคลผู้มีสิทธิร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือ

ตามที่ได้ศึกษามาแล้วจะเห็นได้ว่าการกักเรือเป็นมาตรการเพื่อการประกันสิทธิเรียกร้องที่มีต่อตัวเรือก่อนฟ้องศาลอันมีพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เป็นแม่บทที่ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ให้สามารถกักเรือไว้ในเขตอำนาจศาลและเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะมีทรัพย์สินเพียงพอสำหรับการบังคับคดีตามคำพิพากษาได้ โดยเป็นการลดอุปสรรคในการติดตามหาตัวทรัพย์สินให้แก่ตัวเรือในกรณีที่เรือที่อยู่ภายใต้บริมสิทธิทางทะเลหรือสิทธิเรียกร้องทางทะเลเคลื่อนที่ผ่านน่านน้ำไทยออกไปประเทศอื่นหรือเคลื่อนที่อยู่ในน่านน้ำของประเทศ

² จุฬา สุขมานพ, “กฎหมายพาณิชย์นาวี อะไร แคไหน อย่างไร”, วารสารการพาณิชย์นาวี 15 (ธันวาคม 2539) : 34.

อื่น โดยไม่เข้ามาในน่านน้ำประเทศไทยซึ่งทำให้การบังคับตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลหรือสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลของเจ้าหนี้ไม่อาจกระทำได้

ถ้าหากพิจารณาจากเจตนารมณ์และขอบเขตของการกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ของไทยแล้ว จะเห็นได้ว่า กฎหมายไทยต้องการให้เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทยเท่านั้นที่มีสิทธิที่จะขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือได้ จึงทำให้เกิดข้อโต้แย้งเปรียบเทียบกันขึ้นในเรื่องของการมีภูมิลำเนาในประเทศไทยกับการมีสัญชาติไทยของเจ้าหนี้ตามที่ได้วิเคราะห์แล้วในบทก่อน

อย่างไรก็ดีไม่ว่ากฎหมายไทยก็ควรจะคุ้มครองแต่เฉพาะคนไทยเพียงอย่างเดียวเท่านั้นจึงจะถูกต้องเสมอไป ย่อมไม่เป็นสิ่งผิดหรือเสียหายอะไรถ้าหากกฎหมายไทยจะบัญญัติคุ้มครองคนต่างด้าว ซึ่งถ้าคุ้มครองแล้วผลท้ายที่สุดกลับกลายเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม กล่าวโดยเฉพาะก็คือ ถ้าหากกฎหมายกักเรือของไทยยอมเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศสามารถใช้สิทธิร้องขอให้กักเรือได้ โดยยกเลิกเงื่อนไขข้อจำกัดตามความในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 4 เรื่อง ภูมิลำเนาของเจ้าหนี้ที่จะร้องขอให้กักเรือที่จำกัดเฉพาะเจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรออกไปก็น่าที่จะมีประโยชน์ต่อกิจการพาณิชย์ของไทยได้ด้วยเหตุผลในเรื่องของความเชื่อมั่นต่อระบบกฎหมายไทยและการคุ้มครองสิทธิของเจ้าหนี้ต่างประเทศอันเป็นแนวทางที่ถูกต้องชอบธรรม ตลอดจนสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่ปฏิบัติกันในทางสากล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับหากกฎหมายกักเรือของไทยยอมเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ สามารถใช้สิทธิเรียกร้องในการกักเรือได้มีดังนี้

1. เจ้าของเรือไทยสามารถหาแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศได้ง่ายขึ้น เพราะสถาบันการเงินจะมีความมั่นใจว่าสิทธิการกักเรือที่ตนอาจใช้สิทธิได้ในประเทศอื่นสามารถใช้ในประเทศไทยได้ และเมื่อเจ้าหนี้หันมาฟ้องคดีในศาลไทยก็ย่อมเป็นผลดีแก่ลูกหนี้ที่มีสัญชาติไทย เพราะเป็นการสะดวกที่จะได้ต่อสู้คดีในประเทศไทย

2. เป็นผลดีต่อการจัดตั้งศาลที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศเพราะกรณีนี้เป็นการช่วยให้ศาลไทยคุ้นเคยกับการพิจารณาคดีทางพาณิชย์นาวีมากขึ้น

4.2.2 การเพิ่มชนิดของสิทธิเรียกร้องในการกักเรือ

เมื่อการค้าระหว่างประเทศของไทย ขยายตัวมากขึ้น ปัญหาหลายประการย่อมเกิดขึ้นตามมา ปัญหากฎหมายพาณิชย์นาวีก็เป็นปัญหาหนึ่งที่เรควรพัฒนาปรับปรุงแก้ไขให้ดีขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการกักเรือนี้ หากเราต้องการส่งเสริมกองเรือไทยให้ขยายตัวมากกว่านี้ เราก็คควรพัฒนากฎหมายกักเรือของเราให้มีมูลเหตุในการกักเรือมากขึ้นกว่าเท่าที่เป็นอยู่ ดังนั้น ในแง่นี้จะเห็นได้ว่า การช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ให้มีหลักประกันในการชำระหนี้เพิ่มขึ้น ย่อมเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี เพราะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นในการที่จะได้รับชำระหนี้ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่มีสิทธิเรียกร้องทางทะเล เมื่อทุกฝ่ายไว้วางใจในระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การดำเนินการค้าขายก็ย่อมดำเนินไปได้ อย่างราบรื่น

สิทธิเรียกร้องในการกักเรือที่ควรจะต้องมีการบัญญัติไว้เพิ่มเติมในกฎหมายกักเรือของไทย ได้แก่

1. ค่าสินไหมทดแทน หรือค่าตอบแทนเกี่ยวกับการป้องกัน หรือ บำบัดความเสียหายที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือความตกลงใด ๆ
2. ค่าฤชาธรรมเนียม หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ การเคลื่อนย้าย หรือ การทำลายซากเรือหรือสินค้าของเรือนั้น
3. เบี้ยประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับเรือซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่ามีหน้าที่ต้องชำระ
4. ค่าคอมมิชชั่น ค่านายหน้า หรือค่าบำเหน็จตัวแทนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือซึ่งเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือเปล่ามีหน้าที่ต้องชำระ
5. ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดจากสัญญาซื้อขายเรือ

4.2.3 การขยายสิทธิในการกักเรือให้สามารถกักเรือประเภทที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องโดยตรงได้แม้จะได้มีการโอนเรือดังกล่าวไปยังบุคคลภายนอกแล้ว

ในกิจการพาณิชย์นั้นเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลควรที่จะสามารถใช้สิทธิเรียกร้องของตนได้อย่างเต็มที่ และมีหลักประกันการชำระหนี้ที่เพียงพอสำหรับการบังคับตามสิทธิเรียกร้องของตนได้อย่างเต็มที่ด้วยเช่นกัน

ดังนั้น หากว่าเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลจะสามารถยื่นคำร้องขอ กักเรือลำที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องโดยตรงได้ (particular ship) แม้เรือลำดังกล่าวมีการ โอนไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตาม ย่อมช่วยให้เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องยังคงพอมีหลัก ประกันการชำระหนี้ของตนอยู่

นอกจากนั้นจากที่ได้ศึกษาจะเห็นว่า ข้อได้เปรียบของเจ้าหนี้นุริมสิทธิ ทางทะเลตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ก็คือการที่ มาตรา 27 บัญญัติให้นุริมสิทธิทางทะเลไม่ระงับสิ้นไป แม้ว่าจะได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ใน เรือที่อยู่ภายใต้นุริมสิทธิทางทะเลไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตาม แต่ในปัจจุบันนี้ข้อขัดข้อง บางประการก็ยังคงมีอยู่กล่าวคือ เจ้าหนี้ที่มีนุริมสิทธิทางทะเลไม่สามารถขอกักเรือลำดังกล่าว ได้ ทั้งนี้เพราะเหตุว่า เรือลำดังกล่าวมิใช่ของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองใน เวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องและในเวลาที่ยขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อีกต่อไป ดังนั้น หากไม่สามารถกักเรือที่อยู่ภายใต้นุริมสิทธิทางทะเล เพราะการ โอนกรรมสิทธิ์ของเรือดังกล่าวนี้ได้ ผลก็คือเจ้าหนี้ที่มีนุริมสิทธิทางทะเลก็จะหมดโอกาสที่จะ บังคับตามสิทธิของตนได้อย่างเต็มที่ ความศักดิ์สิทธิ์ของมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติ การจำนองเรือและนุริมสิทธิทางทะเลอันเป็นข้อได้เปรียบของเจ้าหนี้นุริมสิทธิทางทะเลก็ย่อม เสียไปด้วย

ที่ผู้เขียนมุ่งเน้นถึงความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายกักเรือกับพระราช บัญญัติการจำนองเรือและนุริมสิทธิทางทะเลเป็นพิเศษก็เนื่องมาจากว่า กฎหมายกักเรื่อนั้น ถือเป็นเครื่องมือชั้นสำคัญที่จะช่วยทำให้เจ้าหนี้นุริมสิทธิทางทะเลตามพระราชบัญญัติการ

งานเรือและบูรณาสถิตทางทะเลได้รับความคุ้มครองอย่างจริงจัง หากกฎหมายกักเรือไม่เอื้ออำนวยต่อประโยชน์ของเจ้าหนี้อุบัติทางทะเลหรือไม่สอดคล้องไปกับแนวคิดและทฤษฎีอันเป็นเนื้อหาสาระของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว ก็เปรียบเสมือนเครื่องจักรเครื่องยนต์ที่ขาดวัสดุอุปกรณ์ชิ้นสำคัญบางชิ้นไป ซึ่งเมื่อขาดไปแล้วเครื่องยนต์อาจไม่ทำงานได้ ฉะนั้นก็เช่นเดียวกันถ้าเราพิจารณาว่ากฎหมายกักเรือถือเป็นกลไกที่ช่วยให้กฎหมายบูรณาสถิตทางทะเลมีค่าบังคับได้จริงมีความศักดิ์สิทธิ์เอื้อประโยชน์ต่อเจ้าหนี้อุบัติทางทะเลได้อย่างเต็มที่แล้ว เราก็ไม่ควรมองข้ามกลไกชิ้นสำคัญนี้ไป ดังนั้นสิ่งที่พึงกระทำก็คือ ควรมองถึงความสัมพันธ์ของกฎหมายสองฉบับนี้และแก้ไขปรับปรุงให้กฎหมายทั้งสองฉบับมีความสอดคล้องไปด้วยกันเพื่อที่จะนำไปสู่การบรรลุถึงวัตถุประสงค์ของกฎหมายทั้งสองฉบับให้ได้ซึ่งเมื่อกฎหมายสามารถรองรับสิทธิและตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้กฎหมายได้แล้ว การยอมรับ ความเชื่อมั่นต่อระบบกฎหมายไทยในกิจการพาณิชย์นาวีก็จะพัฒนาขึ้นอีกระดับหนึ่ง ความคิด ความกล้าที่จะเข้ามาทำการลงทุนในธุรกิจพาณิชย์นาวีก็จะเพิ่มขึ้นไปด้วย ผลดีก็จะตกอยู่กับประเทศชาติที่จะสามารถมีรายได้มากขึ้นจากธุรกิจพาณิชย์นาวีนั่นเอง

ดังนั้นประเด็นปัญหาในเรื่องนี้ที่ต้องการนำเสนอเพิ่มเติมก็คือว่า นำที่จะมีการแก้ไขหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เพื่อเปิดโอกาสแก่เจ้าหนี้อุบัติทางทะเลที่จะกักเรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องได้ แม้ว่าลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องจะได้โอนเรือไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตาม เพราะนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหนี้อุบัติทางทะเลที่เรียกร้องโดยทั่วไปแล้ว ในแง่ของเจ้าหนี้อุบัติทางทะเลก็จะได้รับประโยชน์จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาแล้วนี้ด้วย

โดยประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับในแง่ก็คือ

1. เจ้าหนี้อุบัติทางทะเลสามารถที่จะมีหลักประกันการชำระหนี้ของตนได้อย่างเต็มที่
2. เจ้าหนี้อุบัติทางทะเลตามระบบกฎหมายไทยจะได้มีสิทธิเท่าเทียมกันกับเจ้าหนี้อุบัติทางทะเลในระบบสากล
3. เพิ่มความศักดิ์สิทธิ์ของความเป็นเจ้าหนี้อุบัติทางทะเล

4.2.4 เขตอำนาจศาล

ในกรณีที่มีการขยายสิทธิในการขอให้กักเรือไปยังเจ้าหน้าที่ที่มีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรนั้น ปัญหาว่าศาลใดบ้างที่จะสามารถมีเขตอำนาจในการรับฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องที่ขอ กักเรือได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ลูกหนี้มีได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร และมูลคดีหรือสิทธิเรียกร้องดังกล่าวก็มิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรด้วยนั้น กรณีเช่นว่านี้หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยพบว่ายังไม่มี การให้สิทธิแก่เจ้าหน้าที่ดังกล่าวที่จะดำเนินคดีต่อศาลไทยได้ แต่ถึงกระนั้นก็ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวก็ไม่ได้ถือว่าเป็นสิ่งที่ขัดต่อกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งแต่อย่างใด เพียงแต่เป็นการเพิ่มเติมอำนาจของศาลให้ขยายออกไปอีกตามหลักสากลเท่านั้น ทั้งนี้โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการกักเรือซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่อง ดังนั้น จึงไม่ต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยอันเป็นบทบัญญัติทั่วไปแต่ประการใด

วิธีการที่ควรจะเป็นก็คือ การแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้สอดคล้องกับแนวคิดที่ได้ศึกษาวิเคราะห์มาแล้วข้างต้นในเรื่องการให้สิทธิแก่เจ้าหน้าที่ที่มีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรนั่นเอง

ในเรื่องการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้น เป็นเรื่องที่มีความละเอียดอ่อนและค่อนข้างยุ่งยากอย่างยิ่งในทางปฏิบัติเพราะต้องเกี่ยวข้องกับอำนาจอธิปไตยของรัฐต่าง ๆ ที่จะเห็นสมควรโดยตั้งอยู่บนหลักการพื้นฐานของกฎหมายระหว่างประเทศซึ่งผู้เขียนจะไม่ขอกล่าวล่วงไปถึงเพราะมีผู้สนใจและศึกษาวิจัยเอาไว้โดยละเอียดในเรื่องนี้แล้ว อย่างไรก็ตามก็ศึกษาจากการศึกษาวิจัยในส่วนของกฎหมายกักเรือพบว่า การกักเรือนั้นช่วยทำให้การบังคับตามคำพิพากษาของศาลสามารถกระทำได้อย่างสะดวกมากขึ้น เพราะอย่างน้อยเจ้าหน้าที่ผู้เป็น โจทก์ก็มีทรัพย์สินของลูกหนี้ที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไว้อยู่แล้ว ดังนั้น ประเทศไทยจึงน่าที่จะต้องทำสนธิสัญญาหรืออนุสัญญากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีความสัมพันธ์ในทางธุรกิจพาณิชย์กับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในกลุ่ม

อาเซียน* หรือประเทศคู่ค้าที่สำคัญ ๆ ของไทย เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เป็นต้น โดยให้มีการยอมรับบังคับตามคำพิพากษาแห่งศาลต่างประเทศที่เป็นภาคีให้เสมือนหนึ่งเป็นคำพิพากษาของศาลในประเทศของตนภายใต้เงื่อนไขที่ตกลงกันได้ โดยไม่ต้องไปฟ้องร้องเป็นคดีขึ้นใหม่ให้ยุ่งยากและสิ้นเปลืองโดยเปล่าประโยชน์

* ปัจจุบันประเทศไทยมีความตกลงในเรื่องนี้กับประเทศอินโดนีเซียเพียงประเทศเดียวเท่านั้น ส่วนประเทศอื่นที่กำลังอยู่ในระหว่างการเจรจาก็คือประเทศสเปน